

Lineamientos para orientar la
creación y el fortalecimiento de los

Institutos Metropolitanos de Planeación en México



GOBIERNO DE
MÉXICO

DESARROLLO TERRITORIAL

SECRETARÍA DE DESARROLLO AGRARIO, TERRITORIAL Y URBANO

**Lineamientos para orientar la
creación y el fortalecimiento de los**

Institutos Metropolitanos de Planeación en México

Programa de Apoyo a la Movilidad Segura, Inclusiva y Sostenible en México.

**DESARROLLO
TERRITORIAL**

SECRETARÍA DE DESARROLLO AGRARIO,
TERRITORIAL Y URBANO



Índice

I

Marco normativo

Pag. 14

II

Marco conceptual

Pag. 30

III

Balance de las
instancias de
planeación y de
movilidad

Pag. 48

IV

Lineamientos y
directrices para
orientar la creación
y el fortalecimiento
de los institutos
metropolitanos de
planeación

Pag. 56

Anexos

Anexo A. Normativa aplicable para el proceso de creación o fortalecimiento de los institutos metropolitanos de planeación en las materias mencionadas.

Pag. 88

Anexo A.1 Marco normativo detallado para orientar la creación o el fortalecimiento de los institutos metropolitanos de planeación en México, en las materias de ordenamiento territorial, desarrollo urbano, integrado con movilidad y seguridad vial.

Pag. 95

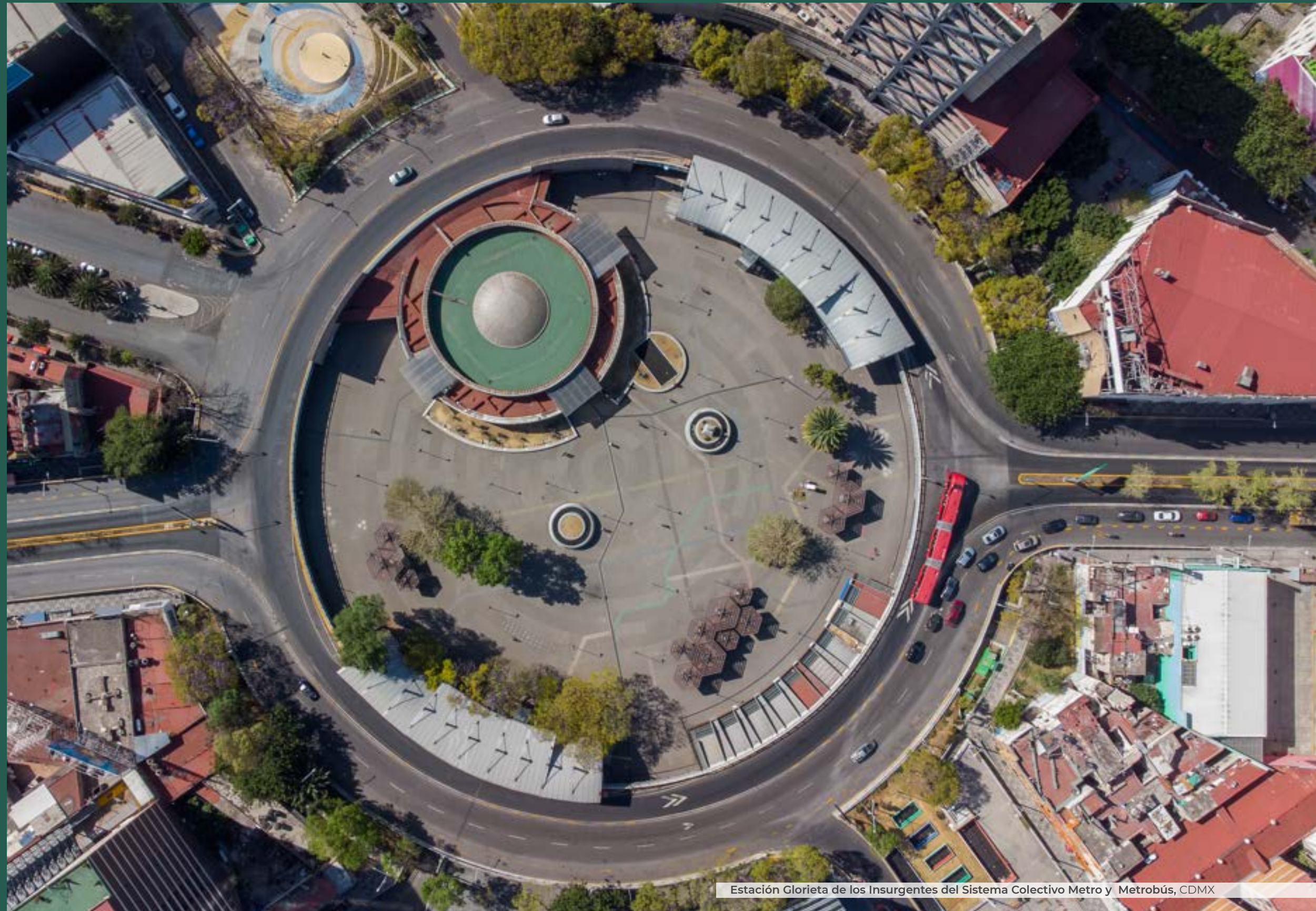
Anexo B. Líneas de acción de la ENAMOV 2023-2042 vinculadas con las atribuciones de los Institutos Metropolitanos de Planeación (IMEPLANES).

Pag. 107

Anexo C. Balance de las instancias relacionadas con la planeación y la movilidad (muestra inicial, casos identificados) en las metrópolis de México delimitadas a 2020 (Realizado al mes de febrero de 2024).

Pag. 131

Introducción



Estación Glorieta de los Insurgentes del Sistema Colectivo Metro y Metrobús, CDMX

México se ha comprometido en hacer efectivo el reconocimiento de los derechos humanos y a que las autoridades competentes asuman la perspectiva para promoverlos, respetarlos, protegerlos y garantizarlos, partiendo de las bases constitucionales establecidas, tanto de la Constitución como de los tratados internacionales de los que el Estado Mexicano es parte, claramente de lo establecido en el artículo 1º, primer y tercer párrafo de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

Los artículos 25 y 26A constitucionales también son un marco de actuación para que el Estado encabece la rectoría del desarrollo nacional, sea garante de su sustentabilidad, organice un sistema de planeación democrática del desarrollo nacional para imprimir “solidez, dinamismo, permanencia y equidad al crecimiento de la economía para la independencia y la democratización política, social y cultural de la Nación”.

Asimismo, en el artículo 27 constitucional concentra muchas de las razones más importantes que definen las obligaciones de las autoridades para hacer efectiva la función social de la propiedad y realizar acciones que interpreten el interés público, y las medidas para “regular, en beneficio social, el aprovechamiento de los elementos naturales susceptibles de apropiación, con objeto de hacer una distribución equitativa de la riqueza pública, cuidar de su conservación, lograr el desarrollo equilibrado del país y el mejoramiento de las condiciones de vida de la población rural y urbana”. Entre otros las modalidades de desarrollo y todo aquello para ordenar los asentamientos humanos, las actividades territoriales, ecológicas, urbanas y rurales que permitan el desarrollo de la nación y eviten el deterioro y la destrucción de los elementos naturales y otros perjuicios a la sociedad y los ecosistemas.

En el Sistema Nacional Territorial, las zonas metropolitanas tienen una especial relevancia para el cumplimiento de estas responsabilidades, sin embargo, estas zonas, definidas en la Ley General de los Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano (LGAHOTDU) como aquellas que “por su complejidad, interacciones, relevancia social y económica, conforman una unidad territorial de influencia dominante y revisten importancia estratégica para el desarrollo nacional”, no han logrado el reconocimiento acorde con la importancia que deberían tener.

En las declaraciones se reconoce una “voluntad política”, pero aún no se logra un verdadero compromiso acorde con la relevancia. La propia Constitución únicamente reconoce una de las formas que adquieren las agregaciones metropolitanas, las interestatales, que debería llevar, como indica la fracción VI del artículo 115 constitucional a la obligación de los tres órdenes de gobierno para que “en el ámbito de sus competencias, planearán y regularán de manera conjunta y coordinada el desarrollo de dichos centros, incluyendo criterios para la movilidad y seguridad vial, con apego a las leyes federales de la materia”.

La única ley en la materia que regula uno de los aspectos metropolitanos es la LGAHOTDU. Sin embargo, los aspectos de las metrópolis no son únicamente los territoriales o urbanos, otras varias materias tendrían que convocar a la acción conjunta y coordinada de los órdenes de gobierno y a la participación corresponsable de toda la sociedad que habita en las metrópolis.

Diversas iniciativas han enfatizado la necesidad de poner al día en la Constitución de todos los fenómenos metropolitanos y hacer que la obligación de planear y regular conjunta y coordinadamente se establezca en todos los contextos en los que se manifiestan los fenómenos metropolitanos y de conurbación. También que establezcan un marco para la definición de la arquitectura institucional y los mecanismos para una gestión eficiente de los diversos temas metropolitanos, así como las vías institucionales para una participación más efectiva. Un entramado que está reconocido como de gobernanza metropolitana, incluyendo la gobernanza territorial, pero no limitando a esta esfera de actuación.

Algunas entidades federativas han ido avanzando hacia el reforzamiento institucional, empezando por sus marcos jurídicos y continuando con una arquitectura organizacional que vaya haciendo efectiva la gobernanza de las metrópolis y que contribuya a una gestión de los grandes temas metropolitanos con más efectividad, cooperación y concurrencia de los actores del desarrollo.

Destacadamente el Estado de Jalisco ha avanzado en la formalización de una obligación en su constitución local y en un conjunto de leyes y prácticas institucionales que son ejemplo a nivel nacional. Recientemente el Estado de Yucatán ha aprobado instrumentos similares y esperamos que otras entidades sigan las buenas prácticas que ya se han experimentado en años de gobernanza en entidades y zonas metropolitanas del país.

Muy en particular, el Instituto Metropolitano de Planeación y Gestión del Área Metropolitana de Guadalajara se ha consolidado como la mejor práctica en México y de ella podremos extraer varias enseñanzas sobre el proceso que se puede seguir en el país.

Además de los años recientes esperamos que el Congreso del país extraiga las mejores experiencias sobre la relevancia que tendría provocar que desde la Constitución y quizás en una ley especializada en la materia se pase de las buenas intenciones a los compromisos y responsabilidades para la mejor gobernanza de las realidades metropolitanas.

Estos Lineamientos se han elaborado con la finalidad de orientar la creación y el fortalecimiento de los institutos metropolitanos de planeación en México, específicamente en las materias de ordenamiento territorial, desarrollo urbano y de movilidad y seguridad vial, reforzando el sistema institucional en cuanto al diseño e implementación de políticas y estrategias sectoriales articuladas.

En correspondencia con los marcos de la LGAHOTDU y de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial (LGMSV); así como el penúltimo párrafo de la fracción III del artículo 115 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, por cuanto en dicha fracción se establece que los Municipios, previo acuerdo entre sus ayuntamientos, podrán coordinarse y asociarse para la más eficaz prestación de los servicios públicos o el mejor ejercicio de las funciones que les correspondan incluyendo municipios de dos o más entidades federativas.

En el territorio nacional, hay 92 metrópolis que en la gran mayoría de los casos, carecen de estructuras institucionales para apoyar técnicamente al resto de las instancias de Gobernanza metropolitana y, en particular, que permitan diseñar e implementar políticas públicas de movilidad y seguridad vial, integradas con los instrumentos de ordenamiento territorial, desarrollo urbano y metropolitano; por lo que, se generarán propuestas de funcionamiento diferenciando cada escala de metropolización.

Los institutos metropolitanos de planeación son instancias de carácter técnico que apoya al resto de las instancias de Gobernanza metropolitana e intervienen en las fases de las políticas de coordinación metropolitana, como formulación, implementación y evaluación, a través de la elaboración y propuesta de instrumentos con ámbitos de aplicación territorial, estudios, análisis, recomendaciones y mecanismos necesarios para fortalecer el modelo de coordinación metropolitana (artículo 3 fracción XLIII de la LGAHOTDU).

Los institutos metropolitanos de planeación como instancias técnicas generan insumos para la ejecución de acciones entre los estados y municipios que conforman una metrópoli, de acuerdo con las competencias que le son atribuidas en sus estatutos de creación y reglamentos que determinan su actuación. De esta manera, pueden analizar, proponer directrices, escenarios y, en conjunto con instancias operativas de cada unidad territorial, realizar acciones concertadas con los gobiernos estatal y municipal, en temáticas como ordenamiento territorial, desarrollo urbano, movilidad y seguridad vial, servicios públicos, así como las áreas de concurrencia que la ley establece.

Es de relevancia impulsar la creación de estos institutos metropolitanos en las unidades territoriales que no cuenten con un órgano como este o bien cuando se determine que es requerido. Asimismo, fortalecer aquellas instancias que existen en algunas metrópolis, promoviendo que se unifiquen, en el caso de las que funcionan de manera separada, es decir, institutos metropolitanos que abordan las competencias de ordenamiento territorial y desarrollo urbano, con institutos metropolitanos que desempeñan atribuciones en materia de movilidad sostenible, existiendo la necesidad de profundizar en el tema de seguridad vial, de acuerdo a lo establecido en la LGMSV de 2022 y en las acciones contempladas en la Estrategia Nacional de Movilidad y Seguridad Vial (ENAMOV) de 2023.

Todo ello, permitirá el fortalecimiento de los mecanismos de gobernanza metropolitana y la toma de decisiones de manera efectiva, para una mayor factibilidad en el desarrollo e implementación de acciones conjuntas en las materias mencionadas, por cuanto se deberán compartir responsabilidades y recursos (financieros y/o administrativos, de personal técnico, de materiales y tecnología, entre otros), de manera proporcional entre municipios y/o entidades federativas que integran una metrópoli. Es de considerar, que la eficiencia y calidad de los equipamientos y servicios públicos dependen del funcionamiento de sus instituciones de gobernanza, en especial las estructuras formales de gobierno, pero también de la participación de los actores no gubernamentales.

Es de destacar que, si bien la planeación es un marco suficientemente amplio para integrar cualquier tema de especialización que necesite cada metrópoli, por ejemplo, medio ambiente, movilidad y seguridad vial, gestión integral de riesgos, ordenamiento territorial, entre otras, la finalidad de estos lineamientos es

contribuir con el abordaje articulado por parte de los institutos metropolitanos de planeación, de los temas de movilidad y seguridad vial con ordenamiento territorial y desarrollo urbano, por cuanto son aspectos interconectados que influyen de manera importante en el desarrollo y funcionamiento de las ciudades y metrópolis, permitiendo o limitando la conexión y accesibilidad a la vivienda, salud, educación, fuentes de empleo, recreación y disfrute, así como en la prestación de los servicios públicos.

Esta propuesta de lineamientos para orientar la creación y el fortalecimiento de los institutos metropolitanos de planeación, específicamente en las materias de ordenamiento territorial, desarrollo urbano, movilidad y seguridad vial, se ha estructurado en cuatro apartados.

Finalmente, es relevante acotar que, si bien no en todas las metrópolis hay institutos metropolitanos de planeación y en vez de generar más carga presupuestal y división de atribuciones, será fundamental fortalecer en caso de existir y reformular a los que no sean metropolitanos, con la finalidad de tener atribuciones más integrales y sistémicas, que permita afrontar los retos del proceso de crecimiento y desarrollo urbano en las metrópolis.

Álvaro Lomelí Covarrubias
Coordinador General de Desarrollo Metropolitano y Movilidad

**Marco normativo
para orientar
la creación y el
fortalecimiento de
los institutos.**



Zona Metropolitana de Xalapa, Veracruz

Este apartado contiene una descripción de las principales normativas a nivel nacional que se relacionan directamente con la creación de los institutos metropolitanos de planeación en las materias de ordenamiento territorial, desarrollo urbano y de movilidad y seguridad vial. Asimismo, se destaca la necesidad de generar una legislación local para la coordinación metropolitana y, se realiza un análisis del marco legal vinculado.

A. Descripción de las principales leyes, estrategias generales y la legislación local vinculada a la creación y fortalecimiento de los institutos metropolitanos de planeación.

A continuación, se explican las principales normativas del nivel nacional que se relacionan directamente con la creación y fortalecimiento de los institutos metropolitanos de planeación en ordenamiento territorial, desarrollo urbano y de movilidad y seguridad vial. En el Anexo A, se presenta con mayor detalle la base legal vinculada.

1. Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos (CPEUM).

Fundamento y consideraciones generales: en el proceso para orientar la creación y el fortalecimiento de los institutos metropolitanos de planeación, específicamente en las materias de ordenamiento territorial, desarrollo urbano y de movilidad y seguridad vial, participan la Federación, las Entidades Federativas y los Municipios (artículo 115 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos).

“Los Municipios, previo acuerdo entre sus ayuntamientos, podrán coordinarse y asociarse para la más eficaz prestación de los servicios públicos o el mejor ejercicio de las funciones que les correspondan. En este caso y tratándose de la asociación de municipios de dos o más estados, deberán contar con la aprobación de las le-

gislaturas de los respectivos estados. Asimismo cuando a juicio del ayuntamiento respectivo sea necesario, podrán celebrar convenios con el Estado para que éste, de manera directa o a través del organismo correspondiente, se haga cargo en forma temporal de algunos de ellos, o bien se presten o ejerzan coordinadamente por el Estado y el propio municipio”. (*Párrafo adicionado DOF 23-12-1999*).

De conformidad con la fracción VI del citado artículo 115, cuando dos o más centros urbanos situados en territorios municipales de dos o más entidades federativas formen o tiendan a formar una continuidad demográfica, la Federación, las entidades federativas y los municipios respectivos, en el ámbito de sus competencias, planearán y regularán de manera conjunta y coordinada el desarrollo de dichos centros, con apego a la ley federal de la materia.

Si bien el artículo 122 de la CPEUM en su apartado C establece obligaciones *a priori* generales a todas las entidades federativas, municipios de la federación y demarcaciones territoriales de establecer mecanismos de coordinación administrativa en materia de planeación del desarrollo y ejecución de acciones regionales para la prestación de servicios públicos, en términos de la Ley que emita el Congreso de la Unión, no es del todo claro si se refieren exclusivamente a la Zona Metropolitana de la CDMX, o si sus efectos son más amplias. Por lo que, a falta de una interpretación judicial clarificadora de dicho apartado C, es importante retomar lo establecido en el artículo 115, fracción VI. Este artículo establece un mandato de coordinación metropolitana, ya que especifica que cuando dos o más centros urbanos situados en territorios municipales de dos o más entidades federativas formen o tiendan a formar una continuidad demográfica, la Federación, las entidades federativas, y los municipios respectivos, dentro del ámbito de sus competencias, deberán planear y regular de manera conjunta y coordinada el desarrollo de dichos centros. Esto incluye criterios para la movilidad y seguridad vial, con

apego a las leyes federales de la materia. Lo cual es orientador de y conforme con una interpretación por analogía del artículo 122 apartado C.

2. Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano (LGAHOTDU).

Fundamento y consideraciones generales: En la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano vigente se definen las atribuciones de los tres órdenes de gobierno, los órganos deliberativos y auxiliares y las instancias de gobernanza metropolitana en materia de asentamientos humanos, ordenamiento territorial, desarrollo metropolitano, desarrollo urbano y movilidad, y establece que serán ejercidos de manera concurrente por la Federación, las entidades federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales, en el ámbito de la competencia que les otorga la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y esta Ley, así como a través de los mecanismos de coordinación y concertación que se generen (artículo 7).

La Federación, a través de la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano, (Sedatu), participa, en coordinación con las entidades federativas y los municipios, en la planeación y promoción de la infraestructura, equipamientos y servicios metropolitanos; propone a las instancias competentes de las entidades federativas y los municipios la creación de institutos de planeación, observatorios ciudadanos, consejos participativos y otras estructuras institucionales y ciudadanas, en los términos de la LGAHOTDU (artículo 8, fracción XII).

Corresponde a las entidades federativas (artículo 10), participar en la planeación y regulación de las de las Zonas Metropolitanas y Zonas Conurbadas en los términos previstos en esta Ley y en las leyes de las entidades federativas que, en su caso, corresponda (fracción XIII); y establecer y participar en las instancias de coordinación me-

tropolitana según lo definido en esta Ley (fracción XIV).

Los municipios participan en la planeación y regulación de las metrópolis, en los términos de esta Ley y de la legislación local (artículo 11, fracción VI); y pueden celebrar convenios de asociación con otros municipios para fortalecer sus procesos de planeación urbana, así como para la programación, financiamiento y ejecución de acciones, obras y prestación de servicios comunes (fracción VII).

Las instancias de gobernanza a nivel nacional y metropolitano definidas en la LGAHOTDU y en la LGMSV son las siguientes:

a) Consejo Nacional de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano.

El Consejo Nacional es la instancia de carácter consultivo, de conformación plural y de participación ciudadana, convocada por el titular de la Secretaría, para la consulta, asesoría, seguimiento y evaluación de las políticas nacionales en la materia (artículo 14 de la LGAHOTDU)¹.

Entre sus facultades (artículo 16 de la LGAHOTDU), tiene la competencia de conocer y opinar los convenios de zonas metropolitanas (fracción VI); impulsar y promover la creación de institutos municipales, multi-municipales y metropolitanos de planeación, observatorios ciudadanos, así como promover la de los consejos participativos y otras estructuras institucionales y ciudadanas (fracción VIII); las demás que le señale esta Ley.

1. Al momento de la elaboración de este documento, la última fecha de sesión del Consejo Nacional fue el 8 de octubre de 2019.

b) Comisión de Ordenamiento Metropolitano o de Conurbación.

Establecida en el artículo 36 de la LGAHOTDU en el contexto de la gestión de las zonas metropolitanas o conurbaciones, según se trate, se integrará por la Federación, las entidades federativas, los municipios y las Demarcaciones Territoriales de la zona de que se trate, quienes participarán en el ámbito de su competencia para cumplir con los objetivos y principios a que se refiere esta Ley. Tendrán como atribuciones coordinar la formulación y aprobación de los programas metropolitanos, así como su gestión, evaluación y cumplimiento. Esta Comisión podrá contar con subcomisiones o consejos integrados por igual número de representantes de los tres órdenes de gobierno (fracción I).

La Comisión de Ordenamiento Metropolitano (COM) y sus subcomisiones dependientes realizan las tareas de coordinación intergubernamental. La primera es la instancia máxima de gobernanza metropolitana, conformada por representantes de los 3 niveles de gobierno y donde se llega a acuerdos y consensos. Las subcomisiones son los órganos integrados por representantes de los 3 niveles de gobierno que proponen, desahogan, investigan propuestas territoriales para someterlas ante la COM, además de operacionalizar las propuestas de la Comisión.

En el desarrollo de los Programas de Ordenamiento Metropolitano o de Conurbaciones, su función es coordinar la formulación y aprobación de los programas, así como su gestión, evaluación y cumplimiento.

c) Consejo Consultivo de Desarrollo Metropolitano.

Señalado en el artículo 36 de la LGAHOTDU, en el contexto de la gestión de las zonas metropolitanas o conurbaciones. El consejo consultivo de desarrollo metropolitano promoverá los procesos de consulta pública e interinstitucional en las diversas fases de la formulación, aprobación, ejecución y seguimiento de los programas (fracción II).

Este Consejo Consultivo estará integrado con perspectiva de género y por representantes de los tres órdenes de gobierno, representantes de agrupaciones sociales legalmente constituidas, colegios de profesionistas, instituciones académicas y expertos en la materia, este último sector que deberá conformar mayoría en el consejo. Sus integrantes elegirán a quien los presida.



Palacio Municipal de Iguala de la Independencia, Guerrero

d) Convenios de Coordinación

Las instancias de gobernanza establecidas por la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano (LGAHOTDU), cuentan con la facultad de establecer convenios de coordinación. Una forma de convenios de coordinación es la de los reconocidos como Convenios de Coordinación Metropolitanos en la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial (LGMSV) misma que establece que en el caso de las zonas metropolitanas que correspondan a una entidad federativa, dichos convenios (artículo 75 de la LGMSV), su planeación y regulación en materia de movilidad y seguridad vial se podrá realizar de manera conjunta y coordinada entre municipios, a través de sus instancias de gobernanza.

En el caso de que la zona metropolitana, delimitada formalmente, sea de carácter interestatal, las autoridades estatales que convergen convendrán entre ellas, la distribución de sus atribuciones en la materia (artículo 76 de la LGMSV), según las disposiciones jurídicas aplicables, a fin de generar una adecuada coordinación en la implementación de políticas públicas, acciones e inversiones que propicien el desarrollo y regulación de la movilidad y seguridad vial dentro de su territorio.

El artículo 77 de la LGMSV, contempla que los Convenios de Coordinación Metropolitanos celebrados por los tres órdenes de gobierno, podrán establecer las autoridades que serán las encargadas de la planeación, diseño, ejecución, operación, monitoreo y evaluación de la política de movilidad y seguridad vial a nivel metropolitano.

Para facilitar el proceso de un Convenio de Coordinación Metropolitano a establecerse en una zona metropolitana en particular, se sugiere revisar los mecanismos de gobernanza metropolitana propuestos en la Guía metodológica para la elaboración y/o adecuación de los programas de zonas metropolitanas o conurbaciones (Sedatu y BID, 2020, p. 49-51).

Implicaciones a los institutos metropolitanos de planeación: Conforme a lo establecido en los artículos 3 fracción. XLIII, 31, 33 y 37 último párrafo de la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano son el fundamento legal para la creación de los institutos metropolitanos. De acuerdo a esta ley, los Institutos Metropolitanos de Planeación se definen como organismos públicos descentralizados de la administración pública estatal y municipal, con personalidad jurídica y patrimonio propio. Son creados y operados de manera coordinada por las entidades federativas y los municipios que conforman una determinada zona metropolitana, y su objetivo principal es contribuir a la planeación y ordenamiento territorial de la zona metropolitana correspondiente.

- Sobre instancias para la prestación de servicios públicos comunes en el marco de la gobernanza metropolitana (basado en LGAHOTDU Art. 36 fracc III).

La fracción III del artículo 36 de la LGAHOTDU establece los mecanismos de carácter técnico a cargo de las entidades federativas y municipios, y los institutos metropolitanos de planeación como instancias clave para la gestión de zonas metropolitanas o conurbaciones.

La permanente sesión de estos mecanismos técnicos, junto con la comisión de ordenamiento metropolitano y el consejo consultivo de desarrollo metropolitano, que deben sesionar al menos trimestralmente, son fundamentales para la eficaz gobernanza metropolitana. Estas instancias están diseñadas para asegurar la coordinación y la acción conjunta entre los distintos niveles de gobierno y la sociedad, facilitando así la prestación de servicios públicos comunes.

Su operación y regulación se basan en la legislación federal y estatal aplicable, lo que garantiza -o debe garantizar-, un marco coherente y efectivo para abordar los retos específicos del de-

sarrollo metropolitano, incluyendo la planificación y gestión de servicios como transporte, manejo de residuos, y sistemas de agua y saneamiento, entre otros.

o **Sobre mecanismos y fuentes de financiamiento de las acciones metropolitanas como parte de la Gobernanza metropolitana (basado en LGAHOTDU Art. 36 fracc III).**

Aunque la fracción III del artículo 36 de la LGAHOTDU no detalla explícitamente los mecanismos y fuentes de financiamiento de las acciones metropolitanas, su mención a la necesidad de instrumentos jurídicos para la integración y funcionamiento de las instancias de gobernanza metropolitana implica un marco organizativo que debe considerar la viabilidad financiera de las acciones metropolitanas.

La efectividad de estas instancias, como los institutos metropolitanos de planeación y las comisiones de ordenamiento, depende en gran medida de la disponibilidad de recursos financieros sostenibles. Estos recursos pueden provenir de asignaciones presupuestarias federales, estatales y municipales, así como de programas de financiamiento específicos para proyectos metropolitanos.

Además, la participación de la sociedad y el sector privado a través de esquemas de colaboración público-privada podrían ser fuentes complementarias de financiamiento. La legislación estatal aplicable, en concordancia con la ley federal, tendría el papel de definir los mecanismos específicos para canalizar estos recursos hacia las necesidades de desarrollo urbano y territorial metropolitano, asegurando así la implementación efectiva de las políticas y proyectos acordados a través de dichos mecanismos.

3. Ley General de Movilidad y Seguridad Vial.

El presente apartado aborda la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, enfocándose en sus implicaciones directas en la planeación, coordinación, concertación y fortalecimiento de los institutos metropolitanos y municipales de planeación; a través de la revisión específica de artículos clave, aborda cómo esta legislación estructura y define las responsabilidades y competencias de los diferentes niveles de gobierno en la gestión de la movilidad y seguridad vial como uno de los temas de interés metropolitano reconocidos por la LGAHOTDU.

Se destacan las disposiciones que fortalecen la planificación colaborativa y la integración efectiva de estrategias de movilidad en el planeamiento urbano y territorial. Además, se presentan recomendaciones prácticas para el fortalecimiento de los institutos metropolitanos de planeación, subrayando la importancia de una coordinación eficiente y de la participación en la conceptualización y ejecución de proyectos de movilidad, especialmente en zonas de frontera o límites territoriales.

Este, ofrece una visión integral de cómo la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial puede ser un instrumento clave para el desarrollo urbano sostenible y la mejora de la calidad de vida en las zonas urbanas y metropolitanas a partir de sus implicaciones para los institutos metropolitanos de planeación.

o **Implicaciones en planeación, coordinación, concertación y fortalecimiento de institutos metropolitanos de planeación.**

Fundamento legal aplicable: El artículo 61 de la LGMSV resalta la inclusión de principios y políticas de movilidad en programas de inversión federal, por su parte, los artículos 62, 63 y 64 establecen la responsabilidad de diferentes niveles de gobierno en sensibilización, educación y forma-

ción en movilidad y seguridad vial, y, por último, el artículo 66 define las competencias de la Federación en la promoción, regulación y coordinación de políticas de movilidad.

Implicaciones para los institutos metropolitanos de planeación: La ley enfatiza una planeación colaborativa y coordinada entre diferentes niveles de gobierno, vital para la efectividad de los institutos metropolitanos en la formulación e implementación de estrategias integrales.

Además, hace un énfasis en la concertación y coordinación multinivel, y si bien no crea nuevas instancias metropolitanas de coordinación o gobernanza -haciendo uso, para los efectos de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, de aquellos ya establecidos en la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial, y Desarrollo Urbano- crea un Sistema Nacional de Movilidad, con homólogos estatales y municipales. Además, proporciona orientaciones adicionales para las instancias de coordinación, concertación y colaboración existentes, así como para la captación de datos en el sistema de información territorial de escala nacional.

o **Aportes de la LGMSV a los institutos municipales de planeación.**

Fundamento legal aplicable: Los artículos 67 y 68 de la LGMSV detallan las atribuciones de entidades federativas y municipios en la gestión de movilidad y seguridad vial.

Implicaciones para los institutos municipales de planeación: Estos artículos empoderan a los institutos municipales e instancias metropolitanas, otorgándoles un marco legal para integrar estrategias de movilidad en el planeamiento urbano y territorial, fomentando una mayor coherencia y eficiencia en la implementación de políticas. Es decir, otorga también un mandato para la incorporación de los principios, criterios y lineamientos establecidos en la LGMSV a la escala local, munici-

pal y metropolitana.

o **Gobernanza metropolitana para la movilidad: Análisis de los artículos 74, 79 y 81 de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial.**

Los artículos de referencia en este apartado de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial de México resaltan la importancia de una coordinación eficaz entre los distintos niveles de gobierno —federal, estatal, municipal y metropolitano— en la gestión de la movilidad y la seguridad vial. Esta coordinación se concibe como concurrente, es decir, cada nivel de gobierno actúa dentro de su ámbito de competencia, pero al mismo tiempo, existe una interacción y colaboración que es fundamental para el éxito de las políticas de movilidad y seguridad vial.

El papel de los institutos metropolitanos de planeación es entonces crucial en este esquema, ya que actúan como entidades coordinadoras a nivel metropolitano. A continuación, se desglosan los elementos esenciales de su función y su relación con las contrapartes municipales y la legislación aplicable de referencia:

1. **Coordinación y colaboración:** Los Institutos metropolitanos de planeación, como el IMEPLAN, están facultados para ejercer atribuciones en materia de movilidad y seguridad vial de manera concurrente con otros órdenes de gobierno, lo cual requiere mecanismos de coordinación y colaboración efectivos. Esto asegura que todas las acciones y políticas sean coherentes y se alineen con los objetivos de desarrollo urbano y metropolitano establecidos.
2. **Convenios de coordinación metropolitanos:** Estos convenios son herramientas esenciales para la planeación y regulación conjunta de la movilidad y seguridad vial

en las zonas metropolitanas. Permiten a los municipios trabajar colectivamente en la gestión de estas áreas, con el soporte de los Institutos metropolitanos de planeación, que facilitan la ejecución de acuerdos y la implementación de políticas efectivas.

3. **Participación social:** La ley promueve la creación de Observatorios Ciudadanos de Movilidad y Seguridad Vial, que implican una participación activa de la sociedad civil en el estudio, investigación y evaluación de políticas públicas. Los Institutos metropolitanos de planeación pueden desempeñar un papel significativo en la gestión y apoyo de estos observatorios, fortaleciendo la participación ciudadana y la transparencia.
4. **Intercambio de información:** Es responsabilidad de las autoridades proporcionar información pertinente a los Observatorios y, por extensión, a los Institutos metropolitanos de planeación, para facilitar su función de planeación y coordinación. Esto incluye datos sobre reglamentación, planes de desarrollo urbano, ordenamiento territorial y uso de suelo.
5. **Consultas y deliberaciones:** Los institutos metropolitanos de planeación colaboran en procesos de consulta y deliberación sobre temas de movilidad y seguridad vial. Esto les permite recoger aportaciones significativas y refinar las estrategias y planes de acción.
6. **Regulaciones específicas:** Las entidades federativas deben establecer regulaciones para la creación y operación de los Observatorios, en las cuales los Institutos metropolitanos de planeación tienen un papel relevante, asegurando que las regulaciones se alineen con las políticas y estrategias metropolitanas.

La relación entre los Institutos metropolitanos de planeación y sus contrapartes municipales se basa en la cooperación y el trabajo conjunto, respetando la autonomía de cada nivel de gobierno, pero reconociendo la necesidad de una visión integrada para abordar los desafíos de la movilidad y la seguridad vial.

4. Estrategia Nacional de Ordenamiento Territorial 2020-2040 (ENOT).

Los elementos de la Estrategia Nacional de Movilidad y Seguridad Vial (ENAMOV) que son aplicables al proceso de creación y/o fortalecimiento de los institutos metropolitanos de planeación (IMEPLAN) en México incluyen:

Objetivo general: que busca la implementación efectiva del derecho a la movilidad para todas las personas como resultado de un compromiso de los tres órdenes de gobierno, en coordinación y concurrencia con los sectores social, privado y académico, para lo cual, los institutos metropolitanos de planeación juegan -desde su diseño institucional y administrativo-, un papel fundamental para que esto suceda.

Objetivos específicos: uno de los objetivos específicos de la ENAMOV es vincular la movilidad y la seguridad vial con los instrumentos de ordenamiento territorial y desarrollo urbano. Esto implica una estrecha coordinación entre la planeación de la movilidad y la seguridad vial y las estrategias de desarrollo urbano y territorial, que es precisamente uno de los ámbitos de acción de los institutos metropolitanos.

Principios rectores: los principios de justicia socioespacial, rectoría del Estado, suficiencia y transición energética, eficiencia e innovación, equidad e inclusión, democracia y participación, seguridad vial, y sostenibilidad guiarán la implementación de la ENAMOV. Estos principios pueden orientar también la labor de los institutos metropolitanos, especialmente en lo que respecta a la creación de

políticas públicas coherentes y articuladas, el fomento de la equidad y la inclusión en la planeación urbana y de movilidad, así como la promoción de la sostenibilidad y eficiencia energética en el desarrollo urbano.

Ejes estratégicos y su Implementación: la ENAMOV se concibe como una herramienta para construir una visión compartida y directrices para la política nacional en temas de movilidad y seguridad vial. Esto incluye la articulación de cinco ejes estratégicos y líneas de acción con plazos y responsables definidos. Para los institutos metropolitanos, esto sugiere la importancia de alinear sus estrategias y acciones con los lineamientos nacionales de movilidad y seguridad vial, asegurando que las políticas y proyectos a nivel metropolitano contribuyan a los objetivos nacionales y se integren de manera efectiva en el marco más amplio de planeación y desarrollo territorial, conforme a los siguientes elementos mínimos:

Movilidades articuladas al desarrollo económico territorial: para impulsar un desarrollo económico en ciudades y territorios que satisfagan las necesidades de las personas y del transporte de bienes y servicios. Se busca vincular la planeación, el ordenamiento territorial, el desarrollo urbano, económico y social con la movilidad y los sistemas de transporte en todas sus escalas y esferas, incluyendo la metropolitana.

Planeación de infraestructuras y sistemas de transporte: que incluye la elaboración de un plan estratégico de infraestructura que vincule diferentes sistemas de transporte, como aeropuertos, puertos, ferrocarriles y carreteras, y el impulso de proyectos significativos.

Ordenamiento territorial y planeación del desarrollo urbano: garantizando que el ordenamiento territorial y la planeación del desarrollo urbano en todas

sus escalas consideren a la movilidad y el transporte como elementos estructurales del desarrollo. Los planes y programas de desarrollo urbano deben incluir la planeación de los servicios de movilidad con énfasis en el transporte público, promoviendo ciudades y asentamientos más compactos, densos y mixtos.

Promoción de un crecimiento urbano compacto y usos mixtos: para promover un crecimiento urbano compacto, especialmente en los corredores de alta movilidad, mayores densidades constructivas y de población, usos mixtos, y la planeación de servicios, infraestructuras y equipamientos para la movilidad activa, el transporte público, y la seguridad vial.

Coordinación metropolitana en movilidad y seguridad vial: para la coordinación efectiva en materia de movilidad y seguridad vial por parte de instancias de gobernanza metropolitana desprendidas de la LGAHOTDU.

Es decir, que los institutos metropolitanos de planeación (IMEPLAN) deben aplicar los objetivos, principios y ejes estratégicos de la ENAMOV en las actividades que lleven a cabo, guiando el trabajo técnico a realizar, enfocándose en la integración de la movilidad y la seguridad vial con el ordenamiento territorial y el desarrollo urbano, adoptando un enfoque inclusivo y sostenible en sus políticas, programas y proyectos, y alineando las acciones con las estrategias nacionales de movilidad y seguridad vial; y por lo tanto, en la creación o fortalecimiento de estos institutos metropolitanos se debe incorporar el contenido planteado en la ENAMOV en el conjunto de competencias y funciones que desempeñan actualmente los IMEPLAN (o por desempeñar en el caso de aquellos institutos que se van a constituir).

- o **Líneas de acción de la ENAMOV con implicaciones para los IMEPLANES.**

La Estrategia Nacional de Movilidad y Seguridad Vial (ENAMOV) de México 2023-2042, contiene un total de 160 líneas de acción distribuidas en los cinco ejes estratégicos (Eje 1: Movilidades articuladas al desarrollo económico territorial; Eje 2: Servicios de transporte público de personas; Eje 3: Movilidad activa; Eje 4: Seguridad Vial; y Eje 5: Género e inclusión), de las cuales se identificaron 50 líneas de acción que corresponden a los niveles regional y local (Estados, Metrópolis y Municipios) donde los IMEPLANES pueden tener participación en su implementación y seguimiento.

Algunas líneas de acción e instrumentos de la ENAMOV hacen referencia de manera directa a las metrópolis; otras se corresponden a las facultades de los gobiernos estatales y municipales donde los IMEPLANES tendrían competencias debido a que guardan relación con las atribuciones de las metrópolis, según lo establecido en: la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano de 2016 (Última Reforma DOF 01-06-2021); la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial de 2022; la Guía metodológica para la elaboración y/o adecuación de los programas de zonas metropolitanas o conurbaciones (2021); y en los Lineamientos simplificados para la elaboración de los Programas Metropolitanos (PM) de 2022², ambos documentos publicados por la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano (Sedatu).

Es de señalar, que estas las líneas de acción, se vinculan con las funciones que están desarrollando algunas instancias de planeación metropolitana, como es el caso del IMEPLAN del Área Metropolitana de Guadalajara, así como en algunos instrumentos de gestión metropolitana, como por ejemplo, la Estrategia Metropolitana de Movilidad Emergente (EMME) del Área Metropolitana de Guadalajara y la Agenda Metropolitana de la Zona Metropolitana de Puerto Vallarta-Bahía de Banderas, que implementa el Instituto Metropolitano de la Bahía (IMBA).

Dichas líneas de acción e instrumentos de la ENAMOV 2023-2042 contribuyen a que

2. Ambas guías fueron utilizadas únicamente como orientativas para la identificación de líneas de acción en el Anexo B.

los IMEPLANES puedan desarrollar funciones específicas en materia movilidad y seguridad vial, de acuerdo con lo previsto en los ejes estratégicos mencionados.

En el Anexo B, se presentan las 50 líneas de acción de la ENAMOV identificadas, las cuales se relacionan con las atribuciones de los IMEPLANES.

5. Estrategia Nacional de Movilidad y Seguridad Vial 2023- 2042 (ENAMOV).

Es de hacer mención, que en la Estrategia Nacional de Ordenamiento Territorial 2020-2040 (ENOT) de 2021, se presentan algunas consideraciones orientadas a consolidar la gobernanza territorial y los procesos de ordenamiento territorial a escala metropolitana de manera coordinada entre los órdenes de gobierno, mediante el fortalecimiento de los *Comités y Consejos Metropolitanos*, elaborando para ello reglamentos y criterios en cuanto a la planeación y el funcionamiento conjunto de los sistemas y servicios urbanos, así como para el diseño, implementación y evaluación de proyectos y políticas de impacto metropolitano³.

Es de tener en cuenta que, cuando una unidad territorial determine que requiere la creación de un instituto metropolitano de planeación, que asuma las funciones en las materias de ordenamiento territorial y desarrollo urbano, integradas con las de movilidad y seguridad vial de una metrópolis en particular, es fundamental considerar el marco normativo estatal y municipal, donde se establecen las facultades y atribuciones específicas.

3. Respecto a las atribuciones, facultades, instrumentos programáticos y los actores en los tres órdenes de gobierno y sectores en materia de movilidad y seguridad vial; el andamiaje normativo de los procesos de gobernanza, armonización legislativa estatal y la reglamentación municipal en materia de movilidad; así como la base para que los procesos institucionales posibiliten la promoción del diálogo y la participación de la ciudadanía, que permitan su cumplimiento y facilite su implementación en la totalidad del territorio nacional, deberán estar en apego a la **Ley General de Movilidad y Seguridad Vial (LGMSV)** de 2022 y lo establecido en la **Estrategia Nacional de Movilidad y Seguridad Vial 2023-2042 (ENAMOV) de 2023**.

a) Análisis explicativo del marco legal.

En el contexto de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos especialmente en su artículo 115, se establece una base jurídica firme para fortalecer los Institutos Metropolitanos de Planeación. Esta normativa facilita una colaboración estructurada entre la Federación, las entidades federativas y los municipios en aspectos de planificación y gestión de asentamientos humanos, desarrollo urbano, ordenamiento territorial, y movilidad y seguridad vial. Esta cooperación intergubernamental es crucial para abordar de manera integral y coherente los retos del desarrollo metropolitano.

La CPEUM permite la asociación y coordinación entre municipios, impulsando una planificación y ejecución más eficiente de proyectos y servicios públicos metropolitanos. Esta disposición promueve una mayor eficiencia y efectividad en la prestación de servicios y en la ejecución de funciones relacionadas con el desarrollo urbano y metropolitano. En este marco, los institutos de planeación, en sus diferentes escalas, se convierten en el nexo entre las instancias políticas y los valores técnicos necesarios para responder de manera integral y coherente a los desafíos metropolitanos.

Complementando este marco constitucional, la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano (LGAHOTDU) define las atribuciones de los tres órdenes de gobierno y establece mecanismos de gobernanza metropolitana. Clarifica responsabilidades y facilita la coordinación entre distintos niveles de gobierno, asegurando una planificación y regulación coherente y eficiente del desarrollo urbano y metropolitano.

La LGAHOTDU enfatiza la importancia de la participación ciudadana en la planificación urbana, contribuyendo a una mayor transparencia y responsabilidad en la toma de decisiones. Esto

garantiza que el desarrollo urbano y la planificación territorial reflejen las necesidades y expectativas de la población. Los institutos de planeación actúan como vínculos efectivos de participación ciudadana, diseñando e implementando mecanismos participativos y co-construyendo soluciones basadas en la pedagogía, transparencia y máxima publicidad.

Las directrices de la LGMSV promueven una planificación conjunta y una incorporación efectiva de estrategias y principios de movilidad en la planificación urbana y territorial. También ofrece sugerencias útiles para mejorar los institutos metropolitanos de planeación, enfatizando la necesidad de una coordinación efectiva y una participación en la creación y realización de proyectos de movilidad, en particular en áreas fronterizas o en los límites territoriales. Así mismo, propone reorientar las instancias de coordinación de la LGAHOTDU con el fin de materializar el contenido de la LGMSV.

Por su parte, la Estrategia Nacional de Movilidad y Seguridad Vial 2023- 2042 establece objetivos, principios y ejes estratégicos de implementación obligatoria para los institutos metropolitanos de planeación, ya que su enfoque se da en la integración de la movilidad y seguridad vial en la planificación territorial y urbana, la inclusión, sostenibilidad de políticas proyectos, y en la alineación de todas las acciones con dicho instrumento; por lo que las acciones de creación o fortalecimiento de estos institutos deben responder también a la incorporación de las competencias y capacidades instaladas (o por instalar) de los institutos metropolitanos existentes y de nueva creación.

Adicionalmente, la ENOT 2020-2040 y la LGMSV ofrecen un marco para la coordinación y cooperación en temas de movilidad y seguridad vial. Estas legislaciones subrayan la importancia de un enfoque integrado y coordinado para manejar las complejidades del desarrollo metropolitano, fortaleciendo la capacidad de los institutos



Centro histórico de Cuautla, Morelos

metropolitanos de planeación para gestionar eficazmente el ordenamiento territorial y el desarrollo urbano.

En este panorama, las leyes de coordinación metropolitana, como la del Estado de Jalisco, juegan un papel crucial. Estas leyes brindan un marco legal y directrices para la colaboración entre municipios y entidades gubernamentales en el contexto metropolitano. La Ley de Coordinación Metropolitana de Jalisco, en particular, destaca por su funcionamiento, consolidación y tiempo de ejecución, ofreciendo un modelo normativo detallado para la planificación y gestión de áreas metropolitanas. Sus funciones e implicaciones para el IMEPLAN incluyen la regulación de la constitución de áreas y regiones metropolitanas, fomento de la coordinación intermunicipal,

establecimiento de principios rectores como la autonomía municipal y la eficacia, elaboración de planes y programas de desarrollo metropolitano, inclusión de la participación ciudadana, implementación de proyectos de infraestructura y gestión de recursos y financiamiento.

Por tanto, el conjunto de estas leyes en junción con los marcos normativos proporciona un entorno legal robusto y coherente que empodera a los institutos metropolitanos de planeación en México. Esto les permite abordar de manera integral y efectiva los desafíos del desarrollo urbano, la planificación territorial, y la movilidad y seguridad vial, adaptándose a las dinámicas cambiantes y promoviendo la integración económica y social en sus respectivas áreas de influencia.

b) Importancia de la legislación local para la coordinación metropolitana.

Las leyes de coordinación metropolitana, como la del Estado de Jalisco o similares⁴, juegan un papel crucial en el funcionamiento y la orientación de los institutos metropolitanos de planeación. Estas leyes establecen el marco legal y las directrices para la colaboración entre distintos municipios y entidades gubernamentales en el contexto metropolitano. Entre las principales funciones e implicaciones de estas leyes en los Institutos están:

- o Establecimiento de lineamientos para la creación y funcionamiento
- o Coordinación intermunicipal e interinstitucional
- o Planificación y desarrollo urbano sostenible
- o Participación ciudadana y transparencia
- o Gestión de infraestructura y servicios públicos
- o Fomento de la integración económica y social
- o Adaptabilidad y flexibilidad ante cambios dinámicos

Ahora bien, dentro de la legislación local existente a nivel nacional, destaca por su funcionamiento, consolidación y tiempo de ejecución la Ley de Coordinación Metropolitana del Estado de Jalisco. Esta ley establece un marco normativo detallado para la planificación y gestión de las áreas metropolitanas. Las principales funciones e implicaciones de esta ley para el Instituto Metropolitano de Planeación del Área Metropolitana de Guadalajara incluyen:

Regulación de la constitución de áreas y regiones metropolitanas: La ley define claramente el proceso para establecer áreas y

regiones metropolitanas, incluyendo los requisitos y procedimientos para su declaración oficial. Esto proporciona una base legal para que el IMEPLAN opere en un marco claramente definido.

Fomento de la coordinación y colaboración intermunicipal: Al establecer instancias de coordinación metropolitana, la ley promueve la colaboración entre distintos municipios. Esto es esencial para el IMEPLAN, ya que le permite trabajar de manera más efectiva en la planificación y desarrollo urbano y regional.

Definición de principios rectores: La ley establece principios como la autonomía municipal, la coordinación, el consenso y la eficacia. Estos principios guían la operación del IMEPLAN y aseguran que su trabajo sea respetuoso con la autonomía municipal y busque la eficiencia en la prestación de servicios.

Elaboración de planes y programas de desarrollo metropolitano: El IMEPLAN, bajo la ley, tiene la responsabilidad de elaborar planes de ordenamiento territorial y programas de desarrollo metropolitano. Esto le confiere un papel clave en la planificación estratégica y a largo plazo de las áreas metropolitanas.

Inclusión de la participación ciudadana: La ley destaca la importancia de la participación ciudadana en la planificación metropolitana. El IMEPLAN debe, por mandato legal, incorporar mecanismos para asegurar que las voces de los ciudadanos sean escuchadas en el proceso de toma de decisiones.

Implementación de proyectos de infraestructura de impacto metropolitano: La ley permite al IMEPLAN participar en la planifi-

cación, financiamiento y ejecución de proyectos de infraestructura que son cruciales para el desarrollo metropolitano.

Gestión de recursos y financiamiento: La ley también aborda aspectos de financiamiento y administración de recursos, lo que es crucial para que el IMEPLAN lleve a cabo sus funciones de manera efectiva.

Es decir, la Ley de Coordinación Metropolitana del Estado de Jalisco proporciona un marco legal integral para su IMEPLAN, permitiéndole desempeñar un papel central en la coordinación, planificación y gestión del desarrollo urbano y metropolitano en el Área Metropolitana de Guadalajara.



Ejercicios de participación ciudadana

4. Otras entidades federativas que cuentan con legislación local en materia de coordinación metropolitana son: Baja California, Ciudad de México, Colima, Hidalgo, Morelos, Nayarit, Oaxaca y Zacatecas.



Marco conceptual
a considerar en
la creación y el
fortalecimiento
de los institutos
metropolitanos de
planeación



A. Conceptos fundamentales.

A los efectos de la creación (en caso de que se requiera constituirlos) y el fortalecimiento de los institutos metropolitanos de planeación, en las materias de ordenamiento territorial, desarrollo urbano y de movilidad y seguridad vial, se puntualizan algunas definiciones fundamentales.

Metrópoli: Una metrópoli es el conjunto de municipios cuya extensión urbana puede rebasar sus límites político-administrativos, concentra 50 mil o más habitantes y tienen un alto grado de integración física o funcional.

El ejercicio de la delimitación de las metrópolis de México a 2020, se desarrolló con el propósito de identificar, en una primera fase, el universo de metrópolis por delimitar, y en la segunda, los municipios y demarcaciones territoriales que integran cada una de ellas.

En total, se identificaron 92 metrópolis: 48 zonas metropolitanas, 22 metrópolis municipales y 22 zonas conurbadas⁵ las metrópolis se clasifican en 3 categorías (Figura 1).

Zona metropolitana: Centros de población o conurbaciones que, por su complejidad, interacciones, relevancia social y económica, conforman una unidad territorial de influencia dominante y revisten importancia estratégica para el desarrollo nacional (Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano (LGAHOTDU), artículo 3, fracción XXXVII).

Megalópolis: Sistema de zonas metropolitanas y centros de población y sus áreas de influencia, vinculados de manera estrecha geográfica y funcionalmente. El umbral mínimo de población de una megalópolis es de 10 millones de habitantes (LGAHOTDU, 2016).

5. El procedimiento metodológico y los criterios utilizados se explican con detalle en el subapartado correspondiente a la delimitación de las metrópolis de México a 2020.

Figura 1. Categorías de zonas metropolitanas en México.



Fuente: Sedatu, Conapo e Inegi (2023). Delimitación de las Metrópolis de México a 2020.

Gobernanza metropolitana: Proceso a través del cual las entidades de gobierno (de todo nivel) y los actores no gubernamentales (como la sociedad civil, asociaciones comerciales, sindicatos, etc.) colaboran para entregar servicios y formular políticas públicas para toda el Área Metropolitana. Este tipo de gobernanza se refiere a la capacidad que las Áreas Metropolitanas tienen para “establecer herramientas, mecanismos, instrumentos y ordenamientos para que estos territorios sean gobernables” (Lefèvre, 2008, p. 137). Bajo esta lógica, la gobernanza metropolitana puede ser entendida como un proceso de cooperación entre actores gubernamentales y no gubernamentales para gestionar de manera coordinada la implementación de políticas públicas hacia el desarrollo urbano sostenible de las metrópolis. Este tipo de gobernanza no se genera de manera espontánea, sino que se construye a través de un proceso conjunto entre los actores relevantes para el desarrollo y gestión de las ciudades (Lefèvre, 2008; en Slack y Carvalho, 2019, p. 141).

La Gobernanza metropolitana puede ser abordada desde dos enfoques, el primero hace referencia al tipo de estructuras institucionales que se generan para la planeación y el desarrollo de las metrópolis (Kantor et al., 2012), el segundo concibe a la gobernanza metropolitana como un proceso que genera mecanismos de coordinación entre los distintos actores de las metrópolis (Le Galès, 1998; en Sedatu, et al., 2020, p. 29). Al revisar los distintos sistemas de gobernanza metropolitana en el mundo, se destaca que no existe un sistema sin fallas, los que han perdurado se caracterizan por integrar procesos participativos que integran los distintos niveles de gobierno, la sociedad civil y el sector empresarial, impulsados desde abajo (CGLU, 2017; en Sedatu, et al., 2020, p. 29).

Institutos metropolitanos de planeación: Con base en el artículo 3, fracción XLIII, de la LGAHOTDU vigente, son definidos como un “Organismo público descentralizado de la ad-

ministración pública estatal y municipal con personalidad jurídica y patrimonio propio, creado y operado de manera coordinada por las entidades federativas y los municipios que conforman una determinada zona metropolitana, cuyo objetivo es contribuir a la planeación y ordenamiento territorial de la zona metropolitana correspondiente”, (fracción adicionada DOF 01-06-2021).

Es decir, son instancias de carácter técnico que intervienen en las fases de las políticas de coordinación metropolitana, como formulación, implementación y evaluación, a través de la elaboración y propuesta de instrumentos con ámbitos de aplicación territorial, estudios, análisis, recomendaciones y mecanismos necesarios para fortalecer el modelo de coordinación metropolitana⁶.

Para los asuntos específicos que requieran atención técnica especializada, se establecerán coordinaciones temáticas internas, como ordenamiento territorial y desarrollo urbano, movilidad y seguridad vial, medio ambiente, y demás que requieran.

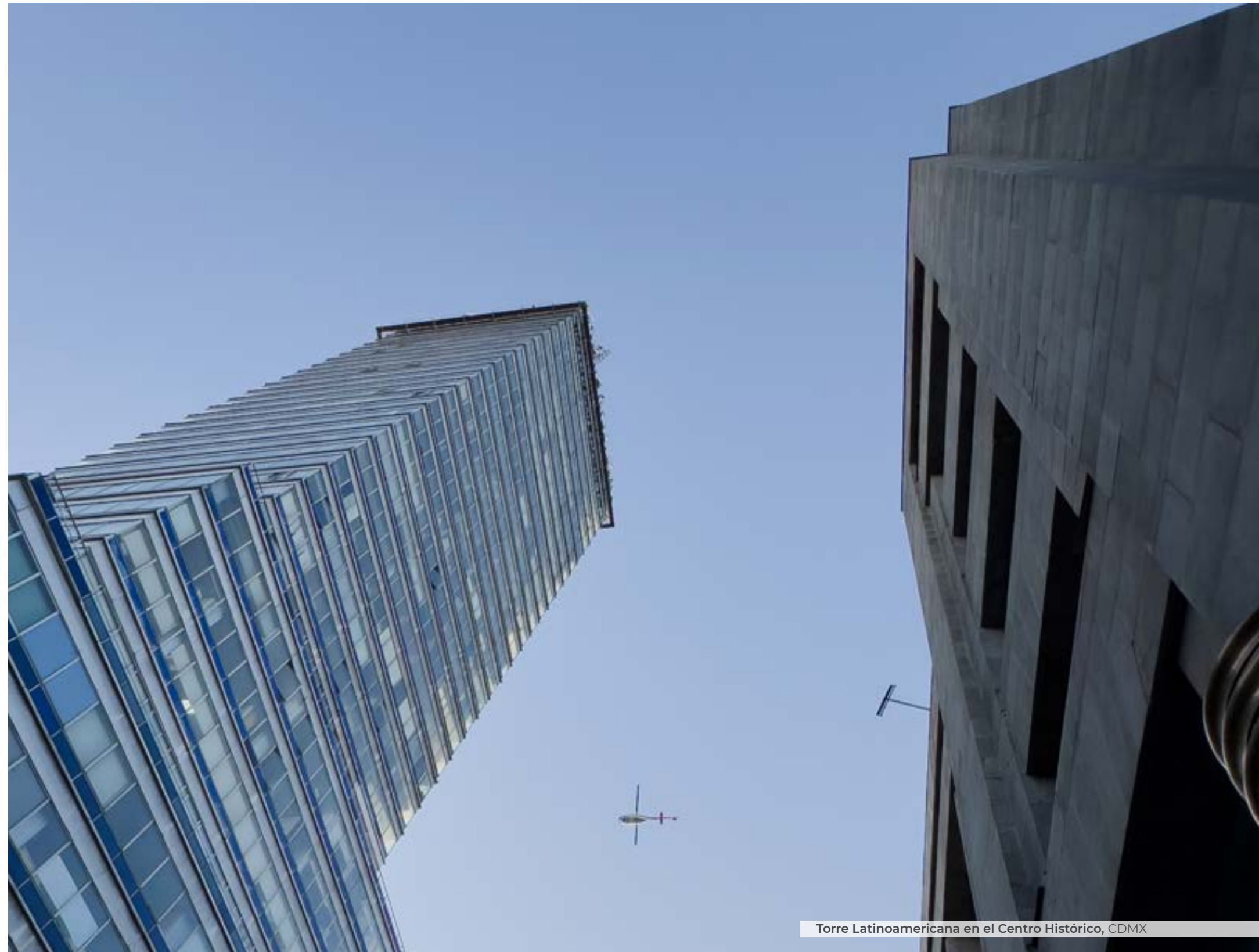
Agencia metropolitana: Instancia para la operacionalización, control y seguimiento de estrategias para la dotación y prestación de bienes y servicios públicos de escala metropolitana, producto del consenso y coordinación entre estados y municipios. Estos organismos atenderán individualmente materias como ordenamiento territorial, planeación territorial, desarrollo urbano, movilidad y seguridad vial, transporte público o aquellas que por interés metropolitano o complejidad requieran de un órgano enfocado a ella. De acuerdo con la LGAHOTDU, es una de las instancias que puede

6. En las fases de las políticas de coordinación, el proceso de gestión se desarrolla en las Subcomisiones o Mesas Temáticas derivadas de las Comisiones de Ordenamiento Metropolitano, las cuales son integradas por representantes de los gobiernos municipales y estatales, y tiene como objetivo la operacionalización, gestión e implementación de las estrategias y proyectos establecidos en los programas metropolitanos, además de la formulación de propuestas territoriales para el desarrollo metropolitano.

permitir la prestación de servicios públicos comunes (artículo 36, fracción IV, LGAHOTDU).

Desarrollo metropolitano: Proceso de planeación, regulación, gestión, financiamiento y ejecución de acciones, obras y servicios, en zonas metropolitanas, que, por su población, extensión y complejidad, deberán participar en forma coordinada los tres órdenes de gobierno de acuerdo con sus atribuciones. (artículo 3, fracción XXXVII de la LGAHOTDU de 2016).

Instancia de gobernanza metropolitana: Mecanismo para asegurar la acción coordinada e institucional de los tres órdenes de gobierno, además de la participación de la sociedad. Se dividen en la Comisión de Ordenamiento Metropolitano (COM) como órgano de coordinación política e institucional y de concertación; el Consejo Consultivo de Desarrollo Metropolitano (CCDM) definido como de consulta y asesoría a través de la participación ciudadana; Observatorio Ciudadano como órgano analítico, de estudio e investigación; e Institutos Metropolitanos de Planeación (IMEPLAN) como órgano técnico y de apoyo al resto de las instancias. (artículo 32, 36 y 99 LGAHOTDU).



Torre Latinoamericana en el Centro Histórico, CDMX

B. Posición del Instituto Metropolitano de Planeación (IMEPLAN) en el modelo de gobernanza metropolitana.

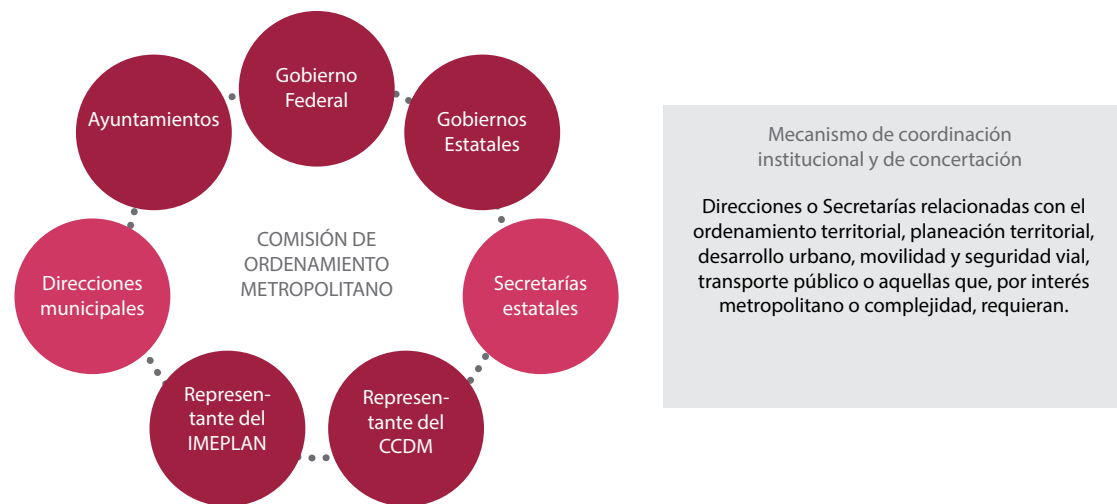
Como se plantea en el artículo 36 de la LGAHOTDU de 2016, la *Comisión de Ordenamiento Metropolitano o de Conurbación (COM)*, estará integrada por la Federación, las entidades federativas, los municipios y las Demarcaciones Territoriales de la zona específica de que se trate. Sus funciones serán de carácter político, relacionadas a la coordinación interinstitucional y de concertación.

En el desarrollo de los Programas de Ordenamiento Metropolitano o de Conurbaciones, su función es coordinar la formulación y aprobación

de los programas, así como su gestión, evaluación y cumplimiento. Esta Comisión podrá contar con subcomisiones o consejos integrados por igual número de representantes de los tres órdenes de gobierno (Figura 2).

El *Consejo Consultivo Ciudadano (CCC)* o *Consejo Consultivo de Desarrollo Metropolitano (CCDM)*, previsto en el artículo 36 de la LGAHOTDU de 2016, es el órgano consultivo de participación ciudadana y de conformación plural, que promoverá los procesos de consulta pública e interinstitucional en las diversas fases de la formulación, aprobación, ejecución, seguimiento y evaluación del Programa de Desarrollo Metropolitano. En la Figura 3 se muestra cómo podrá ser integrado el CCC.

Figura 2. Integración de la Comisión de Ordenamiento Metropolitano o de Conurbación (COM)



Fuente: Elaboración propia con base en los Art. 32 y 36 de la LGAHOTDU.

Figura 3. Integración sugerida del Consejo Consultivo Ciudadano de Desarrollo Metropolitano.



Fuente: Sedatu y BID (2020, p. 45). Guía metodológica para la elaboración y/o adecuación de los programas de zonas metropolitanas o conurbaciones.

La Comisión de Ordenamiento Metropolitano (COM) y el Consejo Consultivo de Desarrollo Metropolitano (CCDM), sesionarán por lo menos trimestralmente. Los instrumentos jurídicos, para su integración y funcionamiento, y su reglamento interior, estarán sujetos a lo señalado por la LGAHOTDU y la legislación estatal aplicable.

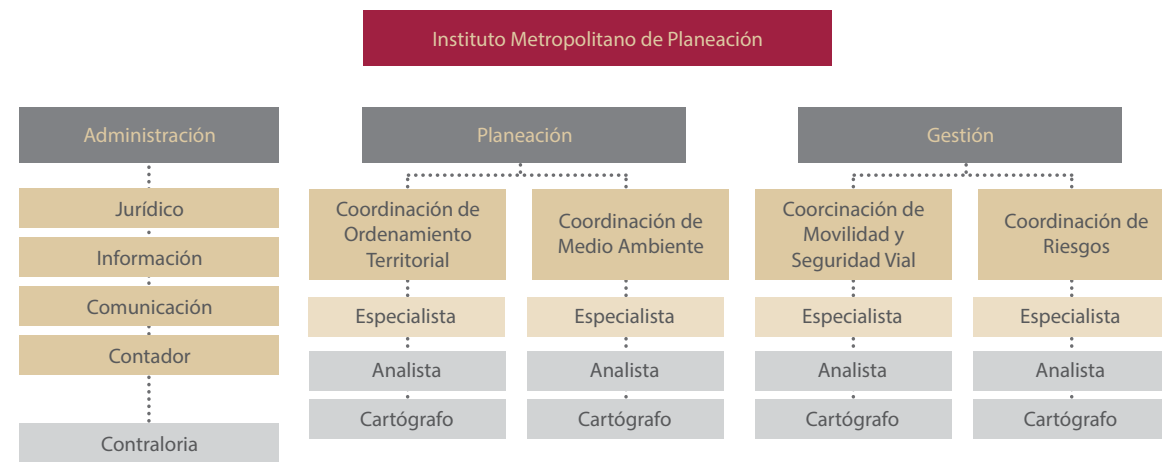
Los mecanismos de carácter técnico, que son el caso de los IMEPLANES, a cargo de las entidades federativas y municipios, bajo la figura que corresponda, deberán sesionar permanentemente.

Con relación a estos mecanismos de gobernanza metropolitana establecidos en la LGMSV en los artículos 74, 75, 76 y 77, se plantea expresamente, que las atribuciones en materia de movilidad y seguridad vial deberán ser ejercidas de manera concurrente por la Federación, las entidades

federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales, en el ámbito de la competencia que les otorga la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, la LGAHOTDU y esta Ley, así como mediante los mecanismos de coordinación y colaboración que se generen, debiendo respetar la institucionalidad de cada orden de gobierno.

Es en este sentido, y sin superponerse en las atribuciones descritas para la federación, entidades federativas, municipios y demarcaciones territoriales, los Institutos Metropolitanos de Planeación (IMEPLAN) deben realizar las actividades técnicas que le son atribuidas en la LGAHOTDU (artículo 34), pudiendo abordar también las de la LGMSV (artículos 6, 9, 10, 14 y 23), así como coadyuvar a la coordinación y concertación, apoyando al resto de las instancias de gobernanza.

Figura 4. Estructura básica propuesta de la composición de los Institutos Metropolitanos de Planeación.



Coordinaciones especializadas que se requieran para cubrir las necesidades de atención a los intereses metropolitanos.

Fuente: Elaboración propia con base en la LGAHOTDU, LGMSV y el funcionamiento de Institutos Metropolitanos ya constituidos.

La organización al interior de los institutos metropolitanos de planeación se plantea con base a una estructura de coordinación de grupos de trabajo, con el complemento de un equipo administrativo (Figura 4)⁷.

Por otro lado, los institutos metropolitanos de planeación en las materias de ordenamiento territorial, desarrollo urbano y de movilidad y seguridad vial, deberán:

- Participar en el Consejo Nacional de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano y en el Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial, de conformidad con lo establecido en la LGAHOTDU de 2016 y en la LGMSV de 2022 y cumplir con los lineamientos que se establezcan;

- Participar conjuntamente con las autoridades federales, las entidades federativas y los municipios en la planeación, regulación, instrumentación e implementación de los Convenios de Coordinación Metropolitanos;
- Ser parte del conjunto de instancias de Coordinación Metropolitana para la implementación de acciones integrales, acciones afirmativas transversales en materia de ordenamiento territorial, desarrollo urbano, movilidad y seguridad vial, en apego a la LGAHOTDU de 2016, la LGMSV de 2022 y demás disposiciones legales;
- Conformar espacios de diálogo y concertación entre actores de la zona metropolitana o conurbación, para lograr propuestas técnicas con una mayor articulación entre los órdenes de gobierno,

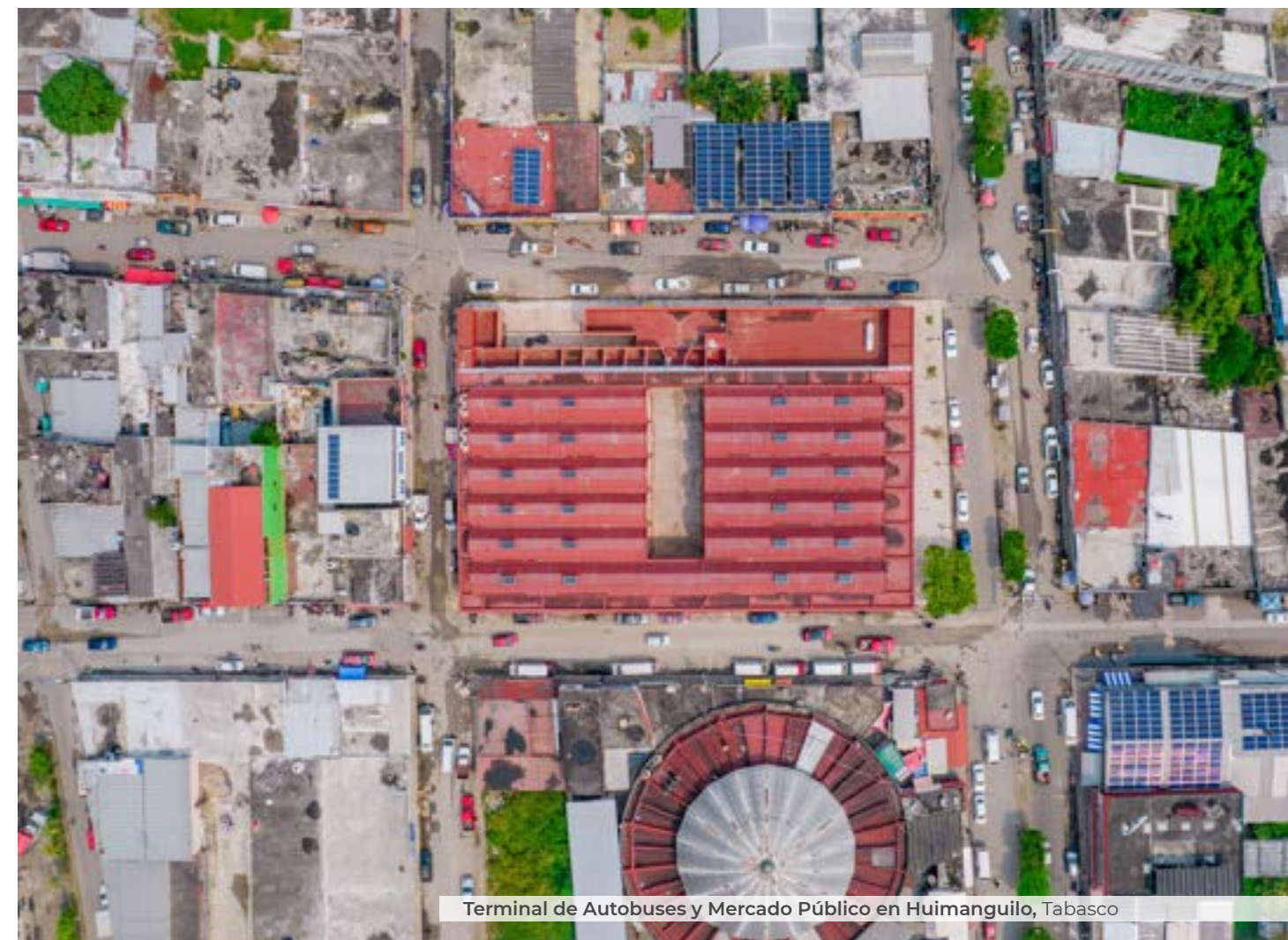
7. La Figura 4 presentada es referencial e incluye una coordinación de movilidad y seguridad vial, sin embargo, los IMPELANES pueden establecer coordinaciones que atiendan a cualquiera de los temas de interés metropolitano señalados en el artículo 34 de la LGAHOTDU.

buscando la estrecha vinculación con las personas, comunidades y pueblos indígenas y afroamericanos.

- Promover y apoyar los procesos de participación activa de la sociedad civil, según lo contemplado en la LGAHOTDU de 2016 y en la LGMSV de 2022, proporcionando la información que soliciten los Observatorios Ciudadanos Urbanos y de Movilidad y Seguridad Vial, para abordar el estudio, investigación y propuestas; evaluación de las políticas públicas, programas y acciones; capacitación a la comunidad; difusión de información y conocimientos sobre las problemáticas

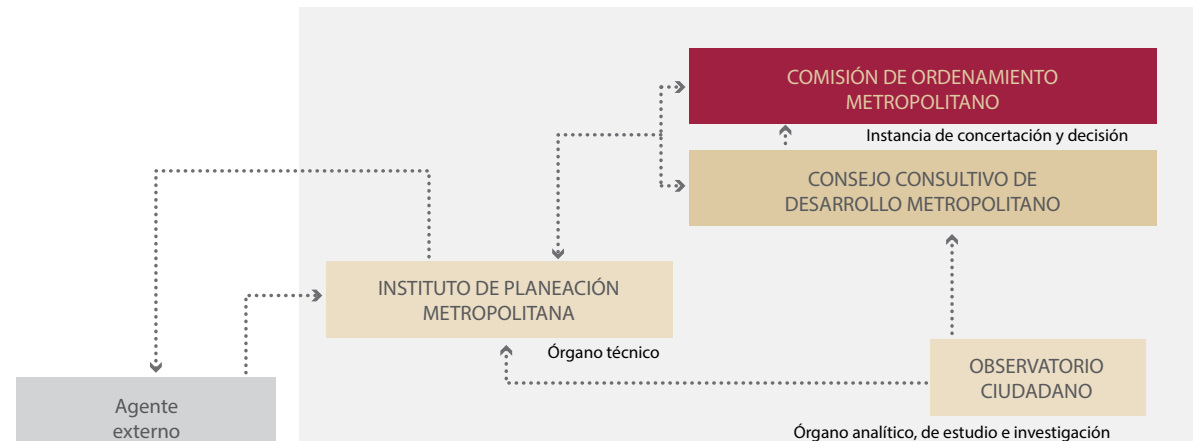
y propuestas de acciones territoriales, urbanas y de movilidad y seguridad vial, sobre la accesibilidad, la eficiencia, la sostenibilidad integral, la calidad de vida y la inclusión e igualdad.

La relación entre las instancias de gobernanza metropolitana, hasta el momento descritas, se puede esquematizar como un IMEPLAN (Figura 5) relacionado con todas ellas a través de las actividades técnicas para la generación de información relevante, estudio, análisis, evaluación y capacitación. Actividades que son parte de cualquiera de las materias de especialización como planeación, movilidad y seguridad vial, medio ambiente, entre otras.



Terminal de Autobuses y Mercado Público en Huimanguilo, Tabasco

Figura 5. Diagrama de flujo para la formulación y ejecución de propuestas para el desarrollo metropolitano. Basado en la conjunción de las Instancias de Gobernanza Metropolitana.



Fuente: Elaboración propia con base en la LGAHOTDU.

Además de la relación entre órganos de gobernanza, el instituto metropolitano de planeación tiene la capacidad de atender solicitudes externas a través de servicios técnicos al público, esto, como parte de su captación de recursos para su sostenibilidad económica. Actividades que se especificarán más adelante.

Por otro lado, de acuerdo con la función de los órganos de gobernanza, es en la Comisión de Ordenamiento Metropolitano donde se decide la ejecución de las propuestas de impacto metropolitano, dichas propuestas pueden ser planteadas desde varias fuentes como el IMEPLAN. Sin embargo, como una instancia de concertación y acuerdo, las propuestas deben ser discutidas y ajustadas en común acuerdo entre los comisionados (Figura 5).

Las fuentes de las propuestas territoriales pueden surgir de varias maneras:

- Demanda social que se traslada y analiza por el observatorio ciudadano o desde

el mismo instituto, o directamente a la Comisión de Ordenamiento Metropolitano.

- Las que son definidas por alguno de los órganos de gobernanza, IMEPLAN, Observatorio Ciudadano o Consejo Consultivo de Desarrollo Metropolitano.
- Desde el análisis de la implementación del Programa de Ordenamiento Metropolitano que produce ajustes en la jerarquía de la cartera de proyectos, cambio en los proyectos, o nuevos proyectos no visualizados en el Programa.
- Por otro lado, el trabajo diario del IMEPLAN en el análisis y estudio del territorio en cualquiera de sus ramas, y dado el cambio constante de las realidades sociales en las metrópolis genera nuevos proyectos y mejoras.

Cuadro 1. Comparación entre seis institutos metropolitanos de planeación en México.

Criterios / IMEPLAN	Guadalajara, Jalisco	Tijuana, Baja California	Ensenada, Baja California	Puerto Vallarta-Bahía de Banderas	Ocotlán, Jalisco	Tampico, Tamaulipas
Fecha de declaratoria	2016	2014	2000	2020	2019	2005
Ámbito de Competencia	Metropolitana	Municipal	Municipal	Metropolitana	Metropolitana	Estatal con alcance metropolitano.
Tipo de Metrópoli	Zona Metropolitana	Metrópolis Municipal	Metrópolis Municipal	Zona metropolitana	Zona metropolitana	Zona conurbada
Estructura Interna y Coordinación	<p>Dirección General</p> <p>Dirección de Gestión Estratégica y Monitoreo del Desempeño</p> <p>Dirección de Desarrollo Metropolitano</p> <p>Dirección de Planeación Metropolitana</p> <p>Dirección de Movilidad Metropolitana</p> <p>Dirección de Vinculación Metropolitana</p> <p>Dirección Jurídica</p> <p>Dirección Administrativa</p>	<p>Junta de Gobierno</p> <p>Dirección General Ejecutiva</p> <p>IMEPLAN</p> <p>Dirección General</p> <p>Dirección de Proyectos Estratégicos</p> <p>Dirección de Planeación Territorial y Urbana</p> <p>Dirección de Inversión</p> <p>Dirección de Enlace y Vinculación</p> <p>Dirección de Normatividad</p> <p>Coordinación Administrativa y Financiera</p>	<p>Consejo</p> <p>IMEPLAN</p> <p>Dirección General</p> <p>Subdirección Administrativa y Financiera</p> <p>Coordinación de sistemas de información geográfica, indicadora y estadística,</p> <p>Departamento de planeación regional y urbana</p> <p>Departamento de diseño urbano y proyectos estratégicos</p> <p>Departamento de planeación del desarrollo.</p>	<p>Gobierno del Estado de Jalisco</p> <p>Coordinación de Gestión del Territorio</p> <p>Secretaría de Medio Ambiente y Desarrollo Territorial</p> <p>Dirección de Desarrollo Urbano y Medio Ambiente</p> <p>Dirección de Proyectos Estratégicos.</p> <p>Gobierno del Estado de Nayarit</p> <p>Secretaría de Desarrollo Sustentable</p> <p>Instituto de Planeación del Estado de Nayarit (IPLANAY)</p> <p>Instituto Municipal de Planeación (IMPLAN) de Bahía de Banderas</p> <p>Dirección de Ordenamiento Territorial, Desarrollo Urbano y Medio Ambiente</p>	<p>Junta de Gobierno (Gobernador del estado y los presidentes municipales)</p> <p>Junta de Coordinación Metropolitana</p> <p>IMEPLAN</p> <p>Dirección General</p> <p>Unidad administrativa</p> <p>Dirección de Gestión Metropolitana</p> <p>Dirección de Planeación Metropolitana</p> <p>Órgano de Control</p> <p>Mesa de Gestión Metropolitana</p>	<p>Junta de Gobierno</p> <p>Consejo Consultivo Ciudadano.</p> <p>IMEPLAN</p> <p>Dirección General</p> <p>Comisaría</p> <p>Departamento de finanzas y logística de eventos</p> <p>Departamento de administración y relaciones públicas.</p> <p>Dirección de Planeación Territorial y Movilidad Urbana</p> <p>Dirección de Medio Ambiente y Saneamiento Territorial</p> <p>Dirección de Información y Desarrollo Socio-Económico</p> <p>Dirección de Geoprocuremento Informática y Archivo</p>
Proyectos de impacto Metropolitano	Si	No	No	Si	Si	Si

Fuente: Elaboración propia con base en la información de los IMEPLANES mencionados en el cuadro .

C. Delimitación de las metrópolis en México a 2020.

La delimitación de las metrópolis en México a 2020 es un proceso complejo que se nutre de criterios multifacéticos, incorporando dimensiones demográficas, funcionales, físicas y urbanas. Este ejercicio, que toma como base 74 zonas metropolitanas identificadas en 2015, se amplía y ajusta en 2020 para reflejar cambios dinámicos en la urbanización y el desarrollo de las áreas metropolitanas del país. La metodología empleada para esta delimitación enfatiza la identificación y clasificación de diferentes tipos de metrópolis: zonas metropolitanas, metrópolis municipales y zonas conurbadas.

La clasificación inicial de los municipios en 'centrales' y 'exteriores' es clave para entender la estructura y dinámicas de las metrópolis. Los municipios centrales son aquellos donde se ubica la principal conurbación o ciudad, mientras que los municipios exteriores son aquellos contiguos a los centrales, con fuerte interacción física y laboral, pero sin formar parte directa de la conurbación central.

Además, se tomaron en cuenta criterios de distancia e integración física, así como la integración funcional, que se analizó mediante matrices de población ocupada según el lugar de residencia y trabajo. Este análisis permitió estimar el flujo de población entre municipios centrales y exteriores, reflejando la interdependencia funcional y física dentro de las metrópolis. El carácter urbano, determinado por la densidad media urbana y la población ocupada en actividades no agrícolas, fue otro criterio esencial. Esto ayudó a identificar áreas con una clara orientación urbana y económica, diferenciándose de las zonas rurales o menos desarrolladas.

La actualización de 2020 reveló la existencia de 48 conurbaciones de al menos 100 mil habitantes, agrupadas en 39 zonas metropolitanas y

8 zonas conurbadas. Se incorporaron así 126 municipios exteriores, llegando a un total de 421 municipios y demarcaciones territoriales integradas en las metrópolis mexicanas.

Como fue mencionado, dentro de las metrópolis se distinguen tres tipos principales:

Zonas metropolitanas (48): Estas son áreas intermunicipales e interestatales con integración física y funcional, donde los municipios centrales y exteriores forman un tejido urbano y socioeconómico cohesivo.

Metrópolis municipales (22): Son áreas donde un solo municipio constituye la metrópoli, reflejando un alto grado de urbanización y funcionalidad dentro de sus límites.

Zonas conurbadas (22): Estas pueden ser intermunicipales, interestatales o intramunicipales, reflejando una variedad de formas de conurbación y colaboración entre distintos niveles de gobierno.

La actualización a 2020 también permitió reconocer cambios significativos en la clasificación de algunas metrópolis respecto a la delimitación de 2015. Por ejemplo, la Zona Metropolitana de Acapulco se transformó en metrópoli municipal, y Zapotlanejo dejó de ser parte de la Zona Metropolitana de Guadalajara debido a cambios en la funcionalidad laboral. Este proceso de delimitación subraya la necesidad de una planificación y gestión urbana que responda a la realidad cambiante de las metrópolis mexicanas, considerando las diversas formas en que se manifiestan y evolucionan estas áreas urbanas. El cuadro presentado a continuación resume la clasificación de las metrópolis de México a 2020

La redefinición de las metrópolis en México, según la actualización del 2020, muestra cambios significativos en la clasificación de varias áreas, lo que refleja la evolución dinámica de los asentamientos urbanos y las interacciones socioeconómicas en el país. Esta revisión está

Cuadro 2. Clasificación de las metrópolis de México a 2020

Tipo de Metrópolis	Total	Total de Municipios	Municipios Centrales	Municipios Exteriores	Tipo de Conurbación
I. Zonas metropolitanas	48	363	237	126	Intermunicipal, interestatal
II. Metrópolis municipales	22	22	22	0	—
III. Zonas conurbadas	22	54	36	18	Intermunicipal, interestatal, intramunicipal
Total	92	439	295	144	

Fuente: Elaboración propia, a partir de la información: Sedatu, CONAPO e INEGI (2023). Delimitación de las metrópolis de México a 2020.

profundamente arraigada en los datos y análisis realizados, que destacan la importancia de considerar factores como la integración funcional y la demografía en la planificación y gestión urbana.

Por ejemplo, la transformación de la Zona Metropolitana de Acapulco en una metrópoli municipal, debido a la separación física de Coyuca de Benítez y Acapulco de Juárez, subraya la importancia de la continuidad geográfica y la integración física en la clasificación metropolitana. Esta situación es coherente con la información proporcionada anteriormente sobre la importancia de la distancia y la interacción funcional entre los municipios centrales y exteriores, que son cruciales para entender la estructura y la dinámica de las metrópolis.

En el caso del municipio de Zapotlanejo, que dejó de formar parte de la Zona Metropolitana de Guadalajara, se refleja la relevancia del criterio de integración funcional y laboral. Esta exclusión resalta cómo las fluctuaciones en la funcionalidad laboral y las dinámicas económicas pueden influir en la composición de las zonas metropolitanas, una idea que se alinea con el enfoque analítico discutido previamente sobre la interdependencia económica y laboral dentro de las metrópolis.

La identificación de 8 nuevas conurbaciones intramunicipales que ahora forman zonas conurbadas, como Huamantla en Tlaxcala y Sabinas en Coahuila, demuestra la diversidad y complejidad de las formas de urbanización en México. Estas conurbaciones, junto con las 8 conurbaciones interestatales identificadas, como La Laguna abarcando Coahuila y Durango, y Tampico entre Tamaulipas y Veracruz, reflejan la importancia de la cooperación y la coordinación entre distintos niveles de gobierno, un aspecto crucial subrayado en nuestra discusión sobre la legislación y gobernanza metropolitana.

Estos cambios en la delimitación de metrópolis y zonas conurbadas, tanto intramunicipales como interestatales, resaltan la necesidad de enfoques flexibles y adaptativos en la planificación y gestión urbanas. Además, estos ajustes en la clasificación metropolitana subrayan la importancia de una colaboración eficaz entre municipios y entidades federativas, en consonancia con las directrices de la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano (LGAHOTDU), que establece un marco para la cooperación y la colaboración intermunicipal e interestatal.

La actualización de 2020 de las metrópolis en México no sólo refleja cambios en la configuración física y funcional de estas áreas, sino que también se alinea con las tendencias y retos de las zonas urbanas. Estos cambios destacan la continua evolución de dichas zonas en México y la necesidad de un enfoque integral y colaborativo para su gestión y desarrollo.

En ese sentido, la creación o fortalecimiento -según sea el caso-, de institutos e instancias de planeación (metropolitanas, para zonas conurbadas o para metrópolis municipales) acordes a las delimitaciones referidas en este apartado respondería a dicho enfoque integral y colaborativo para la gestión y desarrollo de dichas ciudades. Es decir, de la delimitación existente y de la redefinición de las metrópolis en México según la actualización del año 2020, se ha identificado la necesidad de promover la creación y fortalecimiento de los institutos de planeación, metropolitanos o municipales, que atiendan las necesidades de gestión, desarrollo, coordinación y concertación de dichas realidades urbanas.

D. Implicaciones de la delimitación de las metrópolis en México y la distinción entre municipios, zonas metropolitanas, metrópolis municipales y zonas conurbadas.

La delimitación de las metrópolis en México, así como la distinción entre municipios centrales y exteriores son cruciales para comprender y abordar los desafíos y oportunidades de las áreas metropolitanas, especialmente en lo que respecta a la planificación y gestión de la movilidad y la seguridad vial. Su relevancia depende de:

Entendimiento de la estructura metropolitana: La delimitación ayuda a identificar claramente la extensión y los límites de una metrópoli, lo cual es fundamental para la planificación urbana, movilidad y de transporte. Al comprender dónde termina un municipio central y dónde comienza uno exterior, se pueden diseñar mejor

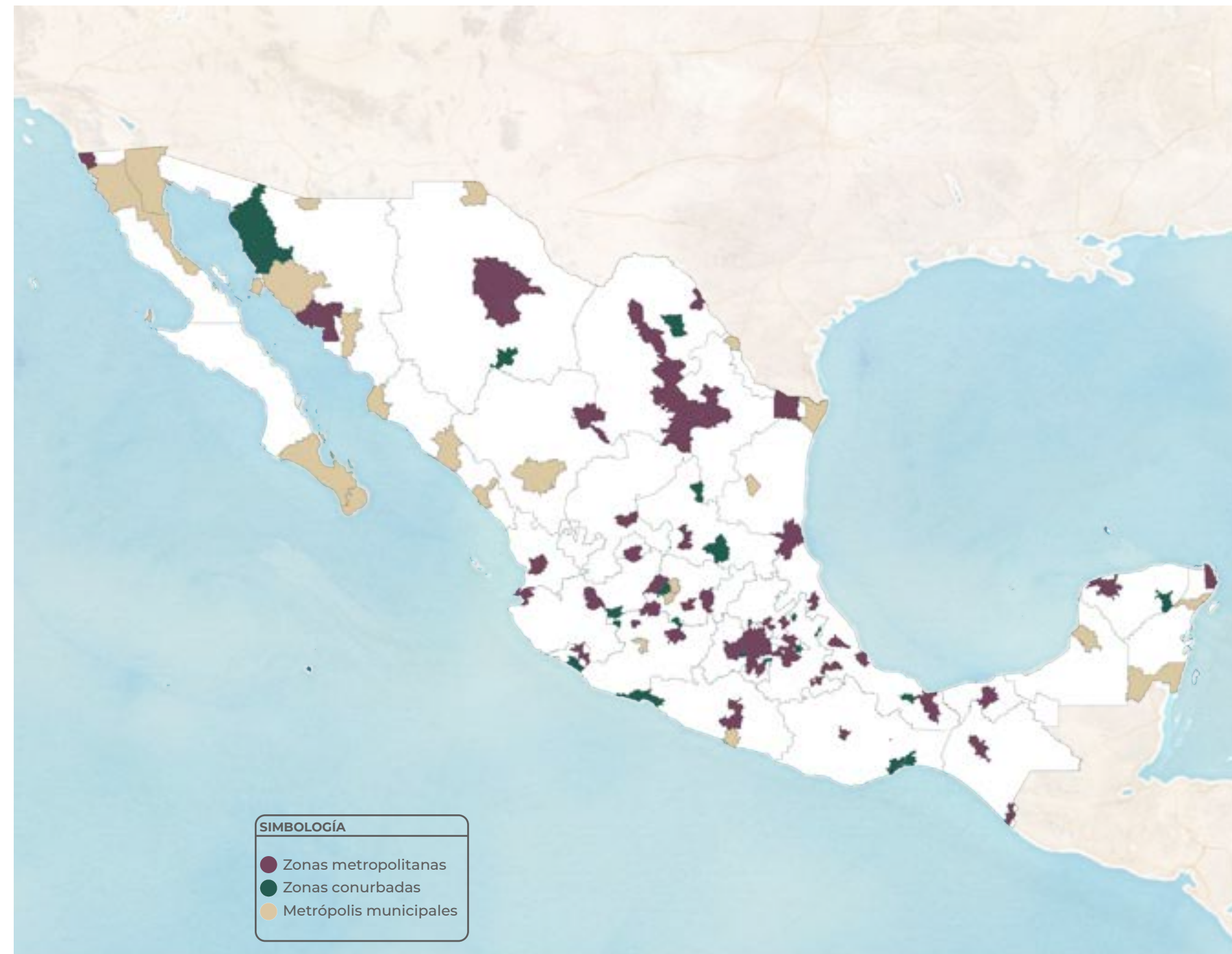
las redes de transporte y las estrategias de movilidad para atender las necesidades de los residentes de manera efectiva.

Integración física y funcional: Las metrópolis se caracterizan por tener una alta integración tanto física como funcional entre sus municipios. Los municipios centrales suelen ser el núcleo urbano principal con la mayor densidad de población y actividades económicas, mientras que los municipios exteriores suelen tener una fuerte interacción con el centro, a menudo proporcionando residencia a quienes trabajan o se educan en el municipio central. Esta interacción influye en las decisiones sobre el desarrollo urbano, de infraestructura de transporte y vialidad.

Fujos de tránsito y movilidad: La distinción entre municipios centrales y exteriores es fundamental para entender los patrones de movilidad. Por ejemplo, si una gran parte de la población de un municipio exterior viaja diariamente al municipio central para trabajar o estudiar, esto tiene implicaciones directas en la planificación del transporte público, las carreteras y las políticas de tránsito. Esto mismo sucede si nos enfrentamos a un continuo urbano correspondiente a una Zona Metropolitana, a una metrópolis municipal o a una zona conurbada. Las características de cada caso impactan en dichos patrones.

Desarrollo y planificación urbana: Entender la delimitación y la interacción entre municipios centrales y exteriores de zonas metropolitanas y zonas conurbadas permite una mejor planificación y desarrollo urbano. Esto es importante para equilibrar el desarrollo, evitando la sobrecarga de infraestructuras en áreas centrales y promoviendo un desarrollo más uniforme que beneficie a toda la metrópoli.

METRÓPOLIS DE MÉXICO 2020



Coordinación intermunicipal e interestatal:

En el caso de las zonas metropolitanas y conurbadas, la cooperación entre diferentes municipios, y en su caso, entre diferentes estados, es esencial para abordar desafíos comunes como la movilidad, la seguridad vial, la infraestructura y los servicios públicos. La delimitación clara facilita la coordinación y la toma de decisiones conjuntas en uso de los pilares del gobierno abierto para la coordinación y concertación.

Respuesta a necesidades específicas:

Diferentes áreas dentro de una metrópoli pueden tener necesidades únicas en términos de desarrollo urbano, infraestructura, servicios, vivienda, movilidad y seguridad vial. La distinción entre municipios centrales y exteriores permite a los planificadores y tomadores de decisiones abordar estas necesidades de manera más específica y efectiva.

Por tanto, la delimitación precisa de las metrópolis y la comprensión de la relación entre municipios centrales y exteriores son fundamentales para una planificación efectiva y una gestión eficiente del ordenamiento, desarrollo, movilidad y seguridad vial en las zonas metropolitanas y zonas conurbadas.

E. Vinculación de los Institutos Metropolitanos de Planeación con instancias y contrapartes municipales.

Para el desarrollo de este apartado se ha tomado la información oficial publicada por el IMEPLAN del Área Metropolitana de Guadalajara (AMG) a través de su Libro Blanco 2017-2021.⁸

Es primordial para el presente documento reconocer la función estratégica de los Institutos Metropolitanos de Planeación a nivel nacional. Estas entidades, ejemplificadas por el Instituto Metropolitano de Planeación (IMEPLAN) del AMG, misma que abordaremos más adelante, son -como hemos señalado anteriormente-, vitales como instancias coordinadoras del desarrollo urbano y metropolitano. La operatividad y eficacia de un instituto metropolitano dependen en buena medida de su capacidad para funcionar como un núcleo articulador de políticas, proyectos y acciones que involucran múltiples jurisdicciones y sectores.

El caso del IMEPLAN del AMG ilustra el potencial de los institutos metropolitanos de planeación para alinear los objetivos de desarrollo territorial con la visión metropolitana, asegurando la coherencia entre las estrategias locales y las metas más amplias de la región. Esta coordinación está profundamente arraigada en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, que en su artículo 115 reconoce la autonomía municipal, proporcionando a su vez, un marco para la cooperación intermunicipal en asuntos de interés común, como es el desarrollo urbano y la planificación metropolitana.

La relación entre los institutos metropolitanos y las contrapartes municipales es de naturaleza sinérgica y colaborativa. El diseño institucional debe permitir a los municipios ejercer su autonomía, a la vez que participan en la formulación y ejecución de políticas a nivel metropolitano. Se trata entonces no sólo de una instancia de planeación técnica, en un sentido estricto, sino que en uno más laxo se constituyen como instancias de concertación, coordinación, y desarrollo de potenciales para la implementación de respuestas a los problemas de la escala metropolitana a nivel municipal.

El IMEPLAN del AMG, por ejemplo, ha implementado mecanismos de evaluación y seguimiento que permiten un diálogo continuo y constructivo con los municipios, manteniendo una dinámica de respeto hacia la autonomía municipal, pero con el entendimiento de que las metas compartidas requieren una acción coordinada. Esto se ve reflejado no sólo en su estatuto orgánico de creación, sino en el espíritu y disposiciones de la Ley de Coordinación Metropolitana vigente en el Estado de Jalisco.

La estructura operativa del IMEPLAN, con su énfasis en la especialización técnica y la creación de áreas transversales como la planeación metropolitana y la gestión del desarrollo, proporciona, sin duda, un modelo base para otros institutos metropolitanos. Si bien estas estructuras permiten a los municipios aportar su conocimiento local al proceso de planificación, y los institutos metropolitanos agregan valor con su capacidad técnica para analizar y sintetizar información a una escala más amplia, existe también un área de oportunidad para mejorar los alcances del IMEPLAN del AMG en materia de ejecución y materialización de sus diagnósticos, planes e instrumentos en acciones concretas y mejoras sustantivas en el alcance esperado de los derechos relacionados con la ciudad.

Los desafíos que enfrenta el IMEPLAN, como la necesidad de mecanismos vinculantes para las decisiones del SIDmetro (Es la estructura de gobernanza para la coordinación entre el Gobierno de Jalisco, los gobiernos municipales, la ciudadanía y el IMEPLAN, que prevé los mecanismos políticos, técnicos, financieros y de participación social para el desarrollo de nuestra metrópoli) y la gestión de la carga de trabajo interna, pueden servir de referencia para cualquier instituto metropolitano que busque fortalecerse o cuya creación esté en proceso. Es crucial que estas instituciones se construyan sobre una base de procesos administrativos estandarizados, evaluación de desempeño y una infraestructura tecnológica robusta que respal-

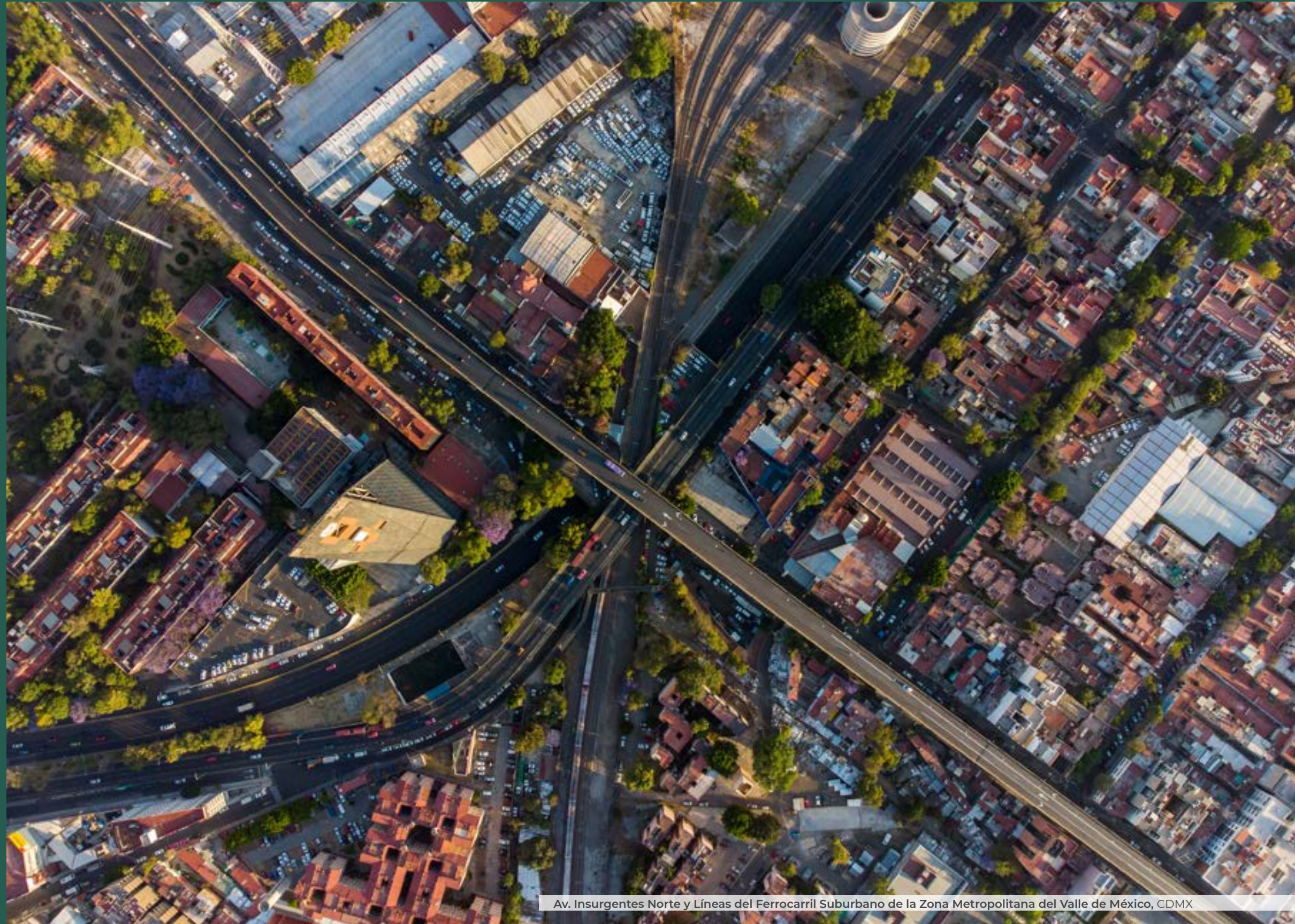
de la toma de decisiones, la transparencia y la vinculación legal del cumplimiento de sus planes, programas e instrumentos.

En ese sentido, los institutos metropolitanos de planeación deben ser concebidos como entidades que potencian la planificación y el desarrollo sostenible a través de la coordinación intermunicipal y metropolitana. Deben estar equipados para enfrentar los retos contemporáneos del urbanismo, asegurando que las decisiones se tomen de manera informada, participativa y alineada con un marco normativo que respete la autonomía municipal, que promueva la colaboración para el bienestar colectivo y que arroje instrumentos con capacidad de materializarse en la realidad metropolitana. El ejemplo del IMEPLAN del AMG ofrece un modelo replicable y adaptativo que puede servir como referencia para el fortalecimiento y la creación de estos institutos en toda la nación.

8. Instituto de Planeación y Gestión del Desarrollo del Área Metropolitana de Guadalajara (IMEPLAN). (2021). Tomo 2: Instituto de Planeación y Gestión del Desarrollo del Área Metropolitana de Guadalajara. Libro Blanco IMEPLAN (2017 - 2021), pp. 19-84. Guadalajara, Jalisco, México



**Balace de las
instancias de
planeación y de
movilidad**



Av. Insurgentes Norte y Líneas del Ferrocarril Suburbano de la Zona Metropolitana del Valle de México, CDMX

En algunas de las 92 metrópolis de México definidas a 2020, existen diferentes instancias de planeación y de movilidad, que en pocos casos estas instancias han sido conformadas de manera conjunta. Se ha considerado para este balance una muestra inicial (casos identificados), el cual se presenta en el Anexo C, realizado a la fecha del mes de febrero de 2024.

Al respecto, se encontró que el 58% de estas metrópolis tienen institutos de planeación (53 metrópolis de las 92 metrópolis a 2020); de estas sólo 8 tienen institutos metropolitanos de planeación⁹. Las metrópolis que tienen estos organismos son las siguientes: Tijuana, Guadalajara, Puerto Vallarta, Tampico, Veracruz, Zacatecas-Guadalupe, Ensenada y Ocotlán). Es de señalar, que 7 de los 8 institutos metropolitanos de planeación tienen competencia en materia de movilidad. Resalta la zona metropolitana de Colima-Villa de Álvarez, que dispone de un Consejo para el Desarrollo Integral de la Zona Metropolitana y de un Observatorio de Desarrollo Metropolitano.

De los 45 Institutos de Planeación restantes, 44 corresponden a Institutos Municipales de Planeación y uno denominado Instituto de Planeación Democrática y Prospectiva (IPDP) se encuentra en la Ciudad de México. Solamente 9 de los 44 institutos municipales de planeación tienen competencia en los aspectos de movilidad.

Algunas de las metrópolis (zonas metropolitanas y metrópolis municipales) en materia de desarrollo urbano y movilidad, son atendidas por las Secretarías de Infraestructura, Desarrollo Urbano y Movilidad de los gobiernos de las entidades federativas.

Este balance sobre la cantidad de instancias metropolitanas de planeación y de movilidad como una muestra inicial (casos identificados), refleja una baja creación de instancias metropolitanas en materia de ordenamiento territorial, desarrollo urbano, movilidad y seguridad vial, lo que representa una oportunidad para el gobierno federal, específicamente para la SEDATU, respecto a desarrollar acciones para promover estas instancias de gobernanza metropolitana, bajo la figura de institutos metropolitanos de planeación en los temas mencionados, propiciando a su vez, la cohesión de los tres órdenes de gobierno y, contribuyendo al desarrollo sostenible del país.

9. De estos ocho (8) institutos metropolitanos de planeación (IMEPLANES), cinco (5) se han constituido a través de instancias de coordinación metropolitana (Guadalajara, Puerto Vallarta, Ocotlán, Tampico y Zacatecas-Guadalupe) y tres (3) mediante instancias municipales (Ensenada, Tijuana y Veracruz).



Estación de Cablebús "La Pastora", CDMX

El Instituto Metropolitano de Planeación (IMEPLAN) del Área Metropolitana de Guadalajara (AMG) es una entidad diseñada para coordinar y dirigir estratégicamente el desarrollo y la planificación metropolitana. Desde su concepción, el IMEPLAN ha tenido como prioridad la generación de instrumentos de planeación territorial, así como la coordinación de esfuerzos entre los municipios que conforman el AMG.

En el periodo de 2017 a 2021, el IMEPLAN experimentó un proceso de fortalecimiento institucional significativo, reflejado en la consolidación de sus procesos administrativos, la implementación de sistemas de contabilidad gubernamental y la creación de áreas especializadas en recursos humanos y adquisiciones. Además, la entidad se enfocó en regularizar las condiciones laborales de su personal, proporcionando seguridad social y prestaciones, lo cual mejoró la capacidad técnica del instituto.

Durante ese periodo, se crearon nuevas direcciones y coordinaciones transversales para responder a las necesidades de seguimiento y asesoría técnica del SIDmetro, incluyendo la planeación metropolitana y la gestión del desarrollo. El IMEPLAN también estableció mecanismos de financiamiento y presupuesto para asegurar su operatividad y autonomía tecnológica, vital para el desarrollo y manejo de sistemas de información metropolitana.

Adicionalmente, el IMEPLAN enfrenta desafíos como la necesidad de hacer vinculantes las decisiones del SIDmetro más allá de los ciclos políticos, delimitar su alcance para evitar asumir funciones fuera de su competencia, y homogeneizar la plantilla laboral para equilibrar la carga de trabajo.

Algunos logros del instituto incluyen la promoción de una pedagogía metropolitana y el reconocimiento a nivel nacional e internacional de las buenas prácticas del IMEPLAN, como el intercambio de experiencias y la implementación de un modelo de coordinación metropolitana que incluye tanto la cooperación como la autonomía

municipal. Estos esfuerzos han contribuido a la consolidación del IMEPLAN como una institución pública clave para la gobernanza metropolitana y como modelo para otras regiones.

Finalmente, desde el propio instituto se identifican oportunidades de mejora en la infraestructura tecnológica y la necesidad de mayor integración y capacitación de los municipios en el uso de plataformas tecnológicas, lo que evidencia el compromiso del IMEPLAN con la innovación y la mejora continua para la gestión del territorio metropolitano. Destacando las siguientes:

Cuadro 3. Recomendaciones Generales para el fortalecimiento de los IMEPLANES

Recomendaciones del IMEPLAN ¹⁰	Abstracción/ Recomendación General
Integración de la Comisión de Ordenamiento Metropolitano con representación limitada para agilizar la toma de decisiones.	Simplificación de estructuras de gobierno metropolitano: Crear órganos decisorios compactos y eficientes en entornos metropolitanos para acelerar la implementación de políticas.
Los consejos consultivos deben adaptarse y tener una duración determinada según la materia de consulta pública.	Flexibilización de organismos consultivos: Adaptar la composición y duración de los consejos según las necesidades específicas de cada proyecto o tema de interés metropolitano.
Los IMEPLANES deben ser entidades descentralizadas con autonomía técnica y jurídica, no afectadas directamente por cambios políticos.	Autonomía de instituciones de planeación: Garantizar la independencia y continuidad de las entidades de planeación frente a los ciclos políticos para asegurar la consistencia en la gestión metropolitana.
Los IMEPLANES deben enfocarse en áreas esenciales como ordenamiento territorial y movilidad, adaptándose a las necesidades específicas de cada metrópoli.	Especialización y adaptabilidad en la planeación metropolitana: Priorizar áreas clave de gestión, permitiendo la adaptación a las particularidades y necesidades cambiantes de cada metrópoli.
Creación de convenios de coordinación con alcances definidos y sustento jurídico para asegurar la aplicabilidad de políticas públicas en metrópolis multicéntricas.	Fundamentación jurídica de la cooperación metropolitana: Establecer bases legales sólidas para la colaboración entre municipios, asegurando la efectividad y sostenibilidad de las políticas metropolitanas.

Fuente: Elaboración propia con información del IMEPLAN del AMG.

10. IMEPLAN AMG: Consideración sobre la propuesta de lineamientos para orientar la creación y fortalecimiento de los institutos metropolitanos de planeación. Inédito. 2024

A. Necesidades de fortalecimiento, evaluación, líneas básicas para la creación de los IMEPLANES y aprendizajes sobre puntos específicos del IMEPLAN del AMG.

La necesidad de fortalecer la estructura de los institutos metropolitanos de planeación, así como sus mecanismos de evaluación y seguimiento internos, radica en la importancia de asegurar que las decisiones y políticas establecidas tengan continuidad y sean efectivas más allá de los cambios en las administraciones políticas. Un marco sólido de seguimiento y evaluación garantiza que los objetivos metropolitanos se cumplan de manera eficiente y coherente con los planes establecidos, independientemente de las fluctuaciones en el panorama político.

o **Líneas básicas para guiar la actuación de los Institutos Metropolitanos de Planeación.**

Tomando como ejemplo el IMEPLAN del AMG, las líneas básicas para guiar la actuación de los institutos metropolitanos de planeación podrían incluir:

Establecer programas anuales claros con metas e indicadores definidos.

Implementar instrumentos de aplicación territorial y asegurar su seguimiento.

Revisar y ajustar periódicamente los instrumentos de aplicación territorial para mantener su relevancia y eficacia.

Proporcionar servicios que fortalezcan la coordinación y cooperación entre diversas instancias de gobernanza.

Crear y dar seguimiento a coordinaciones temáticas especializadas.

Integrar contralorías para asegurar la transparencia y la rendición de cuentas.

o **Estructura de funcionamiento del IMEPLAN del AMG:**

La estructura de funcionamiento del IMEPLAN con herramientas de seguimiento, revisión, evaluación y ajuste de procesos está orientada a garantizar que las políticas y proyectos se implementen como se planificaron y produzcan los resultados deseados. Esto incluye:

Creación de manuales de procedimientos,

Sistemas de contabilidad gubernamental,

Profesionalización de áreas como recursos humanos y compras, entre otros.

B. Aprendizajes sobre puntos específicos del IMEPLAN del AMG.

Programas Anuales, Metas e Indicadores: La experiencia ha mostrado la importancia de establecer programas anuales con metas claras y medibles que guíen el desempeño institucional y permitan la evaluación objetiva del progreso.

Seguimiento en la Implementación de Instrumentos de Aplicación Territorial: El seguimiento continuo garantiza que los planes de desarrollo territorial se apliquen correctamente y se ajusten en función de las necesidades cambiantes y los desafíos emergentes.

Revisión de los Instrumentos de Aplicación Territorial: La revisión periódica de estos instrumentos es crucial para mantenerlos actualizados y alineados con las mejores prácticas y las condiciones socioeconómicas actuales.

Servicios para el Fortalecimiento del Modelo de Coordinación: El desarrollo de servicios y herramientas de apoyo mejora la colaboración y la eficiencia en la coordinación de políticas y proyectos entre las distintas instancias de gobernanza.

Creación y Seguimiento de Coordinaciones Temáticas: La creación de coordinaciones temáticas permite un enfoque especializado y experto en áreas clave, asegurando que los temas críticos se manejen con la debida atención y competencia.

Integración de Contralorías: La incorporación de contralorías refuerza la integridad y la responsabilidad del proceso, promoviendo la transparencia y previniendo la corrupción y el mal manejo de recursos.

El IMEPLAN del AMG, ofrece valiosos aprendizajes sobre la importancia de contar con una estructura organizativa sólida, la necesidad de mecanismos efectivos de seguimiento y evaluación, y el fortalecimiento de la coordinación interinstitucional para la gestión metropolitana.



IV

Lineamientos y directrices para orientar la creación y el fortalecimiento de los institutos metropolitanos



Es importante tomar en cuenta, que en el caso de las metrópolis que no cuentan con un instituto metropolitano de planeación, en las materias de ordenamiento territorial, desarrollo urbano y de movilidad y seguridad vial, que funcionen de manera articulada, se requiere analizar y evaluar la pertinencia de la creación de este. Sin embargo, en los casos en los que ya existe un instituto metropolitano de planeación de ordenamiento territorial y desarrollo urbano, que no aborda temas de movilidad y seguridad vial, no necesariamente implica la creación de un instituto para ello, si no que se debe reforzar el existente con las herramientas necesarias para se considere como parte de sus atribuciones y agendas, a través de un área interna especializada, por ejemplo, una dirección o coordinación.

Un aspecto relevante a mencionar en este apartado, es que en la práctica, en las 92 metrópolis del país (48 zonas metropolitanas, 22 metrópolis municipales y 22 zonas conurbadas), llega a presentarse con frecuencia la desatención o dificultad de definir, regular y ejecutar proyectos, acciones u obras ubicados entre los límites de municipios y de los límites entre municipios pertenecientes a entidades federativas distintas (un ejemplo de ello es la Av. Ingenieros Militares entre el municipio de Naucalpan de Juárez, en el Estado de México, y la Demarcación Territorial Miguel Hidalgo, en Ciudad de México). Por lo tanto, es importante considerar y abordar aquellas zonas que quedan “sin definición” por la falta de claridad de quién es el que debe asumir las responsabilidades, si es a nivel municipal o estatal. Otro ejemplo de ello, son los casos de las vialidades municipales que entroncan y se transforman en vías federales, o aquellas avenidas que representan el límite territorial entre estados o municipios.

Los institutos metropolitanos de planeación tienen la oportunidad de desempeñar una función relevante de asesoría, mediación y seguimiento en estos casos, y con más fuerza en los temas referentes a la movilidad y a la seguridad vial.

A. Propuesta para la constitución de nuevos institutos metropolitanos de planeación en las zonas metropolitanas y zonas conurbadas que carezcan de una instancia de planeación.

En el contexto de la urbanización creciente y los desafíos complejos que enfrentan las zonas metropolitanas y zonas conurbadas en México, es fundamental estructurar instituciones robustas y eficientes que guíen el desarrollo urbano y territorial de manera sostenible. La creación de Institutos Metropolitanos de Planeación (IMEPLANES) se alinea con este objetivo, apoyándose en los marcos normativos establecidos por la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano (LGAHOTDU), la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, y los lineamientos de la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano (Sedatu). Este documento propositivo busca establecer un camino claro para la constitución de nuevos institutos de planeación en aquellas zonas que aún no cuentan con dichos organismos.

La constitución de nuevos institutos debe basarse en un entendimiento profundo de los marcos normativos relevantes. Como hemos mencionado anteriormente, con base en el artículo 115 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, los municipios tienen la facultad de coordinarse y asociarse para la prestación eficaz de servicios públicos, lo que incluye la planificación y regulación metropolitana. La LGAHOTDU, por su parte, proporciona el marco legal detallado para la creación y operación de estos institutos, enfatizando la importancia de la planeación participativa, la sustentabilidad, y la integración territorial.

En ese sentido, si bien es cierto que el marco normativo es habilitador para la creación de institutos de planeación (metropolitanos o para zonas conurbadas), también lo es que antes de

considerar la creación de un instituto, es crucial realizar un diagnóstico integral de las necesidades específicas de cada zona metropolitana o conurbada. Este análisis debería considerar la demografía, la dinámica económica, los patrones de movilidad, y los desafíos ambientales, entre otros factores. Con este diagnóstico se podrá identificar las áreas prioritarias de acción y garantizar que los institutos, metropolitanos o de zonas conurbadas, sean capaces de responder a las necesidades específicas de su región.

Para responder a las necesidades específicas, se proponen los siguientes elementos a tomar en cuenta para la creación de nuevos institutos:

o Justificación de la creación de nuevos institutos.

El crecimiento acelerado de las zonas metropolitanas y conurbadas en México, junto con los retos multidimensionales de la urbanización, exige una planificación integrada y estratégica. La ausencia de una entidad especializada en estas áreas puede llevar a un desarrollo desordenado, ineficiente y socialmente desigual. Los nuevos IMEPLANES abordarán estos desafíos, asegurando una gestión territorial efectiva y la integración de políticas de desarrollo urbano, ordenamiento territorial, movilidad y seguridad vial.

o Marco legal y normativo.

En consonancia con la Constitución y la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano, los nuevos IMEPLANES operarán dentro del marco legal existente, respetando la autonomía municipal y promoviendo la coordinación entre los distintos niveles de gobierno.

Se deberán alinear con los lineamientos de la Sedatu para garantizar una planificación urbana que cumpla con los estándares nacionales e internacionales. Y, sobre todo, dependerán de

una revisión y consideración profunda del marco normativo local a nivel constitucional (local), de leyes secundarias locales – con énfasis en las facultades y atribuciones establecidas en las leyes orgánicas, y considerarán las áreas de oportunidad para la mejora normativa de reglamentos y disposiciones administrativas a nivel municipal. Resulta fundamental para la creación de los institutos de planeación que las atribuciones, facultades y procesos se conciben desde una perspectiva armónica y sistémica.

o Estructura y funciones de los nuevos institutos.

Los institutos de reciente creación serán preferentemente organismos públicos descentralizados con autonomía técnica, operativa y de gestión y sus funciones principales incluirán:

- (a) Elaboración y actualización de planes de desarrollo urbano y ordenamiento territorial.
- (b) Integración de políticas de movilidad y seguridad vial.
- (c) Coordinación con los municipios y entidades federativas para la implementación de estrategias y programas.
- (d) Promoción de la participación ciudadana en el proceso de planeación.
- (e) Evaluación y seguimiento de políticas y programas de desarrollo urbano.

o Financiamiento y sostenibilidad.

Los institutos de nueva creación requerirán un modelo de financiamiento sostenible, que pueda incluir asignaciones presupuestarias de los gobiernos estatales y municipales. Además, podrán generar ingresos propios a través de la

prestación de servicios técnicos, estudios de impacto urbano, de movilidad, ambiental, así como el desarrollo de consultorías relacionadas con la planificación urbana y metropolitana a diferentes escalas.

Es importante que desde su concepción quede establecidos normativamente cuales son los ingresos que constituyen su presupuesto, y cuáles son los trámites y servicios a partir de los cuales pueden integrar fondos, fideicomisos, o presupuesto para asegurar su funcionamiento y sostenibilidad.

o **Participación ciudadana y transparencia.**

La participación ciudadana será un pilar en la operación de los IMEPLANES, asegurando que las políticas y planes reflejen las necesidades y expectativas de la comunidad. Se promoverá la transparencia a través de mecanismos de rendición de cuentas y acceso público a la información. Es decir, los institutos deben incorporar los pilares del gobierno abierto¹¹:

Colaboración: entendida como coordinación y concertación entre las autoridades involucradas materialmente en las actividades de diagnóstico, planeación y ejecución de soluciones de escala metropolitana o conurbada.

Participación: entendida como la creación de condiciones, procesos, métodos y espacios para la toma colectiva de decisiones. Dicho de otro modo, que las decisiones -en términos diagnósticos, de planeación y ejecución-, que afectan a todas las personas de una ciudad, puedan ser tomadas entre la mayor cantidad de personas, representantes de sectores y niveles.

Transparencia: entendida como la ejecución de los principios de máxima publicidad y transparencia -acceso a la información pública-, como presupuestos de la participación libre, informada y adaptada. Pero también como mecanismos que garantizan la rendición de cuentas y la responsabilidad pública, administrativa y política de las decisiones que finalmente se adoptan.

o **Integración y coordinación interinstitucional.**

Los IMPLANES funcionarán como entidades coordinadoras para la concertación. Es decir, su función debe ser la de facilitar la integración de esfuerzos entre diferentes niveles de gobierno y sectores.

Para ello, un diagnóstico previo para la creación de cada instituto es fundamental, principalmente para lo siguiente:

- (a) Mapeo de actores clave
- (b) Identificación de espacios previos para la coordinación
- (c) Diagnóstico de aciertos, áreas de oportunidad y buenas prácticas ya en desarrollo
- (d) Diagnóstico de facultades, atribuciones y traslapes
- (e) Claridad del marco normativo orgánico y de funcionamiento a escala metropolitana o conurbana
- (f) Identificación de trámites, servicios o procesos que deban atenderse con perspectiva de escala metropolitana o conurbada
- (g) Diagnóstico de la necesidad de firma de convenios y consolidación alianzas estratégicas para el desarrollo de proyectos de impacto metropolitano.

11. Instituto Nacional de Transparencia, Acceso a la Información y Protección de Datos Personales (INAI). El ABC de la Transparencia. Recuperado de https://home.inai.org.mx/wp-content/documentos/Publicaciones/Documentos/digital_e_l_abc.pdf Noviembre 2023.



Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles, Edo. de México

o **Capacitación y desarrollo profesional.**

Deben establecerse programas de capacitación y actualización continua para el personal de los institutos e instancias involucradas, asegurando un alto nivel de profesionalismo y especialización en temas de planeación urbana y metropolitana. Para ello, la metodología Capacity Works¹² puede servir para fortalecer la capacidad de las organizaciones y sistemas para crear condiciones o lograr cambios sostenibles y efectivos.

Los elementos clave de Capacity Works incluyen:

Estrategia: Define la orientación y los objetivos del proyecto o programa, asegurando que todas las actividades estén alineadas con la estrategia establecida.

Cooperación: Se centra en la gestión y el desarrollo de redes y alianzas entre diferentes actores, promoviendo la colaboración efectiva.

12. Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH. (2015). Capacity Works: The Management Model for Sustainable Development. Recuperado de <https://www.shareweb.ch/site/DDLGN/Documents/GIZ%202009%20capacity-works-manual.pdf>

Estructura de dirección: Refiere a la creación de estructuras adecuadas para la toma de decisiones y la dirección del proyecto o programa.

Procesos: Se relaciona con la organización de procesos que garantizan la implementación eficaz y eficiente de las actividades y estrategias.

Aprendizaje e innovación: Fomenta el aprendizaje continuo y la adaptación, permitiendo la innovación y la mejora constante de las prácticas.

En conclusión, la creación de nuevos IMEPLANES en las zonas metropolitanas y zonas conurbadas de México es un paso crucial hacia un desarrollo urbano más ordenado, equitativo y sostenible. Estos institutos jugarán un papel fundamental en la coordinación de esfuerzos y recursos, la promoción de la participación ciudadana y la implementación de políticas integradas que atiendan los desafíos actuales y futuros del crecimiento urbano en México.

B. Asumir las competencias y atribuciones de los institutos metropolitanos de planeación de manera progresiva y con base en una hoja de ruta que articule su funcionamiento.

De acuerdo a lo establecido en los artículos 34, 36, 37, 38 y 39 de la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano (LGAHOTDU) que mencionan las materias o temas que son de competencia metropolitana, así como las funciones de las instancias de gobernanza metropolitana, aunado a lo establecido en los lineamientos y objetivos de la Estrategia Nacional de Ordenamiento Territorial 2020-2040 (ENOT) 2021; y según lo dispuesto en la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial (LGMSV) de 2022 y en las líneas de acción de la Estrategia Nacional de Movilidad y Seguridad Vial 2023-2042 (ENAMOV) de 2023, se desprenden las siguientes consideraciones en cuanto a la definición de las competencias de los institutos metropolitanos de planeación, en las materias de ordenamiento territorial, desarrollo urbano y de movilidad y seguridad vial, siendo que algunas de estas deberán ser coordinadas con el orden de gobierno estatal y municipal, según sea el caso.

De igual manera, se destaca que dichas competencias requieren ser asumidas de manera progresiva, es decir, incremental, en función al proceso de robustecimiento o de conformación (en caso de requerirse) que dichos institutos metropolitanos de planeación vayan presentando, para lo cual será necesario definir una hoja de ruta que permita articular su funcionamiento, desarrollando acciones específicas a corto y mediano plazo, determinando los requerimientos, y asegurando que todas las competencias puedan ser desempeñadas cabalmente.

Conforme a lo señalado en el artículo 34 de la LGAHOTDU vigente y a lo establecido en la LG-

MSV (artículos 5, 6, 9, 10, 14 y 23)¹³ en materia de movilidad y seguridad vial, los siguientes temas son de interés metropolitano:

- I. La planeación del ordenamiento del territorio y los Asentamientos Humanos;
 - I.a Formular el plan o programa de ordenamiento territorial metropolitano, considerando las directrices metodológicas¹⁴ elaboradas por la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano (Sedatu); integrando las diferentes temáticas, entre ellas, la de movilidad y la de seguridad vial;
 - I.b Elaborar estrategias y proyectos de alcance metropolitano, basados en los instrumentos de ordenamiento territorial, desarrollo urbano, así como de movilidad y seguridad vial; por ejemplo, los proyectos de Desarrollo Orientado al Transporte (DOT) con alcance metropolitano o regional; entre otros.
- II. La infraestructura vial, tránsito, transporte, la movilidad y la seguridad vial, integrado con el ordenamiento territorial y el desarrollo metropolitano;
 - II.a Promover y gestionar el funcionamiento de los sistemas de trans-

13. Los 14 temas de interés metropolitano planteados en el artículo 34 de la LGAHOTDU de 2016, fueron desarrollados de manera específica en la Guía metodológica para la elaboración y/o adecuación de los programas de zonas metropolitanas o conurbaciones, elaborada por Sedatu y BID (2020), p. 17-21, publicada en marzo de 2021. En el presente apartado, la fracción correspondiente a la planeación territorial, infraestructura vial, tránsito, transporte y la movilidad, fue ampliada de forma detallada de acuerdo con lo establecido en la LGAHOTDU vigente y a la LGMSV de 2022 (artículos 5, 6, 9, 10, 14 y 23), y a la importancia de abordarlas de manera integrada.

14. Sedatu y BID. (2020). Guía metodológica para la elaboración y/o adecuación de los programas de zonas metropolitanas o conurbaciones. México. Publicada en marzo de 2021. Esta guía se convirtió en el insumo que permite visualizar y reconocer el fenómeno de las zonas metropolitanas en México, y proporciona una metodología integral para la elaboración de los programas de ordenamiento territorial y desarrollo urbano a escala metropolitana.

porte público masivo o semi masivo a nivel metropolitano, que operen con alta eficiencia energética y tecnología baja en emisiones de gases de efecto invernadero (GEI), así como los sistemas de transporte no motorizados, considerando la accesibilidad universal, la perspectiva de género, y la inclusión de los grupos en situación de vulnerabilidad, destinándoles lugares exclusivos; II.b Elaborar e implementar acciones y proyectos en materia de movilidad, su infraestructura, servicios auxiliares, operación y capacitación de las personas operadoras de los servicios de transporte metropolitano y acciones de seguridad vial, promoviendo una mejor utilización de las vías que corresponden al ámbito metropolitano, conforme a la jerarquía de la movilidad;

II.c Establecer, de común acuerdo con las entidades federativas y municipios, con base en los estudios correspondientes, las tarifas del servicio público de transporte de pasajeros a nivel metropolitano, así como los servicios auxiliares; II.d Establecer los acuerdos y medidas necesarias para la conservación, mantenimiento y renovación del parque vehicular destinado a la prestación de los servicios de transporte público metropolitano, mercantil y privado de transporte de pasajeros, y de carga, de conformidad con la legislación aplicable;

II.e Instrumentar y articular con las entidades federativas y municipios, en concordancia con la política nacional, las acciones necesarias para disminuir las muertes, lesiones graves y discapacidades ocasionadas por siniestros de tránsito en las vialidades de la zona metropolitana; en-

tre otros.

- III. El suelo y las reservas territoriales;
- IV. La densificación, consolidación urbana y uso eficiente del territorio, con espacios públicos seguros y de calidad, como eje articulador, considerando la movilidad y seguridad vial;
- V. Las políticas habitacionales y las relativas al equipamiento regional y metropolitano;
- VI. La localización de espacios para desarrollo industrial de carácter metropolitano;
- VII. La gestión integral del agua y los recursos hidráulicos, incluyendo el agua potable, el drenaje, saneamiento, tratamiento de aguas residuales, recuperación de cuencas hidrográficas y aprovechamiento de aguas pluviales;
- VIII. La preservación y restauración del equilibrio ecológico, el aprovechamiento sustentable de los recursos naturales y la protección al ambiente, incluyendo la calidad del aire y la protección de la atmósfera;
- IX. La gestión integral de residuos sólidos municipales, especialmente los industriales y peligrosos;
- X. La prevención, mitigación y Resiliencia ante los riesgos y los efectos del cambio climático; como ejes transversales al ordenamiento territorial, el desarrollo metropolitano, la movilidad y seguridad vial;
- XI. La infraestructura y equipamientos de carácter estratégico y de seguridad;
- XII. La accesibilidad universal, la movilidad y seguridad vial;

- XIII. La seguridad pública, y
- XIV. Otras acciones que, a propuesta de la Comisión de Ordenamiento Metropolitano, se establezcan o declaren por las autoridades competentes.

Sobre estos 14 temas que son de interés metropolitano definidos en la LGAHOTDU en el artículo 34, y donde se ha incluido la movilidad y seguridad vial conforme a lo dispuesto en la LGMSV (artículos 6, 9, 10, 14 y 23) y, con el objeto de facilitar la ejecución y puesta en práctica de estas atribuciones en las metrópolis, es conveniente que los institutos metropolitanos de planeación armonicen los conceptos y aplicaciones en estos temas fundamentales¹⁵.

En la LGMSV, no se incluye de manera explícita las atribuciones específicas en materia de movilidad y seguridad vial de las metrópolis (zonas metropolitanas, metrópolis municipales y zonas conurbadas, de acuerdo a la delimitación de las metrópolis a 2020), aunque muchas de las competencias de las entidades federativas y de los municipios previstas en esta ley (artículos 67 y 68), son aplicadas en algunas metrópolis de México; en el artículo 69 de la mencionada ley se hace referencia a las competencias en materia de movilidad y seguridad vial de las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México. En la ENAMOV 2023-2042, se hace referencia a los Institutos Metropolitanos de Planeación y las Agencias Metropolitanas de las entidades federativas, con funciones y atribuciones en materia de planeación territorial, incluyendo temas de movilidad, desarrollo urbano, ordenamiento territorial metropolitano, transporte público y seguridad vial (Sedatu, 2023, P. 61).

¹⁵. En la Guía metodológica para la elaboración y/o adecuación de los programas de zonas metropolitanas o conurbaciones, elaborada por Sedatu y BID (2020), se desarrolla de manera específica cada uno de los 14 ítems de interés metropolitano planteados en el artículo 34 de la LGAHOTDU de 2016, p. 17-21. Para los temas de movilidad y seguridad vial deben consultarse los artículos mencionados que se encuentran en la LGMSV.

En este sentido, y con respecto a la capacidad de los municipios, previo acuerdo entre sus ayuntamientos para coordinarse y asociarse, en pro de una eficaz prestación de servicios públicos o el mejor ejercicio de las funciones que les correspondan, es conveniente que se revise el marco institucional y de atribuciones de cada uno de los 14 temas o materias de interés metropolitano mencionadas en el artículo 34 de la LGAHOTDU, ya que responden a legislaciones diversas (agua, cambio climático, riesgos a desastres, protección civil, movilidad y seguridad vial, desarrollo urbano, desarrollo económico, vivienda, etc.), y por lo tanto, sus esquemas de gobernanza y convenios de colaboración presentan particularidades por cada tema.

Aunado a la posibilidad y limitaciones de los marcos institucionales en la atención de cada uno de los 14 temas, es importante considerar que, sólo cobrarán sentido la atención a alguno de ellos cuando sea necesario y relevante para la metrópoli. Es decir, no es necesaria la atención obligada de todos ellos; así para cada metrópoli se presentará un orden y una jerarquía distinta de cada problemática y en algunos casos, se presentarán algunas no consideradas en la lista.

C. Lineamientos específicos y ruta con las acciones concretas para la creación e instalación de un IMEPLAN

La creación e instalación de Institutos Metropolitanos de Planeación (IMEPLANES) se presenta como una estrategia clave para abordar de manera integral los desafíos del desarrollo urbano, la movilidad, y la seguridad vial en zonas metropolitanas y conurbadas. Este apartado desglosa los lineamientos específicos y la ruta con acciones concretas necesarias para la efectiva instauración de un IMEPLAN, comenzando con la justificación de su creación, pasando por el establecimiento de un marco legal y normativo acorde con las leyes

vigentes, y culminando con el desarrollo de una estructura organizativa y funcional que garantice su operatividad y sostenibilidad.

Se enfatiza en la importancia de la participación ciudadana y la transparencia en todo el proceso, así como en la integración y coordinación interinstitucional y el fortalecimiento de capacidades a través de la capacitación y desarrollo profesional. Este proceso meticuloso no solo alinea las acciones del IMEPLAN con los principios de sostenibilidad urbana, ordenamiento territorial, y movilidad segura estipulados por la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano (LGAHOTDU) y la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial (LGMSV), sino que también establece una base sólida para la colaboración entre los distintos niveles de gobierno y la sociedad civil, asegurando así el éxito en la planificación y gestión de un desarrollo urbano equitativo y sostenible.

Lineamientos y ruta de implementación:

o Justificación de creación

- (a) **Análisis de necesidades:** realizar un estudio detallado de las necesidades urbanas, demográficas, de movilidad, y de seguridad vial de la zona metropolitana o conurbada.
- (b) **Impacto en el desarrollo sostenible:** evaluar cómo la ausencia de un IMEPLAN afecta el desarrollo sostenible, la eficiencia en la movilidad, y la seguridad vial.
- (c) **Consulta pública:** involucrar a la ciudadanía en el proceso de justificación mediante consultas públicas para recoger sus percepciones y necesidades.

o Marco legal y normativo

- (a) **Alineación con las leyes generales y otros cuerpos normativos:** asegurar que la creación del IMEPLAN esté alineada con las LGAHOTDU, LGMSV, LEGEEPA, LGCC y las regulaciones locales.
- (b) **Facultades municipales:** respetar las facultades que la constitución general y las leyes generales otorgan a los municipios en materia de planeación y regulación de las zonas metropolitanas y conurbaciones.

o Estructura y funciones

- (a) **Organismo público descentralizado:** definir al nuevo IMEPLAN como un organismo público descentralizado con autonomía técnica, operativa, y de gestión.
- (b) **Funciones principales:** detallar las funciones, incluyendo la elaboración y actualización de planes de desarrollo urbano, la integración de políticas de movilidad, y la promoción de la participación ciudadana.

o Financiamiento y sostenibilidad

- (a) **Modelo de financiamiento:** establecer un modelo que incluya asignaciones de los gobiernos estatales y municipales, financiamiento federal, y la generación de ingresos propios.
- (b) **Sostenibilidad económica:** asegurar la sostenibilidad económica del IMEPLAN a largo plazo.

o **Participación ciudadana y transparencia**

- (a) **Mecanismos de participación:** implementar mecanismos para la participación activa de la ciudadanía en el proceso de planeación.
- (b) **Transparencia y acceso a la información:** promover la transparencia mediante el acceso público a la información y la rendición de cuentas.

o **Integración y coordinación interinstitucional**

- (a) **Convenios de colaboración:** establecer convenios de colaboración entre los diferentes niveles de gobierno y sectores involucrados para facilitar la integración de esfuerzos.
- (b) **Mapeo de actores y diagnóstico:** realizar un mapeo de actores clave y un diagnóstico de facultades, atribuciones, y áreas de oportunidad.

o **Capacitación y desarrollo profesional**

- (a) **Programas de capacitación:** desarrollar programas de capacitación y actualización continua para el personal del IMEPLAN en temas de planeación urbana y metropolitana.

Cada uno de estos pasos debe considerar los parámetros establecidos tanto por la LGAHOT-DU, como por la LGMSV, que promueven asentamientos humanos sostenibles, ordenamiento territorial adecuado, desarrollo urbano sustentable, y una movilidad segura, accesible, eficiente, sostenible, de calidad, inclusiva e igualitaria. Es por tanto, a partir de la instalación de cada IMEPLAN, fundamental la coordinación entre los distintos niveles de gobierno y la participación de la sociedad civil en el proceso de planeación y gestión de los asentamientos, ordenamiento, desarrollo, de la movilidad y seguridad vial.

D. Elaborar y llevar a cabo un programa de fortalecimiento institucional para apoyar el funcionamiento de los institutos metropolitanos de planeación, en las materias de ordenamiento territorial, desarrollo urbano y de movilidad y seguridad vial.

Si bien, existen algunos institutos metropolitanos con atribuciones específicas en temas de movilidad y seguridad vial, hay otros institutos que solamente desempeñan funciones en materias de ordenamiento territorial y desarrollo urbano, por lo que resulta de gran relevancia reforzarlos con los instrumentos y herramientas necesarias para que consideren temas de movilidad y seguridad vial dentro de sus atribuciones. Esto se puede lograr, creando dentro de estos institutos, un departamento, unidad técnica, o dirección especializada para tratar dichos temas.

En este sentido y con la finalidad de apoyar de manera transversal el funcionamiento de estos institutos metropolitanos de planeación, y que puedan asegurar el cumplimiento de sus competencias de manera adecuada, integrando las temáticas de ordenamiento territorial, desarrollo urbano y de movilidad y seguridad vial, se requiere elaborar y llevar a cabo un programa de fortalecimiento institucional, realizando principalmente las siguientes actividades:

Diagnosticar las capacidades organizativas y de operatividad de las instancias constituidas como institutos metropolitanos de planeación, las cuales se encuentran en funcionamiento en algunas de las 92 metrópolis del país (48 zonas metropolitanas, 22 metrópolis municipales y 22 zonas conurbadas), para identificar sus debilidades y fortalezas, y así poder elaborar un programa de fortalecimiento institucional específico para estos institutos.

Elaborar y ejecutar un programa de acompañamiento o de asistencia técnica en el

proceso de creación de los institutos metropolitanos de planeación (en caso de aquellas unidades territoriales que no cuenten con este tipo de instancias y determinen que se requiere), los cuales desempeñarán entre otras, atribuciones en las materias de ordenamiento territorial, desarrollo urbano y de movilidad y seguridad vial, para que las competencias puedan ser desde un inicio asumidas de manera integrada y en función a una hoja de ruta.

Asimismo, se requiere diseñar e implementar un programa formativo de capacidades técnicas, dirigido a proporcionar conocimientos y herramientas en las áreas temáticas mencionadas, considerando, por ejemplo, experiencias y buenas prácticas respecto al funcionamiento de instituciones del nivel metropolitano en estas materias medulares. De igual manera, promover la dotación de recursos materiales y tecnológicos, mediante alianzas o convenios entre las instancias de los distintos órdenes de gobierno; entre otros.

En relación a las temáticas de ordenamiento territorial, desarrollo urbano, movilidad y seguridad vial, este programa de fortalecimiento institucional y el acompañamiento técnico y formativo que se propone, debe considerar los distintos documentos normativos, guías y directrices metodológicas, y otros documentos orientativos del nivel subnacional (estatal, metropolitano y municipal), y en particular, los documentos elaborados por la Sedatu, como por ejemplo, el Diagnóstico Normativo en materia de vialidad, Manual de calles: diseño vial para ciudades mexicanas; normas específicas, entre otros documentos.

También, se sugiere realizar una inducción específica sobre las ventajas y oportunidades que ofrece el Sistema de Información Territorial y Urbano (SITU) para el desempeño de las atribuciones correspondientes al ordenamiento territorial, desarrollo urbano,

movilidad y seguridad vial, en cuanto a la información contenida en sus cinco módulos, la unificación de indicadores, información cartográfica, entre otros, así como los indicadores correspondientes a los temas transversales como la gestión integral de riesgos a desastres, la resiliencia climática y la perspectiva de género.



Límite de las Alcaldías Cuauhtémoc y Miguel Hidalgo, CDMX

E. Recomendaciones generales para el fortalecimiento de los institutos metropolitanos de planeación conforme a la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial.

Este apartado ofrece recomendaciones clave para reforzar los institutos metropolitanos de planeación en el marco de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial¹⁶, haciendo especial énfasis en las directrices del artículo 74. Se abordan tres áreas principales: el desarrollo de procedimientos uniformes para una colaboración efectiva entre dependencias estatales y municipales, estrategias enfocadas en áreas de frontera y límites territoriales, y la participación activa en la conceptualización y ejecución de proyectos de movilidad. Estas recomendaciones buscan mejorar la cooperación, la eficiencia y la efectividad en la planificación y gestión de la movilidad y la seguridad vial a nivel metropolitano. Con base en el artículo 74 de la LGSMV, podemos considerar los siguientes aspectos:

- o **Desarrollo de procedimientos uniformes para colaboración entre dependencias estatales y municipales:**
 - (a) Creación de protocolos de colaboración: Establecer protocolos detallados que definan roles, responsabilidades, tiempos y procesos de toma de decisiones entre las dependencias estatales y municipales. Esto asegura una cooperación fluida y eficiente.
 - (b) Sistemas de comunicación efectivos: Implementar sistemas de comunicación efectivos, incluyendo plataformas digitales, para facilitar el intercambio de infor-

¹⁶ Entendiendo al a movilidad y la seguridad vial como tema de interés metropolitano en los términos del art. 34 de la LGAHOTDU.

mación y coordinación entre diferentes niveles de gobierno.

- (c) Capacitación conjunta y talleres: Organizar capacitaciones y talleres regulares para las y los empleados de las dependencias estatales y municipales, con el objetivo de familiarizarlos con los procedimientos y políticas uniformes.

o **Enfoque en áreas fronterizas y límites territoriales:**

- (a) Identificación y mapeo de áreas críticas: Identificar y realizar un mapeo detallado de las áreas fronterizas y límites territoriales que requieren atención especial en términos de movilidad y seguridad vial, para garantizar que se abarquen todas las áreas de necesidad sin importar si se encuentran en un municipio o en otro.
- (b) Planes específicos para áreas fronterizas: Desarrollar planes de movilidad y seguridad vial específicos para estas áreas, considerando las dinámicas y necesidades particulares de cada zona.
- (c) Mecanismos de resolución de conflictos: Establecer mecanismos claros de resolución de conflictos para las áreas donde puedan surgir desacuerdos o superposiciones de competencias entre entidades.

o **Participación en la conceptualización y ejecución de proyectos de movilidad:**

- (a) Inclusión en la fase de diseño: Asegurar que los institutos me-



tropolitanos de planeación estén involucrados desde las primeras etapas de diseño de los proyectos de movilidad y seguridad vial.

- (b) Procesos de consulta pública: Fomentar la realización de consultas públicas y la participación ciudadana en el desarrollo de proyectos, garantizando que las necesidades y opiniones de la comunidad sean consideradas.
- (c) Seguimiento y evaluación de proyectos: Establecer sistemas de seguimiento y evaluación para los proyectos de movilidad y seguridad vial, permitiendo ajustes y mejoras continuas basadas en el desempeño y la retroalimentación.

La implementación de estas recomendaciones contribuiría significativamente al fortalecimiento de los institutos metropolitanos de planeación, permitiéndoles actuar de manera más eficaz y coordinada en la gestión de la movilidad y la seguridad vial en sus respectivas jurisdicciones, para lo que se proponen los siguientes lineamientos basados en la LGMSV:

F. Lineamientos para el fortalecimiento de los institutos metropolitanos de planeación conforme a los artículos 75 y 76 de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial.

Para la materialización de las recomendaciones señaladas en el apartado anterior se proponen los siguientes lineamientos:

o **Establecimiento de bases legales firmes:**

- (a) *Mejora regulatoria:* Redactar y aprobar legislación específica que proporcionen un marco legal claro y detallado para la

creación de institutos metropolitanos de planeación de manera alineada con la LGMSV. Esto incluye la definición de sus objetivos, alcance y competencias en materia de movilidad. Emisión de la legislación local en materia de movilidad y los ajustes necesarios a leyes y reglamentos en materia de asentamientos humanos.

- (b) *Desarrollo de reglamentos:* Creación de disposiciones internas que rijan el funcionamiento de estos institutos, garantizando que operen dentro del marco legal establecido y en consonancia con los objetivos de la LGMSV. Es fundamental que administrativamente los institutos tengan las condiciones legales y administrativas para materializar las disposiciones de la ley general.

- o **Definición clara de roles y responsabilidades:**

- (a) *Roles específicos:* Establecer roles y responsabilidades específicos para cada nivel de la estructura organizativa de los institutos, asegurando eficiencia y claridad en la toma de decisiones. Esto parte de un primer análisis, previo, sobre la clarificación de las facultades y atribuciones de todas las instancias involucradas.
- (b) *Protocolos de coordinación:* Implementar protocolos para la coordinación efectiva entre diferentes instancias, entidades públicas, sectores sociales y niveles de gobierno, asegurando la alineación de los objetivos y estrategias de movilidad y seguridad vial.

- o **Asegurar un financiamiento estable:**

- (a) *Fuentes de financiamiento diversificadas:* Identificar y asegurar fuentes de financiamiento diversificadas, incluyendo partidas presupuestales gubernamentales, estatales, municipales, asociaciones público-privadas, derechos, aprovechamientos y subvenciones.
- (b) *Presupuesto sostenible:* Establecer un modelo de presupuesto sostenible que garantice recursos continuos para el funcionamiento y las actividades de los IMEPLAN.

- o **Fomento de la colaboración multinivel y multisector:**

- a. *Plataformas de colaboración:* Crear o consolidar los mecanismos para la colaboración entre diferentes niveles de gobierno (federal, estatal y municipal) y sectores (público, privado y sociedad civil) establecidos en la LGAHOTDU, reorientándolos para incorporar las disposiciones, principios y objetivos de la LGMSV.
- b. *Convenios de colaboración:* Firmar convenios de colaboración que faciliten la participación y el aporte de diferentes sectores y niveles de gobierno en la planeación y gestión de la movilidad urbana, atendiendo tanto las disposiciones de la LGAHOTDU como de la LGMSV.
- c. *Integración de diversas perspectivas:* Asegurar que los institutos metropolitanos incluyan en su



Zona Metropolitana de Aguascalientes, Aguascalientes

planificación las perspectivas y necesidades de diversos sectores de la sociedad, incluyendo grupos vulnerables y minoritarios. Esto tanto a nivel de ejercicios participativos, como hermenéuticos. Es decir, que las condiciones estructurales de vulnerabilidad sean consideradas para el diseño de mecanismos de participación, pero también como categorías de análisis y solución a escala metropolitana.

Estos lineamientos de la LGMSV proporcionarán una estructura sólida y efectiva para la creación y fortalecimiento de los institutos metropolitanos de planeación, permitiendo que desempeñen un papel crucial en la gestión y mejora de la movilidad y seguridad vial en áreas metropolitanas al tiempo que resuelven los problemas urbanos propios de la escala metropolitana.

G. Ruta con las acciones concretas para el fortalecimiento institucional de los IMEPLANES existentes

Este apartado contiene las acciones concretas que aborden tanto las necesidades organizativas como las operativas, en concordancia con los parámetros establecidos por el andamiaje jurídico constitucional y general a modo de una ruta de implementación concreta para el fortalecimiento institucional. A continuación, se detalla cada aspecto mencionado, ampliando y especificando las acciones estratégicas necesarias:

i. Diagnóstico organizativo

- a. **Evaluación integral:** Realizar auditorías organizativas para identificar fortalezas, debilidades, y oportunidades de mejora en la estructura y funcionamiento de los institutos.

- b. **Capacidades y necesidades:** Analizar las capacidades actuales frente a las demandas urbanas, de movilidad y seguridad vial, identificando brechas y áreas prioritarias de desarrollo.

ii. Acompañamiento técnico

- a. **Asesoría especializada:** Brindar soporte técnico continuo, especialmente en las fases críticas de planificación y ejecución de políticas y proyectos de movilidad y seguridad vial.
- b. **Hoja de ruta:** Desarrollar una hoja de ruta clara para la integración y mejora de competencias, asegurando que todas las acciones estén alineadas con los objetivos estratégicos y normativos.

iii. Formación y capacitación

- a. **Programas de capacitación:** Implementar programas de formación dirigidos a actualizar y mejorar las habilidades técnicas y de gestión del personal, con énfasis en movilidad, desarrollo urbano, y seguridad vial.
- b. **Intercambio de conocimientos:** Promover el intercambio de experiencias y buenas prácticas entre institutos a nivel nacional e internacional, enriqueciendo el acervo de estrategias efectivas.

iv. Orientación normativa y metodológica

- a. **Actualización normativa:** Revisar y actualizar los marcos normativos y metodológicos para garantizar su relevancia y efectividad en el contexto actual.

- b. **Uso de herramientas tecnológicas:** Fomentar el uso del Sistema de Información Territorial y Urbano (SITU) y otras plataformas digitales para mejorar la recopilación, análisis, y difusión de datos relevantes.

v. Colaboración efectiva y participación ciudadana

- a. **Desarrollo de protocolos:** Establecer protocolos de colaboración interinstitucional y con la sociedad civil, mejorando la participación ciudadana en el proceso de toma de decisiones.

- b. **Gestión de conflictos:** Implementar mecanismos para la resolución de conflictos, especialmente en áreas fronterizas y de límites territoriales, facilitando la cooperación y coordinación efectiva.

vi. Bases legales y financiamiento

- a. **Definir un marco legal claro:** Asegurar la existencia de un marco legal robusto que soporte las actividades y funciones de los IMEPLANES, en alineación con la LGAHOTDU, la LGMSV y otros marcos relevantes.



- b. **Modelo de financiamiento sostenible:** Desarrollar y adoptar modelos de financiamiento que aseguren la viabilidad económica de los institutos a largo plazo, explorando diversas fuentes de ingresos y subvenciones.

Estas acciones y estrategias deben estar enmarcadas dentro de los lineamientos de la LGAHOTDU, la LGMSV y el marco normativo vigente, buscando siempre promover un ordenamiento territorial, desarrollo urbano sostenible y una movilidad segura, sostenible y eficiente. Es imperativo que los IMEPLANES trabajen de manera coordinada con los distintos niveles de gobierno y la sociedad civil para implementar políticas y proyectos que respondan efectivamente a los desafíos urbanos, de movilidad y seguridad vial de las metrópolis.

H. Buenas prácticas identificadas del Instituto Metropolitano de Planeación (IMEPLAN) del Área Metropolitana de Guadalajara.

- o **Modelo de gobernanza inclusiva y participativa:**
 - Pedagogía Metropolitana:** El IMEPLAN ha promovido una pedagogía metropolitana efectiva, que involucra la educación y participación activa de los actores locales y la ciudadanía en el proceso de planeación.
 - Coordinación Horizontal y Vertical:** Establecimiento de mecanismos de coordinación que favorezcan la colaboración entre diferentes niveles de gobierno y actores del desarrollo urbano, respetando la autonomía municipal.

- o **Estructura organizacional flexible y adaptativa:**

Especialización de Áreas: Creación de direcciones y coordinaciones temáticas que permiten una especialización eficiente y focalizada en temas críticos como movilidad, gestión de riesgos y desarrollo sustentable.

Equilibrio y Homologación de Plantilla: Ajuste de la plantilla laboral para garantizar una distribución equitativa de carga de trabajo y una estructura que refleje las necesidades operativas.

- o **Mecanismos de evaluación y seguimiento:**

Indicadores de Desempeño: Desarrollo de programas anuales con metas claras y medibles, y la utilización de indicadores para el seguimiento y evaluación continua del desempeño institucional.

- o **Infraestructura tecnológica y plataformas de Información:**

Inversión en TICs: Fomento de una infraestructura tecnológica robusta que apoye la gestión de información y la toma de decisiones, promoviendo la transparencia a través de políticas de datos abiertos.

- o **Normativa y legalidad reforzadas:**

Marco Normativo Vinculante: Propuesta de un marco normativo que otorgue carácter vinculante a las decisiones de los institutos de planeación, asegurando la continuidad de las políticas más allá de los ciclos políticos.

- o **Autonomía financiera y sustentabilidad presupuestal:**

Modelo de Financiamiento Mixto: Diseño de un modelo híbrido de financiamiento que combine aportaciones estatales y municipales, asegurando recursos estables y predecibles para la operación del instituto.

- o **Capacitación y profesionalización del personal:**

Formación Continua: Impulso de programas de capacitación y profesionalización que mejoren las competencias del personal en gestión y administración pública, así como en la especialización técnica.

- o **Intercambio de buenas prácticas:**

Colaboración Nacional e Internacional: Promoción activa del intercambio de buenas prácticas y experiencias con otros institutos de planeación y entidades internacionales para el enriquecimiento mutuo y adaptación de estrategias exitosas.

- o **Resistencia y adaptabilidad:**

Contrarrestar Resistencias: Generar condiciones para superar las resistencias al cambio, especialmente en la adopción de sistemas y tecnologías nuevas por parte de los municipios.

Estas prácticas destacadas del IMEPLAN del AMG pueden ser adaptadas y adoptadas por institutos de planeación en otros contextos nacionales, siempre y cuando se consideren las especificidades locales, y se garantice el respeto a la autonomía municipal enmarcada en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

I. Opciones de Financiamiento.

Seguidamente se presentan las opciones de financiamiento de los IMEPLAN, tanto para contribuir con el desarrollo metropolitano como para el desenvolvimiento de las actividades de los institutos.

1. Para el desarrollo metropolitano.

Es necesario identificar modelos y mecanismos de financiamiento para la prestación de servicios básicos y las inversiones en infraestructura a nivel metropolitano, considerando la creación de instancias que cobren por sus servicios y que este financiamiento sea sostenible en el largo plazo.

Las legislaturas estatales podrán discutir y fijar atribuciones metropolitanas para recaudar y tener fondos metropolitanos por cada zona metropolitana, para decidir sus propias políticas de recaudación y asignaciones a proyectos y acciones de interés metropolitano. Sin embargo, se puede establecer la posibilidad de instrumentar mecanismos para la combinación o mezcla de recursos entre municipios y entre órdenes de gobierno, para atender obras, políticas o programas de impacto metropolitano.

En este sentido, los IMEPLAN, con el grupo de actividades descritas con anterioridad, pueden desarrollar acciones que abonen al financiamiento para el desarrollo metropolitano. Acciones como estudios de impacto, análisis de costo-beneficio, o durante la implementación de proyectos, como la evaluación durante el desarrollo de proyectos de infraestructura metropolitana, entre otros. Todo ello para reunir la mayor cantidad de información para la toma de decisiones.

2. Para el financiamiento del Instituto.

Considerando la práctica de los institutos metropolitanos de planeación ya constituidos, las actividades se pueden dividir esquemáticamente en: i. Atribuciones marcadas por sus reglamentos internos y el marco legal del que se sustentan; y ii. Actividades complementarias para su sostenibilidad. Por un lado, se encuentran las actividades de apoyo técnico para el resto de las instancias de gobernanza, construcción de recomendaciones y capacitación; por otro, se encuentran las encaminadas a la sostenibilidad, es decir, la venta de servicios técnicos de análisis, evaluaciones y estudios especializados en planeación, medio ambiente, movilidad y seguridad vial, entre otros, con agentes externos o población en general.

Siendo el único órgano de gobernanza con características de sustento híbridas, el instituto puede brindar servicios, que pueden ser, desde cartografía básica, análisis de impacto, opiniones técnicas, o hasta la generación de estudios socio-territoriales específicos. Actividades que se pueden diversificar en función del tema de especialidad de los estudios, análisis o recomendaciones relacionados con los diversos ámbitos de aplicación territorial y en cualquiera de sus escalas, ya sea municipal, metropolitana, estatal o regional.

J. Alternativas y fuentes de financiamiento para IMEPLANES¹⁷

El financiamiento sostenible de los IMEPLANES representa un desafío crítico y una oportunidad estratégica para asegurar la viabilidad y el impacto de estas entidades en la promoción de un desarrollo urbano sostenible, integrado y equitativo.

En un entorno de complejidad creciente y dinámicas urbanas en rápida evolución, identificar

17. Apartado realizado con información de: Vera, F., Toro, F., & Mashini, D. (2024). Lo Metropolitano: escala, complejidad y gobernanza. Banco Interamericano de Desarrollo. pp. 448-468.

y movilizar fuentes de financiamiento diversificadas es fundamental para la capacidad de los IMEPLANES de cumplir con sus mandatos y objetivos. Este apartado explora un abanico de posibilidades y alternativas para financiar el funcionamiento de los IMEPLANES, abarcando desde recursos provenientes de los gobiernos estatales y locales, hasta ingresos generados por actividades directas de los IMEPLANES y otras fuentes innovadoras.

Las recomendaciones generales proporcionadas buscan orientar hacia la adopción de estrategias financieras robustas, equitativas y adaptativas que faciliten la gestión metropolitana efectiva, subrayando la importancia de una gobernanza fiscal metropolitana que apoye la transición hacia ciudades más sostenibles y resilientes.

1. Fuentes de financiamiento:

a) Ingresos propios:

Impuestos directos y tarifas a los usuarios: Las áreas metropolitanas pueden generar ingresos propios a través de impuestos directos, como los impuestos a la propiedad, y tarifas aplicadas a los usuarios de servicios metropolitanos, por ejemplo a través de los estudios de impacto urbano, ambiental, metropolitano, valoraciones o cálculos relativos a la edificabilidad u otros similares.

b) Transferencias gubernamentales:

Mejoras en las transferencias: Los gobiernos centrales pueden adoptar medidas para optimizar las transferencias intergubernamentales, garantizando que no se socaven los incentivos para que los gobiernos metropolitanos busquen financiamiento autónomo.

c) Préstamos subnacionales:

Acceso al financiamiento: Ampliar el acceso de los gobiernos metropolitanos al financiamiento para el desarrollo, mejorando su confiabilidad crediticia. Esto requiere el apoyo de gobiernos nacionales y actores internacionales.

4. Mecanismos de captación o recuperación de plusvalías:

Recuperación directa e indirecta: Utilizar la recuperación de plusvalías generadas por la urbanización y la inversión pública en infraestructura como una fuente de financiamiento. Esto puede incluir la implementación de impuestos específicos, contribuciones por mejoras, y regulaciones que permitan a los municipios beneficiarse de las intervenciones que aumentan el valor del suelo.

d) Asociaciones Público-Privadas (APP):

Financiamiento de proyectos capitales: Las APP se presentan como una estrategia innovadora para financiar grandes proyectos de inversión, aprovechando la capacidad de financiamiento y gestión del sector privado.

2. Recomendaciones generales

Diversificación de fuentes de financiamiento: es crucial que los IMEPLANES exploren y utilicen una combinación equilibrada de fuentes de financiamiento, incluyendo ingresos propios, transferencias intergubernamentales, préstamos, y mecanismos de recuperación de plusvalías, para asegurar su sostenibilidad financiera a largo plazo.

Fortalecimiento de la autonomía fiscal:

los IMEPLANES deben buscar incrementar su autonomía fiscal a través del fortalecimiento de su capacidad para generar ingresos propios, lo que incluye la optimización de los sistemas de impuestos locales y la implementación de tarifas por el uso de servicios.

Eficiencia y transparencia en la gestión de recursos:

implementar prácticas de gestión financiera que promuevan la eficiencia, la transparencia, y la rendición de cuentas en el uso de los recursos financieros, asegurando que se alineen con los objetivos de desarrollo metropolitano sostenible.

Colaboración intergubernamental y con el sector privado:

fomentar la colaboración entre los diferentes niveles de gobierno y con el sector privado para aprovechar las oportunidades de financiamiento, compartiendo riesgos y beneficios de manera equitativa.

Adaptación a las especificidades locales:

cualquier estrategia de financiamiento debe ser adaptada a las condiciones y necesidades específicas de cada área metropolitana, considerando las dinámicas económicas, sociales, y territoriales particulares

K. Definir e implementar mecanismos de revisión, seguimiento y evaluación del cumplimiento de las funciones de los institutos metropolitanos de planeación.

Entre los principales mecanismos de seguimiento y evaluación del desempeño de las funciones y procesos de estos institutos metropolitanos de planeación, que permitan dar retroalimentación, se pueden mencionar los siguientes:

A nivel general:

- Definir los programas anuales con base a metas y con los indicadores para su medición.
- Proporcionar los servicios y asesorías técnicas para el fortalecimiento del modelo de coordinación al resto de las instancias de gobernanza.
- Creación y seguimiento de coordinaciones temáticas.
- Integración de contralorías.

A nivel específico, en materia de ordenamiento territorial, desarrollo urbano, movilidad y seguridad vial:

- Diseñar metodologías e indicadores para dar seguimiento y evaluar la aplicación y el cumplimiento de los objetivos del plan o programa de ordenamiento territorial y desarrollo urbano a nivel metropolitano, articulado con movilidad y seguridad vial;
- Crear mecanismos para la revisión, seguimiento y evaluación en cuanto a la implementación de políticas, instrumentos, programas y proyectos en los temas de ordenamiento territorial, desarrollo urbano y de movilidad y seguridad vial;
- Mantener actualizados los indicadores y bases de datos en materias de ordenamiento territorial, desarrollo urbano y de movilidad y seguridad vial, los cuales se requieren incorporar en los módulos que componen el Sistema de Información Territorial y Urbano (SITU) que administra la Sedatu, según lo establecido en la LGAHOTDU y la LGMSV;
- Integrar las bases de datos de movilidad y seguridad vial, con la información indicada en el artículo 29 de la LGMSV, de incorporar los 59 indicadores de movilidad y seguridad vial propuestos en la Estrategia Nacional de Movilidad y Seguridad Vial 2023-2042 (ENAMOV), los cuales deberán formar parte del módulo de movilidad y seguridad vial del SITU.



Diferencias en la constitución de nuevos institutos metropolitanos de planeación.

La constitución de institutos metropolitanos de planeación puede variar significativamente entre metrópolis municipales y zonas conurbadas, debido a las diferencias intrínsecas en su estructura y dinámicas urbanas. Mientras que, en las metrópolis municipales, la planificación se centra en un municipio único con desafíos específicos a nivel local, en las zonas conurbadas la complejidad aumenta al involucrar la coordinación entre múltiples municipios. Esta distinción es crucial para entender el enfoque y las estrategias que un IMEPLAN debe adoptar en cada contexto para lograr un desarrollo urbano efectivo y sostenible.

De este supuesto parte la necesidad de realizar algunas distinciones en este apartado:

Metrópolis municipales: Es un único municipio que no forma parte de una zona metropolitana, pero que tiene una población sustancial y juega un papel significativo en términos económicos o políticos dentro del estado. A menudo, esta metrópoli no tiene una integración física o funcional con municipios vecinos.

Se caracterizan por ser un municipio independiente, con una población significativa y relevancia económica o política para el estado. La creación de un instituto de planeación en estas áreas se enfocaría en abordar desafíos únicos de un municipio individual, posiblemente con énfasis en la planificación urbana específica y el desarrollo económico local.

Zonas conurbadas: Se refiere a un conjunto de municipios con una alta integración física o funcional, a menudo con una continuidad física entre las localidades urbanas. Estas áreas pueden cruzar límites municipales o incluso estatales y aunque no cumplen con

la caracterización de las zonas metropolitanas reconocidas oficialmente, si cuentan con condiciones y dinámicas urbanas complejas que las distinguen de las zonas metropolitanas y de las metrópolis municipales.

Estas, las zonas conurbadas, son áreas donde varios municipios tienen una alta integración física o funcional, con una población urbana que cruza límites municipales. Por tanto, los institutos de planeación en zonas conurbadas deben coordinar y armonizar políticas y proyectos de desarrollo entre múltiples jurisdicciones municipales, abordando desafíos de urbanización, movilidad, infraestructura y servicios públicos de una manera integrada.

Generalmente, se consideran como áreas donde hay una continuidad física y una integración funcional entre municipios, lo cual puede implicar la existencia de zonas conurbadas intermunicipales e interestatales, manteniendo en cada caso la característica de contar con un municipio central o más y/o con un municipio central y uno o más municipios exteriores.

Por tanto, la planificación en zonas conurbadas es crucial debido a la complejidad que surge de la interacción entre múltiples jurisdicciones municipales. Estos institutos son fundamentales para coordinar el desarrollo urbano, la infraestructura, los servicios públicos y las políticas de transporte de manera integral. Ayudan a manejar de manera efectiva los desafíos comunes como el crecimiento urbano, la movilidad, la gestión de recursos y la mitigación de impactos ambientales.

En las **metrópolis municipales**, los institutos de planeación pueden enfocarse en mejorar la calidad de vida y otros indicadores a través de estrategias de desarrollo urbano adaptadas a las necesidades y características únicas del municipio. Pueden impulsar la eficiencia en el uso de recursos, la planificación de in-

fraestructuras clave y el fomento del desarrollo económico local. Mientras que en las zonas conurbadas los institutos de planeación son esenciales para coordinar y armonizar esfuerzos de desarrollo entre múltiples municipios. Pueden abordar problemas de urbanización, movilidad y prestación de servicios públicos de manera más eficiente. La planificación integrada ayuda a mejorar la calidad de vida, la sostenibilidad y la resiliencia de estas áreas densamente pobladas y económicamente activas.

Es decir, sus condiciones como entidades para la colaboración -concertación y coordinación-, para la transparencia y participación son cruciales para el bienestar y adecuada planeación del ordenamiento territorial, desarrollo urbano, movilidad, vivienda, etcétera, en contextos urbanamente complejos. En ese sentido, los lineamientos y recomendaciones para la constitución de nuevos institutos metropolitanos de planeación deben aplicarse a las 22 zonas conurbadas de reciente reconocimiento¹⁸, poniendo un énfasis mayor al diagnóstico de sus condiciones, dinámicas y características urbanas -distintas a las de una zona metropolitana-.

En tal virtud, para establecer institutos de planeación en zonas conurbadas, considerando su naturaleza y diferencias con las zonas metropolitanas y metrópolis municipales, es crucial enfocarse en características y estrategias específicas que se alineen con las necesidades y desafíos particulares de estas zonas.

Seguidamente, se presentan algunas de las características principales que los institutos de planeación para las zonas conurbadas deberían tener, diferenciándose -principalmen-

¹⁸ Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano, Consejo Nacional de Población, Instituto Nacional de Estadística y Geografía. (2020). *Metrópolis de México 2020*. <https://www.gob.mx/Sedatu>; <https://www.gob.mx/conapo>; <https://www.inegi.org.mx>

te- de los de las zonas metropolitanas:

- (a) **Enfoque en integración territorial menor escala:** Las zonas conurbadas, a diferencia de las zonas metropolitanas más grandes, a menudo abarcan áreas con integración territorial y administrativa en una escala menor. Esto requiere un enfoque más detallado y específico en la planificación, abordando las necesidades particulares de comunidades más pequeñas y potencialmente más dispersas.
- (b) **Planeación de infraestructura y servicios:** Las zonas conurbadas pueden tener necesidades de infraestructura y servicios que difieran significativamente de las zonas metropolitanas más grandes. Los institutos de planeación deben enfocarse en desarrollar infraestructura y servicios que se ajusten a las necesidades específicas de estas comunidades, como el transporte localizado y las instalaciones comunitarias.
- (c) **Gestión de recursos comunes y ambientales:** Las zonas conurbadas pueden presentar desafíos únicos en términos de gestión de recursos naturales y ambientales. Los institutos de planeación deben incorporar estrategias de desarrollo sostenible y conservación ambiental adaptadas a sus características geográficas y demográficas.
- (d) **Participación comunitaria con enfoque local:** Dada la menor escala y la posible mayor cohesión de las comunidades en zo-

nas conurbadas, la participación comunitaria activa en la planificación es esencial. Los institutos deben fomentar la implicación de los residentes locales en el proceso de toma de decisiones para asegurar que las iniciativas de desarrollo reflejen las necesidades y valores de la comunidad.

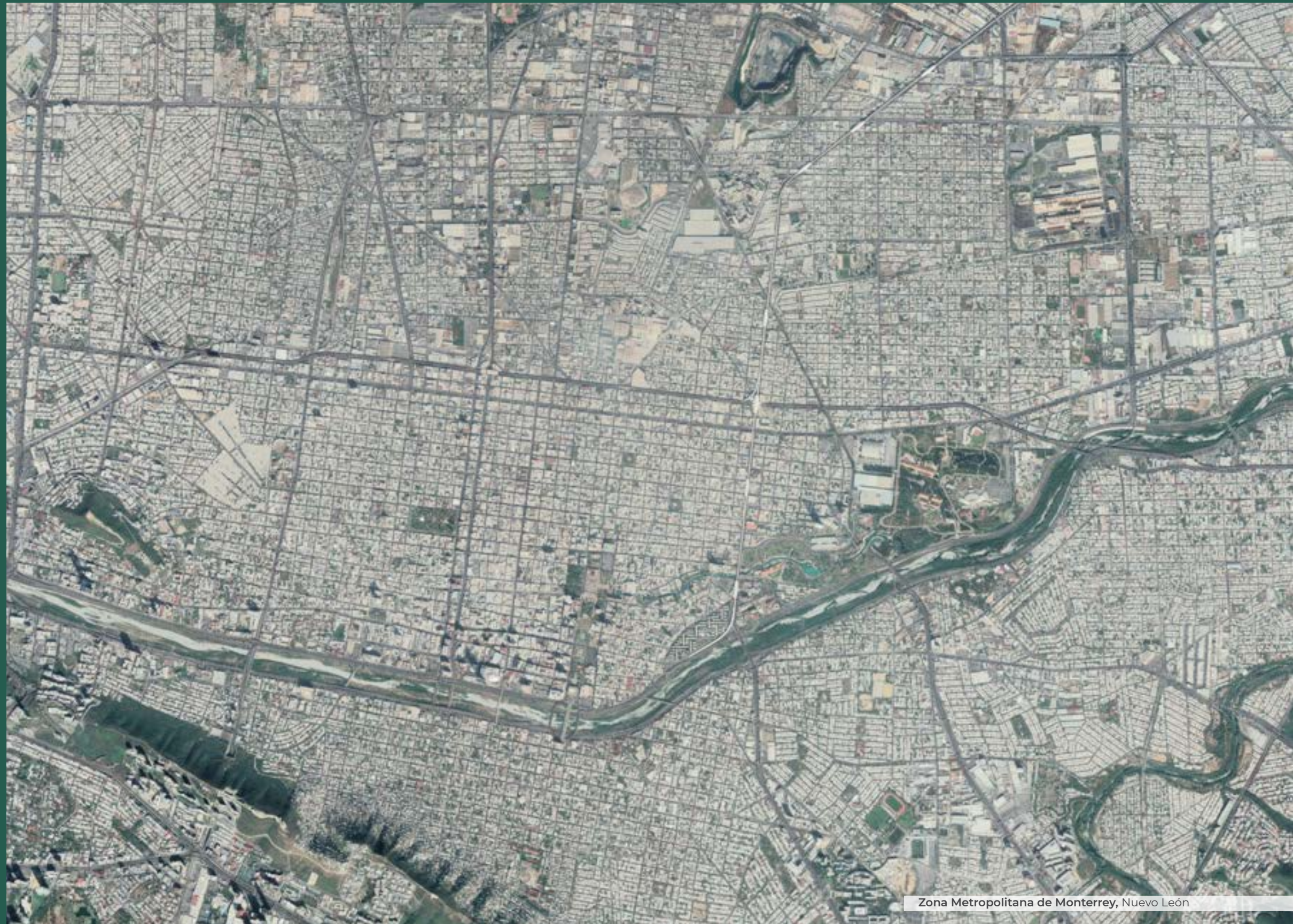
- (e) **Estrategias de desarrollo económico local:** Las zonas conurbadas pueden tener características económicas distintas a las de las zonas metropolitanas más grandes. Los institutos de planeación deberían enfocarse en estrategias de desarrollo económico que aprovechen las fortalezas locales, como el apoyo a pequeñas empresas y el fomento de industrias especializadas.
- (f) **Adaptabilidad y flexibilidad:** Debido a que las zonas conurbadas pueden experimentar cambios rápidos y dinámicos, los institutos de planeación deben ser adaptables y flexibles en sus enfoques, pudiendo revisar y ajustar los planes y estrategias según sea necesario.
- (g) **Conectividad y coordinación regional:** Aunque las zonas conurbadas pueden ser más pequeñas que las zonas metropolitanas, su planificación aún requiere una consideración de cómo se conectan y relacionan con regiones más amplias. La coordinación con otras entidades de planificación y gobiernos regionales es clave para el desarrollo integrado.

Al considerar estas características, los institutos de planeación para zonas conurbadas pueden desarrollar estrategias más efectivas y pertinentes que reflejen las necesidades y el carácter único de estas zonas, diferenciándose así de las prácticas aplicadas en zonas metropolitanas más grandes.



Módulo Deportivo y Plaza Cívica en Tabasco, Tabasco

Anexos



Anexo A.

Normativa aplicable para el proceso de creación o fortalecimiento de los institutos metropolitanos de planeación en las materias mencionadas.

Cuadro 1 del Anexo A: Normativa aplicable al proceso de creación o fortalecimiento de los Institutos Metropolitanos de Planeación en México, en los temas de Ordenamiento Territorial, Desarrollo Urbano y de Movilidad y Seguridad Vial.

Instrumento Jurídico	Artículo	Contenido
Constitución Política de Los Estados Unidos Mexicanos (CPEUM) publicada en el Diario Oficial de la Federación el 5 de febrero de 1917 y la última reforma publicada DOF 06-06-2023.	115	<p>fracción III. Los Municipios tendrán a su cargo las funciones y servicios públicos siguientes¹⁹: (Párrafo reformado DOF 23-12-1999: a) Agua potable, drenaje, alcantarillado, tratamiento y disposición de sus aguas residuales; (Inciso reformado DOF 23-12-1999); b) Alumbrado público; c) Limpia, recolección, traslado, tratamiento y disposición final de residuos; (Inciso reformado DOF 23-12-1999); d) Mercados y centrales de abasto; e) Panteones; f) Rastro; g) Calles, parques y jardines y su equipamiento; (Inciso reformado DOF 23-12-1999); h) Seguridad pública, en los términos del artículo 21 de esta Constitución, policía preventiva municipal y tránsito; e (Inciso reformado DOF 23-12-1999); i) Los demás que las Legislaturas locales determinen según las condiciones territoriales y socio-económicas de los Municipios, así como su capacidad administrativa y financiera.</p> <p>Sin perjuicio de su competencia constitucional, en el desempeño de las funciones o la prestación de los servicios a su cargo, los municipios observarán lo dispuesto por las leyes federales y estatales. (Párrafo reformado DOF 23-12-1999).</p> <p>Los Municipios, previo acuerdo entre sus ayuntamientos, podrán coordinarse y asociarse para la más eficaz prestación de los servicios públicos o el mejor ejercicio de las funciones que les correspondan. En este caso y tratándose de la asociación de municipios de dos o más Estados, deberán contar con la aprobación de las legislaturas de los Estados respectivas. Así mismo cuando a juicio del ayuntamiento respectivo sea necesario, podrán celebrar convenios con el Estado para que éste, de manera directa o a través del organismo correspondiente, se haga cargo en forma temporal de algunos de ellos, o bien se presten o ejerzan coordinadamente por el Estado y el propio municipio; (Párrafo adicionado DOF 23-12-1999). Las comunidades indígenas, dentro del ámbito municipal, podrán coordinarse y asociarse en los términos y para los efectos que prevenga la ley. (Párrafo adicionado DOF 14-08-2001).</p>
	122	<p>fracción V: Los Municipios, en los términos de las leyes federales y Estatales relativas, estarán facultados para: a) Formular, aprobar y administrar la zonificación y planes de desarrollo urbano municipal, así como los planes en materia de movilidad y seguridad vial; (Inciso reformado DOF 18-12-2020); b) Participar en la creación y administración de sus reservas territoriales; c) Participar en la formulación de planes de desarrollo regional, los cuales deberán estar en concordancia con los planes generales de la materia. Cuando la Federación o los Estados elaboren proyectos de desarrollo regional deberán asegurar la participación de los municipios d) Autorizar, controlar y vigilar la utilización del suelo, en el ámbito de su competencia, en sus jurisdicciones territoriales; e) Intervenir en la regularización de la tenencia de la tierra urbana; f) Otorgar licencias y permisos para construcciones; g) Participar en la creación y administración de zonas de reservas ecológicas y en la elaboración y aplicación de programas de ordenamiento en esta materia; h) Intervenir en la formulación y aplicación de programas de transporte público de pasajeros cuando aquellos afecten su ámbito territorial; e i) Celebrar convenios para la administración y custodia de las zonas federales. En lo conducente y de conformidad a los fines señalados en el párrafo tercero del artículo 27 de esta Constitución, expedirán los reglamentos y disposiciones administrativas que fueren necesarios. Los bienes inmuebles de la Federación ubicados en los Municipios estarán exclusivamente bajo la jurisdicción de los poderes federales, sin perjuicio de los convenios que puedan celebrar en términos del inciso i) de esta fracción; (Párrafo reformado DOF 29-01-2016 fracción reformada DOF 23-12-1999).</p> <p>fracción VI: Cuando dos o más centros urbanos situados en territorios municipales de dos o más entidades federativas formen o tiendan a formar una continuidad demográfica, la Federación, las entidades federativas y los municipios respectivos, en el ámbito de sus competencias, planearán y regularán de manera conjunta y coordinada el desarrollo de dichos centros con apego con apego a las leyes federales de la materia. (fracción reformada DOF 18-12-2020).</p> <p>Apartado C. La Federación, la Ciudad de México, así como sus demarcaciones territoriales, y los Estados y Municipios conurbados en la Zona Metropolitana, establecerán mecanismos de coordinación administrativa en materia de planeación del desarrollo y ejecución de acciones regionales para la prestación de servicios públicos, en términos de la ley que emita el Congreso de la Unión.</p>

19. Los Institutos Metropolitanos de Planeación tienen el potencial de abordar asuntos más amplios, como los establecidos en este artículo constitucional (115).

Instrumento Jurídico	Artículo	Contenido
Ley Orgánica de la Administración Pública Federal. Nueva Ley publicada en el Diario Oficial de la Federación el 29 de diciembre de 1976, Últimas Reformas DOF 03-05-2023 y 01-12-2023	3	<p>El Poder Ejecutivo de la Unión se auxiliará en los términos de las disposiciones legales correspondientes, en las entidades de la administración pública paraestatal: I.- organismos descentralizados; II.- empresas de participación estatal, instituciones nacionales de crédito, organizaciones auxiliares nacionales de crédito e instituciones nacionales de seguros y de fianzas, y III.- fideicomisos.</p> <p>Son organismos descentralizados las entidades creadas por ley o decreto del Congreso de la Unión o por decreto del Ejecutivo Federal, con personalidad jurídica y patrimonio propios, cualquiera que sea la estructura legal que adopten (artículo 45). artículo reformado DOF 14-05-1986.</p>
	26	<p>Para el despacho de los asuntos del orden administrativo, el Poder Ejecutivo de la Unión contará con las siguientes dependencias: (...)</p> <p>Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano;</p> <p>Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes;</p> <p>Secretaría de Salud.</p>
	36	<p>A la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, corresponde el despacho de los siguientes asuntos (Párrafo reformado DOF 20-10-2021):</p> <p>fracción I. Formular y conducir las políticas y programas para el desarrollo de las comunicaciones y transporte terrestre y aéreo, de acuerdo con las necesidades del país (fracción reformada DOF 19-12-2016, 07-12-2020);</p>
	39	<p>A la Secretaría de Salud, corresponde el despacho de los siguientes asuntos:</p> <p>fracción XXVI. Promover acciones de coordinación con otras dependencias y entidades de la Administración Pública Federal para abordar conjuntamente los determinantes sociales de la salud.</p>
	41	<p>A la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano, corresponde el despacho de los siguientes asuntos (Párrafo reformado DOF 14-05-2019):</p> <p>fracción I. Elaborar y conducir las políticas de vivienda, ordenamiento territorial, desarrollo agrario y urbano, así como promover y coordinar con las entidades federativas, municipios y en su caso las alcaldías de la Ciudad de México, la elaboración de lineamientos para regular (Párrafo reformado DOF 30-11-2018):</p> <p>Inciso c). La elaboración y aplicación territorial de criterios respecto al desarrollo urbano, la planeación, control y crecimiento de las ciudades y zonas metropolitanas del país, además de los centros de población en general, así como su respectiva infraestructura de comunicaciones, movilidad y de servicios, para incidir en la calidad de vida de las personas; (Inciso reformado DOF 30-11-2018).</p>
Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano (LGAHOTDU) de 2016	3	<p>Para los efectos de esta Ley, se entenderá por:</p> <p>fracción XLIII: Instituto Metropolitano de Planeación: Organismo público descentralizado de la administración pública estatal y municipal con personalidad jurídica y patrimonio propio, creado y operado de manera coordinada por las entidades federativas y los municipios que conforman una determinada zona metropolitana, cuyo objetivo es contribuir a la planeación y ordenamiento territorial de la zona metropolitana correspondiente.</p>
	7	<p>Las atribuciones en materia de planeación, así como de ordenamiento territorial, asentamientos humanos, desarrollo urbano y desarrollo metropolitano serán ejercidas de manera concurrente por la Federación, las entidades federativas, los municipios y las Demarcaciones Territoriales, en el ámbito de la competencia que les otorga la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y esta Ley, así como a través de los mecanismos de coordinación y concertación que se generen.</p>

Instrumento Jurídico	Artículo	Contenido
Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano (LGAHOTDU) de 2016 Última reforma publicada DOF 01-06-2021	8	Corresponden a la federación, a través de la Secretaría las atribuciones siguientes: Párrafo reformado DOF 14-05-2019 s. XII. Impulsar y promover en las instancias competentes de las entidades federativas y los municipios la creación de institutos municipales, multimunicipales, metropolitanos y estatales de planeación, observatorios ciudadanos, así como proponer la creación de consejos participativos y otras estructuras institucionales y ciudadanas, en los términos de esta Ley; (fracción reformada DOF 01-06-2021)
	10	Corresponde a las entidades federativas: fracción XIII. Participar en la planeación y regulación de las zonas metropolitanas y conurbaciones, en los términos previstos en esta Ley y en las leyes de las entidades federativas que, en su caso, corresponda; fracción XIV. Impulsar y promover la creación de los institutos municipales, multimunicipales y metropolitanos de planeación, así mismo, establecer y participar en las instancias de coordinación metropolitana en los términos de esta Ley; fracción reformada DOF 01-06-2021
	11	fracción VI. Impulsar y promover la conformación de institutos metropolitanos de planeación junto con los municipios que conforman una zona metropolitana determinada, así como participar en la planeación y regulación de las zonas metropolitanas y conurbaciones, en los términos de esta Ley y de la legislación local; fracción reformada DOF 01-06-2021 fracción VII. Celebrar convenios de asociación con otros municipios para fortalecer sus procesos de planeación urbana, así como para la programación, financiamiento y ejecución de acciones, obras y prestación de servicios comunes así como para crear y mantener un instituto multimunicipal de planeación, cuando los municipios se encuentren por debajo de un rango de población menor a cien mil habitantes; fracción reformada DOF 01-06-2021
	14	El Consejo Nacional es la instancia de carácter consultivo, de conformación plural y de participación ciudadana, convocada por el titular de la Secretaría, para la consulta, asesoría, seguimiento y evaluación de las políticas nacionales en la materia.
	16	El Consejo Nacional tendrá las siguientes facultades: fracción VIII. Impulsar y promover la creación de institutos municipales, multimunicipales y metropolitanos de planeación, observatorios ciudadanos, así como promover la de los consejos participativos y otras estructuras institucionales y ciudadanas; fracción reformada DOF 01-06-2021
	34	Son de interés metropolitano: fracción I. La planeación del ordenamiento del territorio y los Asentamientos Humanos; fracción II. La infraestructura vial, tránsito, transporte y la Movilidad; fracción XII. La accesibilidad universal y la Movilidad;

Instrumento Jurídico	Artículo	Contenido
Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano (LGAHOTDU) de 2016 Última reforma publicada DOF 01-06-2021	36	Para lograr una eficaz gobernanza metropolitana, se establecerán los mecanismos y los instrumentos de carácter obligatorio que aseguren la acción coordinada institucional de los tres órdenes de gobierno y la participación de la sociedad. fracción I. Una comisión de ordenamiento metropolitano o de Conurbación, según se trate, que se integrará por la Federación, las entidades federativas, los municipios y las Demarcaciones Territoriales de la zona de que se trate, quienes participarán en el ámbito de su competencia para cumplir con los objetivos y principios a que se refiere esta Ley. Tendrán como atribuciones coordinar la formulación y aprobación de los programas metropolitanos, así como su gestión, evaluación y cumplimiento. Esta Comisión podrá contar con subcomisiones o consejos integrados por igual número de representantes de los tres órdenes de gobierno; fracción II. Un consejo consultivo de desarrollo metropolitano que promoverá los procesos de consulta pública e interinstitucional en las diversas fases de la formulación, aprobación, ejecución y seguimiento de los programas. Dicho Consejo se integrará con perspectiva de género, por representantes de los tres órdenes de gobierno y representantes de agrupaciones sociales legalmente constituidas, colegios de profesionistas, instituciones académicas y expertos en la materia, este último sector que deberá conformar mayoría en el consejo. Sus integrantes elegirán a quien los presida; fracción III. Los mecanismos de carácter técnico a cargo de las entidades federativas y municipios, bajo la figura que corresponda, así como los institutos metropolitanos de planeación, sesionarán permanentemente. La comisión de ordenamiento metropolitano y el consejo consultivo de Desarrollo Metropolitano que sesionarán por lo menos trimestralmente. Los instrumentos jurídicos, para su integración y funcionamiento, y su reglamento interior, estarán sujetos a lo señalado por esta Ley y la legislación estatal aplicable; fracción reformada DOF 01-06-2021
	72	La Federación, las entidades federativas, los municipios y las Demarcaciones Territoriales, en el ámbito de sus competencias, establecerán los instrumentos y mecanismos para garantizar el tránsito a la Movilidad, mediante: fracción I. El diagnóstico, información, seguimiento y evaluación de las políticas y programas de Movilidad, incorporando entre otras, la perspectiva de género; fracción II. La gestión de instrumentos en la materia, tales como: cargos por congestión o restricciones de circulación en zonas determinadas; infraestructura peatonal, ciclista o de pacificación de tránsito; sistemas integrados de transporte; zonas de bajas o nulas emisiones; cargos y prohibiciones por estacionamientos en vía pública; estímulos a vehículos motorizados con baja o nula contaminación; restricciones de circulación para vehículos de carga y autos; tasas diferenciadas del impuesto de la tenencia que consideren la dimensión o características de los vehículos motorizados, entre otros, y fracción III. La priorización, congruencia y eficacia en las inversiones públicas, considerando el nivel de vulnerabilidad de usuarios, las externalidades que genera cada modo de transporte y su contribución a la productividad de la colectividad.
	73	La Federación, las entidades federativas, los municipios y las Demarcaciones Territoriales deberán promover y priorizar en la población la adopción de nuevos hábitos de movilidad urbana sustentable y prevención de accidentes encaminados a mejorar las condiciones en que se realizan los desplazamientos de la población, lograr una sana convivencia en las calles, respetar el desplazamiento del peatón y su preferencia, prevenir conflictos de tránsito, desestimular el uso del automóvil particular, promover el uso intensivo del transporte público y no motorizado y el reconocimiento y respeto a la siguiente jerarquía: personas con movilidad limitada y peatones, usuarios de transporte no motorizado, usuarios del servicio de transporte público de pasajeros, prestadores del servicio de transporte público de pasajeros, prestadores del servicio de transporte de carga y usuarios de transporte particular.

Instrumento Jurídico	Artículo	Contenido
Ley General de Movilidad y Seguridad Vial. Nueva Ley publicada en el Diario Oficial de la Federación el 17 de mayo de 2022 Última reforma publicada DOF 08-05-2023	1	<p>La presente Ley es de orden público e interés social y de observancia general en todo el territorio nacional, en términos de lo dispuesto en el párrafo décimo séptimo del artículo 4o. y 73, fracción XXIX-C, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en materia de movilidad y seguridad vial, y tiene por objeto establecer las bases y principios para garantizar el derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad.</p> <p>La presente Ley tendrá por objetivos:</p> <p>VI. Vincular la política de movilidad y seguridad vial, con un enfoque integral de la política de ordenamiento territorial y desarrollo urbano y de manera transversal con las políticas sectoriales aplicables;</p>
	74	<p>Mecanismos de coordinación y colaboración.</p> <p>Las atribuciones en materia de movilidad y seguridad vial serán ejercidas de manera concurrente por la Federación, las entidades federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, en el ámbito de la competencia que les otorga la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y esta Ley, así como a través de los mecanismos de coordinación y colaboración que se generen, respetando de manera irrestricta la institucionalidad de cada orden de gobierno.</p> <p>Para tal efecto, las autoridades en materia de movilidad y seguridad vial, en sus respectivos ámbitos de competencia, serán las siguientes:</p> <p>I. La Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano; II. La Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes; III. La Secretaría de Seguridad y Protección Ciudadana; IV. La Secretaría de Salud, a través del Secretariado Técnico del Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes; V. La Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales; VI. Las dependencias o entidades competentes de las entidades federativas; VII. Las dependencias competentes de los municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, y VIII. Los institutos de planeación de las entidades federativas, de los municipios y los de carácter metropolitano.</p> <p>Las atribuciones en materia de esta Ley de las entidades federativas, de los municipios y de las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, se ejercerán a través de las dependencias y entidades que señalen sus propios ordenamientos o que sean designadas para tal efecto.</p>
	75	<p>Convenios de coordinación metropolitanos.</p> <p>En el caso de las zonas metropolitanas que correspondan a una entidad federativa, su planeación y regulación en materia de movilidad y seguridad vial se podrá realizar de manera conjunta y coordinada entre municipios, a través de sus instancias de gobernanza establecidas por la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano, mediante convenios de coordinación que para tal efecto se elaboren, con apego a lo dispuesto en esta Ley y demás disposiciones jurídicas aplicables.</p>
	76	<p>Convenios de coordinación metropolitanos interestatales e intermunicipales.</p> <p>En el caso de que la zona metropolitana, delimitada formalmente, sea de carácter interestatal, las autoridades estatales que convergen convendrán entre ellas, la distribución de sus atribuciones en la materia. Los convenios que para tal efecto se acuerden, deberán guardar congruencia con la presente Ley y demás disposiciones jurídicas aplicables, a fin de generar una adecuada coordinación en la implementación de políticas públicas, acciones e inversiones que propicien el desarrollo y regulación de la movilidad y seguridad vial dentro de su territorio.</p>
	77	<p>Naturaleza de los convenios de coordinación metropolitanos.</p> <p>Los convenios de coordinación metropolitanos celebrados por los tres órdenes de gobierno, podrán establecer las autoridades que serán las encargadas de la planeación, diseño, ejecución, operación, monitoreo y evaluación de la política de movilidad y seguridad vial a nivel metropolitano prevista en esta Ley y demás disposiciones jurídicas aplicables.</p>
	79	<p>Para asegurar la participación efectiva de la sociedad, las leyes de las entidades federativas deberán tomar en cuenta a las instituciones de planeación y participación ciudadana definidas en la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano, sin limitar la posibilidad de crear otros organismos que se consideren necesarios.</p>
	81	<p>Los Observatorios podrán llevar a cabo, de manera conjunta con los institutos de planeación de las entidades federativas, municipales, multi-municipales y metropolitanos, procesos de consulta y deliberación sobre temas de movilidad y seguridad vial.</p>

Instrumento Jurídico	Artículo	Contenido
Estrategia Nacional de Ordenamiento Territorial 2020-2040 (ENOT), 2021	Eje Nacional 3	<p>Gobernanza territorial</p> <p>Objetivo prioritario 3.1. Conformar espacios de diálogo, coordinación y concertación entre actores para lograr una mayor articulación entre los órdenes de gobierno y sus dependencias buscando la estrecha vinculación con las personas, comunidades y pueblos indígenas y afroamericanos.</p> <p>Objetivo específico 3.1.4. Promover el fortalecimiento de los comités y consejos metropolitanos mediante la creación de reglamentos y criterios para la planeación y el funcionamiento conjunto de los sistemas y servicios urbanos, así como para el diseño, implementación y evaluación de proyectos y políticas de impacto metropolitano.</p> <p>Objetivo prioritario 3.2. Orientar programas sectoriales, regionales y especiales en la conformación coherente de los planes y programas correspondientes a los diferentes órdenes de gobierno, con un enfoque de federalismo cooperativo.</p> <p>Objetivo específico 3.2.1. Fortalecer la gobernanza y los procesos de OT de manera coordinada entre dos o más entidades federativas o municipales mediante la formulación, implementación y seguimiento de Programas de Ordenamiento Territorial Regionales y Desarrollo Urbano, con el objetivo de contribuir a la armonización e integración de los instrumentos de OT y OE a escala estatal, metropolitana, municipal y comunitaria, con la Política Nacional de OT.</p> <p>Objetivo específico 3.2.2. Fortalecer el diálogo, vinculación y coordinación con los gobiernos estatales y municipales a través del CNOTDU; Consejos Regionales y Estatales de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano; Comisiones Metropolitanas y de Conurbaciones, y Consejos Municipales de Desarrollo Urbano y Vivienda.</p>
	Retos	<p>Respecto a la conurbación y metropolización.</p> <p>a) Incentivar la colaboración entre sectores y entre los tres órdenes de gobierno, a fin de lograr una visión y acciones compartidas de planeación estratégica de las zonas metropolitanas por su alta influencia económica, territorial y social, siendo que en ellas se concentra 76% del PIB nacional y 63% de la población; b) Lograr el reconocimiento normativo del fenómeno metropolitano como estratégico en el desarrollo económico, social, cultural y ambiental del país, desde el ámbito constitucional y de manera homologada en todas las entidades federativas como medida para la obligatoriedad en la implementación y fortalecimiento de los instrumentos metropolitanos de gobernanza, planeación y financiamiento.</p>
Estrategia Nacional de Movilidad y Seguridad Vial 2023-2042 (ENAMOV), 2023	Institucionalización	<p><i>Las entidades federativas - Alcance estatal.</i></p> <p>En este caso, es primordial considerar que la autoridad responsable de la movilidad y seguridad vial en cada entidad federativa depende del marco normativo estatal, el cual establece las facultades y atribuciones específicas.</p> <p><i>Mapeo general de actores a nivel estatal.</i></p> <p><i>-Institutos Metropolitanos de Planeación.</i></p> <p>Instancias de coordinación entre estado(s) y los municipios que conforman una zona metropolitana, en materia de planeación territorial, incluyendo temas de movilidad, desarrollo urbano, ordenamiento territorial metropolitano, transporte público y seguridad vial.</p> <p><i>-Agencias metropolitanas.</i></p> <p>Instancias de coordinación, operación, regulación de aspectos conexos a las actividades de transporte, operación vial, infraestructuras y equipamientos vinculados con la movilidad.</p>

A.1 Marco normativo detallado para orientar la creación o el fortalecimiento de los institutos metropolitanos de planeación en México, en las materias de ordenamiento territorial, desarrollo urbano, integrado con movilidad y seguridad vial.

El sistema jurídico de la Federación de los Estados Unidos Mexicanos se basa en la Constitución Política de Los Estados Unidos Mexicanos (CPEUM), publicada en el DOF el 5 de febrero de 1917 y la última reforma publicada DOF 06-06-2023. Todas las leyes orgánicas y generales parten de los principios contenidos en esta Constitución.

- En el fortalecimiento o en el caso que se requiera la creación de Institutos Metropolitanos de Planeación en las materias de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano, integrado con Movilidad y Seguridad Vial, participan la Federación, las Entidades Federativas, y los Municipios, como se desprende del artículo 115 de la CPEUM:

- ▶ *“Fracción III. Los Municipios tendrán a su cargo las funciones y servicios públicos siguientes (Párrafo reformado el 23-12-1999): Sin perjuicio de su competencia constitucional, en el desempeño de las funciones o la prestación de los servicios a su cargo, los municipios observarán lo dispuesto por las leyes federales y estatales. Los Municipios, con previo acuerdo entre sus ayuntamientos, podrán coordinarse y asociarse para la eficaz prestación de los servicios públicos o el mejor ejercicio de las funciones que les correspondan. En este caso y tratándose de la asociación de municipios de dos o más Estados, deberán contar con la aprobación de las legislaturas de los Estados respectivos (...). (Párrafo adicionado DOF 23-12-1999).*

- ▶ *Fracción V. Los Municipios, en los términos de las leyes federales y Estatales relativas, estarán facultados para:*

- *Inciso a). Formular, aprobar y administrar la zonificación y planes de desarrollo urbano.*
- *Inciso c). Participar en la formulación de planes de desarrollo regional, los cuales deberán estar en concordancia con los planes generales de la materia. Cuando la Federación o los Estados elaboren proyectos de desarrollo regional deberán asegurar la participación de los municipios;*
- *Inciso h). Intervenir en la formulación y aplicación de programas de transporte público de pasajeros cuando aquellos afecten su ámbito territorial;*

- ▶ *Fracción VI. Cuando dos o más centros urbanos situados en territorios municipales de dos o más entidades federativas formen o tiendan a formar una continuidad demográfica, la Federación, las entidades federativas y los Municipios respectivos, en el ámbito de sus competencias, planearán y regularán de manera conjunta y coordinada el desarrollo de dichos centros con apego a la ley federal de la materia.”*

- El artículo 115, fracción VI establece un mandato de coordinación metropolitana, y que se interpreta

Instrumento Jurídico	Artículo	Contenido
Estrategia Nacional de Movilidad y Seguridad Vial 2023-2042 (ENAMOV), 2023	Líneas de acción	<p><i>Eje 1: Movilidades articuladas al desarrollo económico territorial.</i></p> <p>1.2.7 Crear una propuesta del diseño institucional y administrativo, para la instalación de Institutos Estatales, Metropolitanos de Movilidad y Seguridad Vial a través de un trabajo conjunto con entidades y los municipios.</p> <p><i>Eje 2: Servicios de transporte público de personas,</i> 2.1.4 Suscribir Convenios de Coordinación Metropolitana para una adecuada coordinación en la implementación de políticas públicas, acciones e inversiones que propicien el desarrollo y regulación de la movilidad y seguridad vial dentro de estas principales metrópolis del país.</p>
	Plan de Implementación	<p><i>2. Fortalecimiento institucional e integración sectorial.</i></p> <p><i>El fortalecimiento institucional posibilitará y facilitará la implementación de las líneas de acción e instrumentos contemplados. Mejorar y robustecer el marco institucional para facilitar la operación coordinada de los tres órdenes de gobierno, así como su integración con todas las dependencias, posibilita el incrementar la utilidad de los proyectos de infraestructura de movilidad y seguridad vial alineadas con la la LGMSV y ENAMOV.</i></p> <p>b) Mediano plazo (2030 - 2036)</p> <p>9. Promover la coordinación para la gobernanza de movilidad y seguridad vial en las zonas metropolitanas y la creación de autoridades metropolitanas en la materia.</p>
Ley General de Salud, 1984 Última reforma publicada DOF 29-05-2023	164	<p>La Secretaría de Salud coordinará sus actividades con la Secretaría del Trabajo y Previsión Social, así como con la Secretaría de Infraestructura Comunicaciones y Transportes, y en general, con las dependencias y entidades públicas y con los gobiernos de las entidades federativas, para la investigación, prevención y control de los accidentes de tránsito. <i>Párrafo reformado DOF 29-05-2023</i></p> <p>La Secretaría de Salud deberá realizar convenios con los gobiernos de las entidades federativas para determinar los exámenes psicofísicos integrales que se practicarán como requisito previo para la emisión o revalidación de licencias de conducir, así como para establecer otras medidas de prevención de accidentes.</p>

Fuente: Elaboración propia con base en la CPEUM de 1917; LOAPF de 1976, últimas reformas de 03-05-2023 y 01-12-2023; LGAHOTDU 2016, última reforma 01-06-2021; LGMSV de 2022, última reforma 08-05-2023; ENOT de 2021; ENAMOV de 2023; y Ley General de Salud de 1984, última reforma 29-05-2023.

a la luz del artículo 122 de la CPEUM, lo cual confirma las obligaciones a federación, entidades federativas y municipios en materia de coordinación metropolitana.

- El artículo 122. La Ciudad de México es una entidad federativa que goza de autonomía en todo lo concerniente a su régimen interior y a su organización política y administrativa.
- Apartado C. La Federación, la Ciudad de México, así como sus demarcaciones territoriales, y los Estados y Municipios conurbados en la Zona Metropolitana, establecerán mecanismos de coordinación administrativa en materia de planeación del desarrollo y ejecución de acciones regionales para la prestación de servicios públicos, en términos de la ley que emita el Congreso de la Unión.
- La **Ley Orgánica de la Administración Pública Federal**. Nueva Ley publicada en el Diario Oficial de la Federación el 29 de diciembre de 1976, Últimas Reformas DOF 03-05-2023, establece las bases de organización de la Administración Pública Federal, centralizada y paraestatal.
 - ▶ En el artículo 3, se hace referencia que el Poder Ejecutivo de la Unión se auxiliará en los términos de las disposiciones legales correspondientes, en las entidades de la administración pública paraestatal, que de acuerdo con el artículo 1 comprenden los organismos descentralizados, las empresas de participación estatal, las instituciones nacionales de crédito, las organizaciones auxiliares nacionales de crédito, las instituciones nacionales de seguros y de fianzas y los fideicomisos.
 - ▶ Los organismos descentralizados, son las entidades creadas por ley o decreto del Congreso de la Unión o por decreto del Ejecutivo Federal, con personalidad jurídica y patrimonio propios, cualquiera que sea la estructura legal que adopten (artículo 45). artículo reformado DOF 14-05-1986.
 - ▶ En el Capítulo II, de la Competencia de las Secretarías de Estado y Consejería Jurídica del Ejecutivo Federal (Denominación del Capítulo reformada DOF 15-05-1996, 09-04-2012), se establece:
 - Artículo 26. Para el despacho de los asuntos del orden administrativo, el Poder Ejecutivo de la Unión contará con las siguientes dependencias: (...) Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano; (...) Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes; (...) Secretaría de Salud; (...)
 - Artículo 36. A la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes corresponde el despacho de los siguientes asuntos (Párrafo reformado DOF 20-10-2021):
 - Fracción I. Formular y conducir las políticas y programas para el desarrollo de las comunicaciones y transporte terrestre y aéreo, de acuerdo con las necesidades del país (fracción reformada DOF 19-12-2016, 07-12-2020);
 - Artículo 39. A la Secretaría de Salud, corresponde el despacho de los siguientes asuntos:
 - Fracción XXVI. Promover acciones de coordinación con otras dependencias y

entidades de la Administración Pública Federal para abordar conjuntamente los determinantes sociales de la salud.

- ▶ Esto se incluye debido a la importancia de las acciones prehospitales en los casos de siniestros viales.
 - Artículo 41. A la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano, corresponde el despacho de los siguientes asuntos (Párrafo reformado DOF 14-05-2019):
 - Fracción I. Elaborar y conducir las políticas de vivienda, ordenamiento territorial, desarrollo agrario y urbano, así como promover y coordinar con las entidades federativas, municipios y en su caso las alcaldías de la Ciudad de México, la elaboración de lineamientos para regular (Párrafo reformado DOF 30-11-2018):
 - Inciso c). La elaboración y aplicación territorial de criterios respecto al desarrollo urbano, la planeación, control y crecimiento de las ciudades y zonas metropolitanas del país, además de los centros de población en general, así como su respectiva infraestructura de comunicaciones, movilidad y de servicios, para incidir en la calidad de vida de las personas; (Inciso reformado DOF 30-11-2018).
- **Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano (LGAHOT-DU)**. Nueva Ley publicada en el Diario Oficial de la Federación el 28 de noviembre de 2016, Última reforma publicada DOF 01-06-2021.
 - ▶ En el Título Segundo, De la Concurrencia entre Órdenes de Gobierno, Coordinación y Concertación, Capítulo Primero, artículo 7, se define la concurrencia de competencias entre los tres órdenes de gobierno:
 - ▶ Artículo 7. Las atribuciones en materia de ordenamiento territorial, asentamientos humanos, desarrollo urbano y desarrollo metropolitano serán ejercidas de manera concurrente por la Federación, las entidades federativas, los municipios y las Demarcaciones Territoriales, en el ámbito de la competencia que les otorga la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y esta Ley, así como a través de los mecanismos de coordinación y concertación que se generen.
 - ▶ Artículo 8. Corresponden a la federación, a través de la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano, las atribuciones siguientes (Párrafo reformado DOF 14-05-2019):
 - Fracción III. Participar, en coordinación con las entidades federativas y los municipios en la planeación y promoción de la infraestructura, equipamientos y servicios metropolitanos;
 - Fracción XII. Proponer a las instancias competentes de las entidades federativas y los municipios la creación de institutos de planeación, observatorios ciudadanos, consejos participativos y otras estructuras institucionales y ciudadanas, en los términos de esta Ley;

- ▶ **Artículo 10.** *Corresponde a las entidades federativas:*
 - *Fracción XIII. Participar en la planeación y regulación de las zonas metropolitanas y conurbaciones, en los términos previstos en esta Ley y en las leyes de las entidades federativas que, en su caso, corresponda;*
 - *Fracción XIV. Establecer y participar en las instancias de coordinación metropolitana en los términos de esta Ley;*
- ▶ **Artículo 11.** *Corresponde a los municipios:*
 - *Fracción VI. Participar en la planeación y regulación de las zonas metropolitanas y conurbaciones, en los términos de esta Ley y de la legislación local;*
 - *Fracción VII. Celebrar convenios de asociación con otros municipios para fortalecer sus procesos de planeación urbana, así como para la programación, financiamiento y ejecución de acciones, obras y prestación de servicios comunes;*
- ▶ **Artículo 14.** *El Consejo Nacional es la instancia de carácter consultivo, de conformación plural y de participación ciudadana, convocada por el titular de la Secretaría, para la consulta, asesoría, seguimiento y evaluación de las políticas nacionales en la materia.*
- ▶ **Artículo 15.** *El titular de la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano, determinará la forma de organización e integración del Consejo Nacional, atendiendo principios de pluralidad y equidad de género, así como considerando el régimen federal del país y la representatividad de los sectores público, social y privado.*
- ▶ **Artículo 16.** *El Consejo Nacional tendrá las siguientes facultades:*
 - *fracción VIII. Promover la creación de institutos de planeación, observatorios ciudadanos, consejos participativos y otras estructuras institucionales y ciudadanas;*
- ▶ **Artículo 34** *contiene materias de interés metropolitano, entre éstas son de gran importancia para la creación de los institutos metropolitanos de planeación territorial, desarrollo urbano y movilidad, los siguientes aspectos:*
 - *Fracción I. La planeación del ordenamiento del territorio y los Asentamientos Humanos;*
 - *Fracción II. La infraestructura vial, tránsito, transporte y la Movilidad;*
 - *Fracción XII. La accesibilidad universal y la Movilidad;*
- ▶ **Artículo 36.** *Para lograr una eficaz gobernanza metropolitana, se establecerán los mecanismos y los instrumentos de carácter obligatorio que aseguren la acción coordinada institucional de los tres órdenes de gobierno y la participación de la sociedad. La gestión de las zonas metropolitanas o conurbaciones se efectuará a través de las instancias siguientes:*
 - *Fracción I. Una comisión de ordenamiento metropolitano o de conurbación, según se trate, que se integrará por la Federación, las entidades federativas, los municipios y las Demarcaciones Territoriales de la zona de que se trate, quienes participarán en el ámbito de su competencia para cumplir con los objetivos y principios a que se refiere esta Ley. Tendrán como atribuciones coordinar la formulación y aprobación de los programas metropolitanos, así como su gestión, evaluación y cumplimiento. Esta Comisión podrá contar con subcomisiones o consejos integrados por igual número de representantes de los tres órdenes de gobierno;*
 - *Fracción II. Un consejo consultivo de desarrollo metropolitano que promoverá los procesos de consulta pública e interinstitucional en las diversas fases de la formulación, aprobación, ejecución y seguimiento de los programas. Dicho Consejo se integrará con perspectiva de género, por representantes de los tres órdenes de gobierno y representantes de agrupaciones sociales legalmente constituidas, colegios de profesionistas, instituciones académicas y expertos en la materia, este último sector que deberá conformar mayoría en el consejo. Sus integrantes elegirán a quien los presida;*
 - *Fracción III. Los mecanismos de carácter técnico a cargo de las entidades federativas y municipios, bajo la figura que corresponda sesionarán permanentemente. La comisión de ordenamiento metropolitano y el consejo consultivo de Desarrollo Metropolitano que sesionará por lo menos trimestralmente. Los instrumentos jurídicos, para su integración y funcionamiento, y su reglamento interior, estarán sujetos a lo señalado por esta Ley y la legislación estatal aplicable;*
 - *Fracción IV. Las instancias que permitan la prestación de servicios públicos comunes, y*
 - *Fracción V. Los mecanismos y fuentes de financiamiento de las acciones metropolitanas contemplando, entre otros, el fondo metropolitano.*
- ▶ **Artículo 37.** *Los programas de las zonas metropolitanas o conurbaciones deberán tener:*
 - *Fracción I. Congruencia con la estrategia nacional de ordenamiento territorial;*
 - *Fracción II. Un diagnóstico integral que incluya una visión prospectiva de corto, mediano y largo plazo;*
 - *Fracción III. Estrategias y proyectos para el desarrollo integral de la Zona Metropolitana o Conurbación, que articulen los distintos ordenamientos, planes o programas de desarrollo social, económico, urbano, turístico, ambiental y de cambio climático que impactan en su territorio;*
 - *Fracción IV. La delimitación de los Centros de Población con espacios geográficos de reserva para una expansión ordenada a largo plazo, que considere estimaciones técnicas del crecimiento;*
 - *Fracción V. Las prioridades para la ocupación de suelo urbano vacante, la urbanización*

ordenada de la expansión periférica y la localización adecuada con relación al área urbana consolidada de suelo apto para la urbanización progresiva;

- Fracción VI. Las políticas e instrumentos para la reestructuración, localización, Mejoramiento de la infraestructura y los equipamientos del ámbito metropolitano;
 - Fracción VII. Las acciones y las previsiones de inversión para la dotación de infraestructura, equipamiento y Servicios Urbanos que sean comunes a los Centros de Población de la zona conurbada;
 - Fracción VIII. Las acciones de Movilidad, incluyendo los medios de transporte público masivo, los sistemas no motorizados y aquellos de bajo impacto ambiental;
 - Fracción XIII. Metodología o indicadores para dar seguimiento y evaluar la aplicación y el cumplimiento de los objetivos del programa de la Zona Metropolitana o Conurbación.
- ▶ Artículo 70. Para la accesibilidad universal de los habitantes a los servicios y satisfactores urbanos; las políticas de Movilidad deberán asegurar que las personas puedan elegir libremente la forma de trasladarse a fin de acceder a los bienes, servicios y oportunidades que ofrecen sus Centros de Población. Las políticas y programas para la Movilidad serán parte del proceso de planeación de los asentamientos Humanos.
 - ▶ Artículo 72. La Federación, las entidades federativas, los municipios y las Demarcaciones Territoriales, en el ámbito de sus competencias, establecerán los instrumentos y mecanismos para garantizar el tránsito a la Movilidad, mediante:
 - Fracción I. El diagnóstico, información, seguimiento y evaluación de las políticas y programas de Movilidad, incorporando entre otras, la perspectiva de género;
 - Fracción II. La gestión de instrumentos en la materia, tales como: cargos por congestión o restricciones de circulación en zonas determinadas; infraestructura peatonal, ciclista o de pacificación de tránsito; sistemas integrados de transporte; zonas de bajas o nulas emisiones; cargos y prohibiciones por estacionamientos en vía pública; estímulos a vehículos motorizados con baja o nula contaminación; restricciones de circulación para vehículos de carga y autos; tasas diferenciadas del impuesto de la tenencia que consideren la dimensión o características de los vehículos motorizados, entre otros, y
 - Fracción III. La priorización, congruencia y eficacia en las inversiones públicas, considerando el nivel de vulnerabilidad de usuarios, las externalidades que genera cada modo de transporte y su contribución a la productividad de la colectividad.
 - ▶ Artículo 73. La Federación, las entidades federativas, los municipios y las Demarcaciones Territoriales deberán promover y priorizar en la población la adopción de nuevos hábitos de Movilidad urbana sustentable y prevención de accidentes encaminados a mejorar las condiciones en que se realizan los desplazamientos de la población, lograr una sana convivencia en las calles, respetar el desplazamiento del peatón y su preferencia, prevenir

conflictos de tránsito, desestimular el uso del automóvil particular, promover el uso intensivo del transporte público y no motorizado y el reconocimiento y respeto a la siguiente jerarquía: personas con movilidad limitada y peatones, usuarios de transporte no motorizado, usuarios del servicio de transporte público de pasajeros, prestadores del servicio de transporte público de pasajeros, prestadores del servicio de transporte de carga y usuarios de transporte particular.

- ▶ Artículo 99. Los gobiernos Federal, de las entidades federativas, de los municipios y de las Demarcaciones Territoriales, promoverán la creación y funcionamiento de observatorios urbanos, con la asociación o participación plural de la sociedad, de las instituciones de investigación académica, de los colegios de profesionistas, de los organismos empresariales, de las organizaciones de la sociedad civil y el gobierno, para el estudio, investigación, organización y difusión de información y conocimientos sobre los problemas socio-espaciales y los nuevos modelos de políticas urbanas y regionales y de gestión pública. Los observatorios tendrán a su cargo las tareas de analizar la evolución de los fenómenos socio espaciales, en la escala, ámbito, sector o fenómeno que corresponda según sus objetivos, las políticas públicas en la materia, la difusión sistemática y periódica, a través de indicadores y sistemas de información geográfica de sus resultados e impactos.

■ **Ley General de Movilidad y Seguridad Vial (LGMSV). Nueva Ley publicada en el Diario Oficial de la Federación el 17 de mayo de 2022.**

- ▶ Artículo 1. (...) tiene por objeto establecer las bases y principios para garantizar el derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad.
- ▶ Artículo 7. Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial. El Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial será el mecanismo de coordinación entre las autoridades competentes en materia de movilidad y seguridad vial, de los tres órdenes de gobierno, así como con los sectores de la sociedad en la materia, a fin de cumplir el objeto, los objetivos y principios de esta Ley, la política, el Plan Nacional de Desarrollo, la Estrategia Nacional y los instrumentos de planeación específicos.
- ▶ Artículo 66. De la Federación. Corresponde a la Federación, en las respectivas atribuciones de sus dependencias:
 - Fracción II. Celebrar convenios de coordinación y concertación con las entidades federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, en materia de la presente Ley;
- ▶ Artículo 67. De las Entidades Federativas. Corresponde a las entidades federativas:
 - Fracción IV. Participar con las autoridades federales, de los municipios y de las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, en la planeación, diseño, instrumentación e implementación de la Estrategia Nacional y de los Convenios de Coordinación Metropolitanos, en los términos previstos en esta Ley y demás disposiciones legales aplicables;

- *Fracción VI. Celebrar convenios de coordinación con la Federación, otras entidades federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, para la implementación de acciones específicas, obras e inversiones en la materia;*
- ▶ *Artículo 68. De los municipios. Corresponde a los municipios las siguientes atribuciones:*
 - *Fracción V. Constituir las instancias locales y de coordinación metropolitana para la implementación de acciones integrales, acciones afirmativas transversales en materia de movilidad, en apego a esta Ley y demás disposiciones legales;*
 - *Fracción VI. Celebrar convenios de coordinación con la Federación, otras entidades federativas, municipios y demarcaciones territoriales de la Ciudad de México para la implementación de acciones específicas, obras e inversiones en la materia, así como aquellas que prioricen la movilidad de los grupos en situación de vulnerabilidad;*
- ▶ *Artículo 74. Mecanismos de coordinación y colaboración. Las atribuciones en materia de movilidad y seguridad vial serán ejercidas de manera concurrente por la Federación, las entidades federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, en el ámbito de la competencia que les otorga la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y esta Ley, así como a través de los mecanismos de coordinación y colaboración que se generen, respetando de manera irrestricta la institucionalidad de cada orden de gobierno. Para tal efecto, las autoridades en materia de movilidad y seguridad vial, en sus respectivos ámbitos de competencia, serán las siguientes:*
 - **Fracción I. La Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano;**
 - *Fracción II. La Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes;*
 - *Fracción III. La Secretaría de Seguridad y Protección Ciudadana;*
 - *Fracción IV. La Secretaría de Salud, a través del Secretariado Técnico del Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes;*
 - *Fracción V. La Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales;*
 - *Fracción VI. Las dependencias o entidades competentes de las entidades federativas;*
 - *Fracción VII. Las dependencias competentes de los municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, y*
 - *Fracción VIII. Los institutos de planeación de las entidades federativas, de los municipios y los de carácter metropolitano.*

Las atribuciones en materia de esta Ley de las entidades federativas, de los municipios y de las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, se ejercerán a través de las dependencias y entidades que señalen sus propios ordenamientos o que sean designadas para tal efecto.

- Artículo 75. Convenios de coordinación metropolitanos. En el caso de las zonas metropolitanas que correspondan a una entidad federativa, su planeación y regulación en materia de movilidad y seguridad vial se podrá realizar de manera conjunta y coordinada entre municipios, a través de sus instancias de gobernanza establecidas por la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano, mediante convenios de coordinación que para tal efecto se elaboren, con apego a lo dispuesto en esta Ley y demás disposiciones jurídicas aplicables.
- Artículo 76. Convenios de coordinación metropolitanos interestatales e intermunicipales. En el caso de que la zona metropolitana, delimitada formalmente, sea de carácter interestatal, las autoridades estatales que convergen convendrán entre ellas, la distribución de sus atribuciones en la materia. Los convenios que para tal efecto se acuerden, deberán guardar congruencia con la presente Ley y demás disposiciones jurídicas aplicables, a fin de generar una adecuada coordinación en la implementación de políticas públicas, acciones e inversiones que propicien el desarrollo y regulación de la movilidad y seguridad vial dentro de su territorio.
- Artículo 77. Naturaleza de los convenios de coordinación metropolitanos. Los convenios de coordinación metropolitanos celebrados por los tres órdenes de gobierno, podrán establecer las autoridades que serán las encargadas de la planeación, diseño, ejecución, operación, monitoreo y evaluación de la política de movilidad y seguridad vial a nivel metropolitano prevista en esta Ley y demás disposiciones jurídicas aplicables.
- Artículo 78. Observatorios Ciudadanos de Movilidad y Seguridad Vial. La Federación, las entidades federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México promoverán la creación de Observatorios con la participación de la sociedad, pueblos y comunidades indígenas y afromexicanas, zonas insulares, personas con discapacidad y las organizaciones que les representan, instituciones académicas y de investigación, colegios de profesionistas con incidencia directa en la materia de esta Ley, organismos empresariales del sector ligado a la movilidad, la seguridad vial y al transporte de bienes y mercancías, organizaciones de la sociedad civil organizada y los gobiernos respectivos, para el estudio, investigación y propuestas; evaluación de las políticas públicas, programas y acciones; capacitación a la comunidad; difusión de información y conocimientos sobre la problemática de la movilidad, la seguridad vial, la accesibilidad, la eficiencia, la sostenibilidad, la calidad y la inclusión e igualdad y sus implicaciones en el ordenamiento territorial, y en general sobre la aplicación de la presente Ley.
- Artículo 79. A fin de garantizar la participación efectiva de la sociedad, las leyes de las entidades federativas deberán tomar en cuenta a las instituciones de planeación y de participación ciudadana establecidas en la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano, sin limitar la posibilidad de crear otros organismos que se consideren necesarios.
- Artículo 81. Los Observatorios podrán llevar a cabo, de manera conjunta con los institutos de planeación de las entidades federativas, municipales, multi municipales y metropolitanos, procesos de consulta y deliberación sobre temas de movilidad y seguridad vial.

■ **Estrategia Nacional de Ordenamiento Territorial 2020-2040 (ENOT), 2021**

La ENOT, se plantea como el instrumento rector que, bajo un enfoque sistémico, configura la dimensión espacial y territorial del desarrollo de México en un horizonte de largo plazo hacia el 2020-2040; contiene un conjunto de lineamientos regionales y generales agrupados en diez Objetivos Prioritarios y tres Ejes Nacionales. Los lineamientos relacionados con la creación de los institutos metropolitanos de

planeación territorial, desarrollo urbano y movilidad son los siguientes:

- En el Eje Nacional 3, *Gobernanza territorial*, se plantea, por una parte, el Objetivo prioritario 3.1, conformar espacios de diálogo, coordinación y concertación entre actores para lograr una mayor articulación entre los órdenes de gobierno y sus dependencias buscando la estrecha vinculación con las personas, comunidades y pueblos indígenas y afroamericanos. El objetivo específico que tiene relación con las instancias institucionales de gobernanza metropolitana es el 3.1.4, el cual busca promover el fortalecimiento de los comités y consejos metropolitanos mediante la creación de reglamentos y criterios para la planeación y el funcionamiento conjunto de los sistemas y servicios urbanos, así como para el diseño, implementación y evaluación de proyectos y políticas de impacto metropolitano.
- Por otra parte, en este mismo Eje Nacional, se establece el Objetivo prioritario 3.2, que busca orientar programas sectoriales, regionales y especiales en la conformación coherente de los planes y programas correspondientes a los diferentes órdenes de gobierno, con un enfoque de federalismo cooperativo.
- Del conjunto de objetivos específicos de este objetivo prioritario que guardan relación con la gobernanza metropolitana son: el 3.2.1, fortalecer la gobernanza y los procesos de Ordenamiento Territorial de manera coordinada entre dos o más entidades federativas o municipales mediante la formulación, implementación y seguimiento de Programas de Ordenamiento Territorial Regionales y Desarrollo Urbano, con el fin contribuir a la armonización e integración de los instrumentos de Ordenamiento Territorial y Ordenamiento Ecológico a escala estatal, metropolitana, municipal y comunitaria, con la política nacional de Ordenamiento Territorial; y el 3.2.2, fortalecer el diálogo, vinculación y coordinación con los gobiernos estatales y municipales a través del Consejo Nacional de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano; Consejos Regionales y Estatales de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano; Comisiones Metropolitanas y de Conurbaciones, y Consejos Municipales de Desarrollo Urbano y Vivienda.
- Dentro de los retos de la ENOT 2020-2040, en relación a la conurbación y metropolización, se plantea: a) incentivar la colaboración entre sectores y entre los tres órdenes de gobierno, a fin de lograr una visión y acciones compartidas de planeación estratégica de las zonas metropolitanas por su alta influencia económica, territorial y social, siendo que en ellas se concentra 76% del PIB nacional y 63% de la población; b) lograr el reconocimiento normativo del fenómeno metropolitano como estratégico en el desarrollo económico, social, cultural y ambiental del país, desde el ámbito constitucional y de manera homologada en todas las entidades federativas como medida para la obligatoriedad en la implementación y el fortalecimiento de los instrumentos metropolitanos de gobernanza, planeación y financiamiento.

■ Estrategia Nacional de Movilidad y Seguridad Vial 2023-2042 (ENAMOV), 2023

La Estrategia Nacional de Movilidad y Seguridad Vial 2023-2042, contiene un análisis del marco normativo en el que se describen las atribuciones, facultades, instrumentos programáticos y los actores en los tres órdenes de gobierno y sectores en el tema de movilidad y seguridad vial; además, hace referencia al andamiaje normativo de los procesos de gobernanza, armonización legislativa estatal y la reglamentación municipal en materia de movilidad; así como la base para que los procesos institucionales posibiliten la promoción del diálogo y la participación con la ciudadanía que permitan su cumplimiento y facilite su implementación en la totalidad del territorio nacional.

Dentro de la estructura orgánica de los órdenes de gobierno, se hace mención a dos figuras de instituciones a nivel metropolitano con sus respectivas funciones y atribuciones en materia de ordenamiento territorial y movilidad, las cuales se describen en el siguiente cuadro 2.

Cuadro 2 del Anexo A. Mapeo general de actores a nivel metropolitano, 2022.

Instituto	Función	Atribución
Institutos Metropolitanos de Planeación	Instancias de coordinación entre estado(s) y los municipios que conforman una zona metropolitana, en materia de planeación territorial, incluyendo temas de movilidad, desarrollo urbano, ordenamiento territorial metropolitano, transporte público y seguridad vial.	Ordenamiento territorial y regulación de aspectos metropolitanos relacionados.
Agencias metropolitanas	Instancias de coordinación, operación, regulación de aspectos conexos a las actividades de transporte, operación vial, infraestructuras y equipamientos vinculados con la movilidad	Aspectos metropolitanos relacionados con la movilidad.

Fuente: Adaptado de la Estrategia Nacional de Movilidad y Seguridad Vial 2023-2042, p. 61.

En el contexto de la Estrategia Nacional de Movilidad y Seguridad Vial 2023-2042, las líneas de acción orientadas a la creación de institutos metropolitanos de planeación territorial, desarrollo urbano y de movilidad, son las siguientes:

Eje 1: Movilidades articuladas al desarrollo económico territorial

- Crear una propuesta del diseño institucional y administrativo, para la instalación de Institutos Estatales, Metropolitanos de Movilidad y Seguridad Vial a través de un trabajo conjunto con entidades y los municipios.

Eje 2: Servicios de transporte público de personas, se propone

- Suscribir Convenios de Coordinación Metropolitana para una adecuada coordinación en la implementación de políticas públicas, acciones e inversiones que propicien el desarrollo y regulación de la movilidad y seguridad vial dentro de estas principales metrópolis del país.

En el apartado D. Plan de implementación de la Estrategia Nacional de Movilidad y Seguridad Vial 2023-2042 (ENAMOV) de 2023, se plantea el fortalecimiento institucional que posibilitará y facilitará la implementación de las líneas de acción e instrumentos contemplados; promover la coordinación para la gobernanza de movilidad y seguridad vial en las zonas metropolitanas y la creación de autoridades metropolitanas en la materia; mejorar y robustecer el marco institucional para facilitar la operación coordinada de los tres órdenes de gobierno, así como su integración con todas las dependencias.

Esto posibilita y amplía la oportunidad mencionada anteriormente, en cuanto a impulsar la creación de los institutos metropolitanos de planeación (en las unidades territoriales que no cuenten con este tipo de órgano y determinen que se requiere) en las materias de ordenamiento territorial, desarrollo urbano, y de movilidad y seguridad vial, (articulados en una sola instancia), desarrollando acciones para *robustecerlos* y ejecutar de manera conjunta instrumentos, programas y proyectos en estas temáticas, que se encuentren alineados con la LGAHOTDU, la ENOT, la LGMSV y la ENAMOV.

■ **Ley General de Salud (Nueva Ley publicada en el Diario Oficial de la Federación el 7 de febrero de 1984. Última reforma publicada DOF 29-05-2023)**

El artículo 164, menciona que la Secretaría de Salud coordinará sus actividades con la Secretaría del Trabajo y Previsión Social, así como con la Secretaría de Infraestructura Comunicaciones y Transportes, y en general, con las dependencias y entidades públicas y con los gobiernos de las entidades federativas, para la investigación, prevención y control de los accidentes.

La Secretaría de Salud deberá realizar convenios con los gobiernos de las entidades federativas para determinar los exámenes psicofísicos integrales que se practicarán como requisito previo para la emisión o revalidación de licencias de conducir, así como para establecer otras medidas de prevención de accidentes o siniestros de tránsito. Esto es relevante en el tema de seguridad vial, ya que permite coadyuvar en la implementación adecuada de lo previsto en la LGMSV.

Otra instancia que se debe considerar en materia de seguridad vial, es el Secretariado Técnico del Consejo Nacional para la prevención de accidentes (STCONAPRA) de la Secretaría de Salud, que es la Unidad Administrativa encargada de proponer e implementar políticas públicas para prevenir y controlar los accidentes o siniestros de tránsito.

Anexo B.

Líneas de acción de la ENAMOV 2023-2042 vinculadas con las atribuciones de los Institutos Metropolitanos de Planeación (IMEPLANES).

La Guía metodológica para la elaboración y/o adecuación de los programas de zonas metropolitanas o conurbaciones (2021); y los Lineamientos simplificados para la elaboración de los Programas Metropolitanos (PM) de 2022 fueron utilizados como documentos únicamente orientativos para la definición de las líneas de acción aquí presentadas.

Eje Estratégico	Objetivo General	Objetivo Específico	Líneas de acción e instrumentos	Responsables	Plazo	Participación de los IMEPLAN
Eje 1: Movilidades articuladas al desarrollo económico territorial	Retomar la rectoría del Estado en el Ordenamiento territorial con una visión integral y de largo plazo.	1.1 Impulsar una mayor conectividad de México con el mundo	1.1.1 Impulso de libramientos ferroviarios y ferropuertos en las ciudades y metrópolis donde el ferrocarril las atraviese y genere barreras urbanas y externalidades negativas (...)	SICT Estados	Mediano Largo	Promover y contribuir para garantizar la seguridad de la población en los usos urbanos que sean compartidos y/o atravesados por diferentes medios de transporte, procurando la construcción de libramientos bajo las normas oficiales establecidas, delimitando adecuadamente las rutas ferroviarias. Este ejemplo fue considerado en el Programa Metropolitano de Coatzacoalcos, Veracruz, 2022 (publicado en junio 2023).
			1.1.12 Realizar planes y programas de logística urbana en las principales ciudades y metrópolis , entre las autoridades de los tres órdenes de gobierno (...)	SICT SE Estados Sector Privado	Mediano	Realizar planes y programas de logística urbana en la metrópolis.
			1.1.13 Desarrollar planes de operación y proyectos de equipamiento de retención y dosificación, desconsolidación, y consolidación de carga, y cambio intermodal para la última milla.	SICT Estados Sector Privado	Mediano	Elaborar lineamientos técnicos generales para la regulación a la circulación de vehículos de carga (Mapa funcional que contienen los polígonos de restricción horaria, los límites de circulación en accesos carreteros, las franjas factibles para ubicar los paraderos y los criterios que deben cumplirse). Ejemplo de los Lineamientos Técnicos Generales para la Regulación a la Circulación de Vehículos de Carga en el Área Metropolitana de Guadalajara, de fecha 2013 y ajustes a 2020. Publicados por el IMEPLAN del Área Metropolitana de Guadalajara.

Eje Estratégico	Objetivo General	Objetivo Específico	Líneas de acción e instrumentos	Responsables	Plazo	Participación de los IMEPLAN
Eje 1: Movilidades articuladas al desarrollo económico territorial	Retomar la rectoría del Estado en el Ordenamiento territorial con una visión integral y de largo plazo.	1.1 Impulsar una mayor conectividad de México con el mundo	1.1.14 Generar una coordinación operativa y normativa entre los tres órdenes de gobierno para la promoción de una distribución urbana sostenible, segura y eficiente de bienes y mercancías de los servicios de autotransporte federal, privado y sus servicios auxiliares.	Sistema SICT Sedatu Municipio	Corto Mediano	Elaborar lineamientos técnicos generales para la regulación a la circulación de vehículos de carga y su aplicación debe ajustarse a la normativa federal, estatal y municipal correspondiente. La modificación a los lineamientos estará sujeta a la evaluación de la regulación a la circulación de vehículos de autotransporte de carga. Ejemplo de los Lineamientos Técnicos Generales para la Regulación a la Circulación de Vehículos de Carga en el Área Metropolitana de Guadalajara, de fecha 2013 y ajustes a 2020. Publicados por el IMEPLAN del Área Metropolitana de Guadalajara.
Eje 1: Movilidades articuladas al desarrollo económico territorial	Retomar la rectoría del Estado en el Ordenamiento territorial con una visión integral y de largo plazo.	1.2 Garantizar que el ordenamiento territorial, la planeación del desarrollo urbano en todas sus escalas e instrumentos (nacional, regional, metropolitana, municipal y local) considere a la movilidad y el transporte, como elemento estructural del desarrollo.	1.2.1 Asegurar que en los planes y programas de ordenamiento territorial y planeación del desarrollo urbano: PDUE, PM, PMDU, PDUCP, PPDU de escalas: estatal, metropolitano , municipal, centros de población y parciales, consideren a la movilidad y el transporte, como elemento estructural del desarrollo de los asentamientos humanos y que promuevan: · Crecimiento urbano compacto especialmente en los corredores de alta movilidad. · Mayores densidades constructivas y de población, modificando el enfoque que prioriza los cajones de estacionamiento. · Usos mixtos y utilización de los equipamientos e infraestructuras del transporte para fomentar estas mezclas y funciones urbanas. · Planeación de los servicios, infraestructuras y equipamientos para la movilidad: activa (banquetas y vías ciclistas), el transporte público (centros de transferencias modal, paraderos, estaciones, terminales, corredores) y la seguridad vial (cruces seguros, pasos, señalización y dispositivos de control) · Promoción de infraestructura para el transporte, la movilidad y la seguridad vial · El Desarrollo Orientado al Transporte que logre diseños de zonas y corredores en las ciudades con mayor intensidad de uso ligadas a las redes integradas de transporte multimodales · Zonas de bajas emisiones en centralidades de alta atracción de viajes, tales como centros y subcentros urbanos de interés cívico, turístico, comercial o patrimonial, impulsando medios de transporte sustentables.	Sistema Sedatu Estados COM Municipios	Corto Mediano y Largo	Garantizar la armonización del tema de movilidad y seguridad vial en los Programas Metropolitanos de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano. Incluido en la Guía metodológica para la elaboración y/o adecuación de los programas de zonas metropolitanas o conurbaciones (Sedatu y BID, 2021) y en los Lineamientos simplificados para la elaboración de programas metropolitanos (Sedatu, 2022).

Eje Estratégico	Objetivo General	Objetivo Específico	Líneas de acción e instrumentos	Responsables	Plazo	Participación de los IMEPLAN
Eje 1: Movilidades articuladas al desarrollo económico territorial	Retomar la rectoría del Estado en el Ordenamiento territorial con una visión integral y de largo plazo.	1.2 Garantizar que el ordenamiento territorial, la planeación del desarrollo urbano en todas sus escalas e instrumentos (nacional, regional, metropolitana, municipal y local) considere a la movilidad y el transporte, como elemento estructural del desarrollo.	1.2.3 Diseñar las normas y los criterios para que los reglamentos de construcción y las leyes urbanísticas promuevan viviendas sin cajones de estacionamiento permitiendo una mejor utilización del suelo urbano, al tiempo que se promuevan alternativas para contar con estacionamientos en las proximidades que operen como pensiones.			Promover el diseño de normas, criterios y reglamentos de construcción de viviendas sin cajones de estacionamiento permitiendo una mejor utilización del suelo urbano, y plantear alternativas para contar con estacionamientos en las proximidades que operen como pensiones. Tiene relación con el lineamiento 1.2.1 de la ENAMOV 2023-2042, el cual establece que los Programas Metropolitanos (PM) consideren mayores densidades constructivas y de población, modificando el enfoque que prioriza los cajones de estacionamiento.
			1.2.4 Diseñar las normas y los criterios para que los estacionamientos en las vías públicas se reduzcan, en su caso se pague por el uso de éstas y se promueva una inversión para una mayor funcionalidad de los estacionamientos establecidos.	Congresos locales Ayuntamientos Sistema Estados	Mediano y Largo	Promover el diseño de normas y criterios para reducir los estacionamientos en las vías públicas. En la Estrategia Metropolitana de Movilidad Emergente del Área Metropolitana de Guadalajara (2021), se considera el tema de estacionamientos, el diagnóstico, su diseño y la gestión.
			1.2.6 Promover que las instancias de gobernanza metropolitana establecidas por la LGAHOTDU, brinden herramientas de coordinación en materia de movilidad y seguridad vial, conforme a lo establecido en los artículos 76, 77 y 78 de la LGMSV.	Sedatu Estados COM /CCDM Municipios	Mediano	Impulsar que las instancias de gobernanza metropolitana establecidas faciliten herramientas de coordinación en materia de movilidad y seguridad vial.

Eje Estratégico	Objetivo General	Objetivo Específico	Líneas de acción e instrumentos	Responsables	Plazo	Participación de los IMEPLAN
Eje 1: Movilidades articuladas al desarrollo económico territorial	Retomar la rectoría del Estado en el Ordenamiento territorial con una visión integral y de largo plazo.	1.2 Garantizar que el ordenamiento territorial, la planeación del desarrollo urbano en todas sus escalas e instrumentos (nacional, regional, metropolitana, municipal y local) considere a la movilidad y el transporte, como elemento estructural del desarrollo.	1.2.10 Armonizar los Instrumentos de Planeación del Desarrollo Urbano con énfasis en los grandes corredores urbanos, vías principales, entorno a los sistemas de transporte público masivo y semimasivo para que se promuevan mayores densidades y con un modelo de Desarrollo Orientado al Transporte.	Sedatu INFONAVIT Estados Municipios	Corto	Promover que los Instrumentos de Planeación del Desarrollo Urbano se armonicen con el modelo de Desarrollo Orientado al Transporte, con énfasis en los grandes corredores urbanos, vías principales, entorno a los sistemas de transporte público masivo y semimasivo. Tiene relación con el lineamiento 1.2.1 de la ENAMOV 2023-2042, el cual establece que los Programas Metropolitanos (PM) consideren el Desarrollo Orientado al Transporte.
			1.2.11 (a) Promover que, en los instrumentos de planeación del desarrollo urbano, delimiten las restricciones por pasos de infraestructuras -derechos de vía- (secciones transversales) que permitan priorizar y asegurar posibles ampliaciones y requerimientos para el transporte público masivo y semimasivo.	SICT Sedatu Estados Municipios	Corto	Asegurar que los instrumentos de planeación del desarrollo urbano, delimiten las restricciones por pasos de infraestructuras -derechos de vía- (secciones transversales) que permitan priorizar y asegurar posibles ampliaciones y requerimientos para el transporte público masivo y semimasivo. Este lineamiento se considera en los incisos II y XII del Artículo 34 de la LGAHOTDU de 2016 (Última Reforma DOF 01-06-2021), ampliado en la Guía metodológica para la elaboración y/o adecuación de los programas de zonas metropolitanas o conurbaciones (Sedatu y BID, 2021, p. 18 y 21); considerado en los Lineamientos simplificados para la elaboración de programas metropolitanos (Sedatu, 2022); incluido en la Estrategia Metropolitana de Movilidad Emergente del Área Metropolitana de Guadalajara (2021).
			1.2.11(b) Incentivos y/o penalizaciones normativas, fiscales, hacendarias y urbanísticas que promuevan la construcción de vivienda social en zonas centrales, que están abandonadas, subutilizadas o que tengan potencial, y acordes a los Planes y Programas de Desarrollo Urbano, que esto por ende permita mejorar la movilidad y seguridad vial.	Sedatu CONAVI INFONAVIT Estados Municipios	Corto al Largo	Establecer incentivos y/o penalizaciones normativas, fiscales, hacendarias y urbanísticas que promuevan la construcción de vivienda social en zonas centrales, que están abandonadas, subutilizadas o que tengan potencial, y acordes a los Planes y Programas de Desarrollo Urbano, que esto por ende permita mejorar la movilidad y seguridad vial. Este lineamiento se considera en el Inciso IV del Artículo 34 de la LGAHOTDU de 2016 (Última Reforma DOF 01-06-2021), ampliado en la Guía metodológica para la elaboración y/o adecuación de los programas de zonas metropolitanas o conurbaciones (Sedatu y BID, 2021, p. 18); considerado en los Lineamientos simplificados para la elaboración de programas metropolitanos (Sedatu, 2022).

Eje Estratégico	Objetivo General	Objetivo Específico	Líneas de acción e instrumentos	Responsables	Plazo	Participación de los IMEPLAN
Eje 1: Movilidades articuladas al desarrollo económico territorial	Retomar la rectoría del Estado en el Ordenamiento territorial con una visión integral y de largo plazo.	1.2 Garantizar que el ordenamiento territorial, la planeación del desarrollo urbano en todas sus escalas e instrumentos (nacional, regional, metropolitana, municipal y local) considere a la movilidad y el transporte, como elemento estructural del desarrollo.	1.2.11 (c) Generar lineamientos para la definición e implementación de zonas de bajas emisiones, en particular en las zonas centrales o de gran afluencia de personas dentro de las principales ciudades del país.	Sistema Estados COM	Corto	Elaborar lineamientos para la definición e implementación de zonas de bajas emisiones en el ámbito territorial de la metrópolis. Este lineamiento se considera en los incisos VIII y X del Artículo 34 de la LGAHOTDU de 2016 (Última Reforma DOF 01-06-2021), ampliado en la Guía metodológica para la elaboración y/o adecuación de los programas de zonas metropolitanas o conurbaciones (Sedatu y BID, 2021, p. 20).
			1.2.13 Fomentar, en coordinación con los municipios y entidades, la integración de nodos y/o equipamientos de transporte de pasajeros y de carga, con los sistemas de transporte existentes, con base en la red de distribución urbana de mercancías.	SICT Sedatu Estados Municipios	Mediano	Promover la coordinación entre el municipio o los municipios de la metrópolis con la entidad o entidades federativas, para la integración de nodos y/o equipamientos de transporte de pasajeros y de carga, con los sistemas de transporte existentes, con base en la red de distribución urbana de mercancías. Tiene relación con el lineamiento 1.2.6 de la ENAMOV 2023-2042, el cual establece promover que las instancias de gobernanza metropolitana establecidas por la LGAHOTDU de 2016 (Última Reforma DOF 01-06-2021), brinden herramientas de coordinación en materia de movilidad y seguridad vial, conforme a lo establecido en los artículos 76, 77 y 78 de la LGMSV.
			1.2.16 Fomentar, en coordinación con los municipios y entidades, la integración de nodos y/o equipamientos de transporte privado a la red integrada de transporte de las ciudades y regiones, potenciando el uso de estacionamientos públicos y nodos de integración, para reducir el uso de este modo de transporte y desincentivar la ocupación de la vía pública como estacionamiento e incorporando tecnologías para un uso más eficiente de los espacios públicos y de los equipamientos de integración.	SICT Sedatu Estados Municipios	Mediano a Largo	Promover la coordinación entre el municipio o los municipios de la metrópolis con la entidad o entidades federativas, para la integración de nodos y/o equipamientos de transporte privado a la red integrada de transporte de la metrópolis, potenciando el uso de estacionamientos públicos y nodos de integración, para reducir el uso de este modo de transporte y desincentivar la ocupación de la vía pública como estacionamiento e incorporando tecnologías para un uso más eficiente de los espacios públicos y de los equipamientos de integración. Tiene relación con el lineamiento 1.2.6 de la ENAMOV 2023-2042, el cual establece promover que las instancias de gobernanza metropolitana establecidas por la LGAHOTDU de 2016 (Última Reforma DOF 01-06-2021), brinden herramientas de coordinación en materia de movilidad y seguridad vial, conforme a lo establecido en los artículos 76, 77 y 78 de la LGMSV.

Eje Estratégico	Objetivo General	Objetivo Específico	Líneas de acción e instrumentos	Responsables	Plazo	Participación de los IMEPLAN
Eje 1: Movilidades articuladas al desarrollo económico territorial	Retomar la rectoría del Estado en el Ordenamiento territorial con una visión integral y de largo plazo.	1.2 Garantizar que el ordenamiento territorial, la planeación del desarrollo urbano en todas sus escalas e instrumentos (nacional, regional, metropolitana, municipal y local) considere a la movilidad y el transporte, como elemento estructural del desarrollo.	1.2.17 Vincular el fomento al uso del transporte colectivo con instrumentos para el financiamiento para la inversión, innovación y operación, procurando un desarrollo económico con un enfoque de multimodalidad y multifuncionalidad urbana	Sedatu Estados Municipio	Corto y Mediano	Fomentar el uso del transporte colectivo con instrumentos para el financiamiento para la inversión, innovación y operación, procurando un desarrollo económico con un enfoque de multimodalidad y multifuncionalidad urbana. Tiene relación con el lineamiento 1.2.1 de la ENAMOV 2023-2042, el cual establece que los Programas Metropolitanos de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano consideren el Desarrollo Orientado al Transporte.
		1.3 Impulsar las condiciones de seguridad, eficiencia y sostenibilidad para el tránsito de bienes y mercancías que circulan en el territorio nacional e impulsan el desarrollo económico, con un énfasis en las características regionales y metropolitanas de nuestro país, a través del fortalecimiento normativo e institucional, de la planeación de la movilidad en sus distintas escalas y de la innovación incorporando modelos de gestión y mecanismos de operación e integración.	1.3.1 Fortalecer los mecanismos de supervisión y vigilancia de la infraestructura, los equipamientos y servicios del transporte, a fin de asegurar el cumplimiento de la normatividad, propiciar una mayor competitividad del transporte y una mayor seguridad para las personas usuarias.	Sistema SICT Estados Municipios	Corto Mediano	Fortalecer los mecanismos de supervisión y vigilancia de la infraestructura, los equipamientos y servicios del transporte, a fin de asegurar el cumplimiento de la normatividad, propiciar una mayor competitividad del transporte y una mayor seguridad para las personas usuarias. Este lineamiento se considera en los Incisos II y XII del Artículo 34 de la LGAHOTDU de 2016 (Última Reforma DOF 01-06-2021), ampliado en la Guía metodológica para la elaboración y/o adecuación de los programas de zonas metropolitanas o conurbaciones (Sedatu y BID, 2021, p. 18 y 21); considerado en los Lineamientos simplificados para la elaboración de programas metropolitanos (Sedatu, 2022); incluido en la Estrategia Metropolitana de Movilidad Emergente del Área Metropolitana de Guadalajara (2021).

Eje Estratégico	Objetivo General	Objetivo Específico	Líneas de acción e instrumentos	Responsables	Plazo	Participación de los IMEPLAN
Eje 1: Movilidades articuladas al desarrollo económico territorial	Retomar la rectoría del Estado en el Ordenamiento territorial con una visión integral y de largo plazo.	1.3 Impulsar las condiciones de seguridad, eficiencia y sostenibilidad para el tránsito de bienes y mercancías que circulan en el territorio nacional e impulsan el desarrollo económico, con un énfasis en las características regionales y metropolitanas de nuestro país, a través del fortalecimiento normativo e institucional, de la planeación de la movilidad en sus distintas escalas y de la innovación incorporando modelos de gestión y mecanismos de operación e integración.	1.3.2 Incorporar mayor tecnología en los sistemas de vigilancia, monitoreo y sanción para la regulación de las velocidades de vehículos que transitan por carreteras y vías urbanas.	SICT Estados	Mediano Largo	Asegurar la incorporación de tecnologías en los sistemas de vigilancia, monitoreo y sanción para la regulación de las velocidades de vehículos que transitan por carreteras y vías urbanas de la metrópolis. En la Estrategia Metropolitana de Movilidad Emergente del Área Metropolitana de Guadalajara (2021), se consideran mapas de velocidad máxima permitida en la vialidad de la metrópolis, infracciones según su exceso de velocidad, radares de control de velocidad, señalamiento en corredores metropolitanos, entre otros aspectos.
		1.3.7 Fortalecer los acuerdos interinstitucionales para mejorar la conectividad entre la red federal de carreteras con la red estatal, considerando la armonización normativa entre lineamientos federales y locales.	1.3.7 Fortalecer los acuerdos interinstitucionales para mejorar la conectividad entre la red federal de carreteras con la red estatal, considerando la armonización normativa entre lineamientos federales y locales.	SICT Estados Municipios	Corto	Promover los acuerdos interinstitucionales para mejorar la conectividad entre la red federal y estatal de carreteras con la vialidad de la metrópolis, considerando la armonización normativa entre lineamientos federales, regionales y locales. Tiene relación con el lineamiento 1.2.6 de la ENAMOV 2023-2042, el cual establece promover que las instancias de gobernanza metropolitana establecidas por la LGAHOTDU de 2016 (Última Reforma DOF 01-06-2021), brinden herramientas de coordinación en materia de movilidad y seguridad vial, conforme a lo establecido en los artículos 76, 77 y 78 de la LGMSV.

Eje Estratégico	Objetivo General	Objetivo Específico	Líneas de acción e instrumentos	Responsables	Plazo	Participación de los IMEPLAN
Eje 2: Servicios de transporte público de personas	Impulsar los servicios de transporte público de personas para que éstos sean asequibles, eficientes, sostenibles, seguros, de calidad, accesibles e inclusivos e integrados, que atiendan las desigualdades socio-espaciales y las movilidades desiguales de género, discapacidad, edad, etnicidad y territorialidad (urbana, rural e insular).	2.1 Ordenar los servicios de transporte público desde un marco jurídico-normativo, institucional y operativo sólido que asegure la prestación con calidad, seguridad y eficiencia en todo el territorio nacional, con una visión de inclusión y justicia socio-espacial.	2.1.4 Suscribir Convenios de Coordinación Metropolitana para una adecuada coordinación en la implementación de políticas públicas, acciones e inversiones que propicien el desarrollo y regulación de la movilidad y seguridad vial dentro de estas principales metrópolis del país.	Sedatu	Corto	Establecer Convenios de Coordinación Metropolitana para una adecuada coordinación en la implementación de políticas públicas, acciones e inversiones que propicien el desarrollo y regulación de la movilidad y seguridad vial dentro de estas principales metrópolis del país.
			Estados	Mediano		
				COM		
				Municipios		
				Metropolitanos		
			2.1.12 Impulsar el desarrollo de aplicaciones para los usuarios del transporte público, donde puedan conocer en tiempo real el intervalo de los servicios, sus transbordos para completar sus viajes, origen destino final, calificar la calidad del servicio, y reportar cualquier anomalía en el servicio.	Sistema	Mediano	Desarrollar aplicaciones para los usuarios del transporte público, donde puedan conocer en tiempo real el intervalo de los servicios, sus transbordos para completar sus viajes, origen destino final, calificar la calidad del servicio, y reportar cualquier anomalía en el servicio.
				SICT	Largo	
				Estados		Este lineamiento se considera de manera general en el Inciso II del Artículo 34 de la LGAHOTDU de 2016 (Última Reforma DOF 01-06-2021), ampliado en la Guía metodológica para la elaboración y/o adecuación de los programas de zonas metropolitanas o conurbaciones (Sedatu y BID, 2021, p. 18); considerado de manera específica en las líneas de acción de la Estrategia Metropolitana de Movilidad Emergente del Área Metropolitana de Guadalajara (2021).

Eje Estratégico	Objetivo General	Objetivo Específico	Líneas de acción e instrumentos	Responsables	Plazo	Participación de los IMEPLAN
Eje 2: Servicios de transporte público de personas	Impulsar los servicios de transporte público de personas para que éstos sean asequibles, eficientes, sostenibles, seguros, de calidad, accesibles e inclusivos e integrados, que atiendan las desigualdades socio-espaciales y las movilidades desiguales de género, discapacidad, edad, etnicidad y territorialidad (urbana, rural e insular).	2.2 Mejorar la cobertura, fiabilidad y accesibilidad de los sistemas y medios de transporte público a toda la población en sus distintas características, escalas y ámbitos, desde lo metropolitano, interurbano, urbano, rural e insular, promoviendo las desigualdades socio-espaciales y las movilidades desiguales de género, discapacidad, edad, etnicidad y territorialidad (urbana, rural e insular).	2.2.1 Promover y priorizar la construcción y operación de sistemas de transporte público integrados, entre sistemas ferroviarios masivos como trenes interurbanos, suburbanos, ligeros, metros y los sistemas semi-masivos tipo BRT, trolebuses o por teleférico/cable.	Sistema	Corto	Promover y priorizar la construcción y operación de sistemas de transporte público integrados, entre sistemas ferroviarios masivos como trenes interurbanos, suburbanos, ligeros, metros y los sistemas semi-masivos tipo BRT, trolebuses o por teleférico/cable.
				SICT	Mediano	
				SHCP	Largo	Este lineamiento se considera en el Inciso II del Artículo 34 de la LGAHOTDU de 2016 (Última Reforma DOF 01-06-2021), ampliado en la Guía metodológica para la elaboración y/o adecuación de los programas de zonas metropolitanas o conurbaciones (Sedatu y BID, 2021, p. 18); considerado en la Estrategia Metropolitana de Movilidad Emergente del Área Metropolitana de Guadalajara (2021).
				BANOBRAS		
				Estado		Red integral de movilidad sustentable incluida en la Agenda Metropolitana de la Zona Metropolitana de Puerto Vallarta-Bahía de Banderas.

Eje Estratégico	Objetivo General	Objetivo Específico	Líneas de acción e instrumentos	Responsables	Plazo	Participación de los IMEPLAN
Eje 2: Servicios de transporte público de personas	Impulsar los servicios de transporte público de personas para que éstos sean asequibles, eficientes, sostenibles, seguros, de calidad, accesibles, inclusivos e integrados, que atiendan las desigualdades socio-espaciales y las movi- lidades desiguales de género, discapacidad, edad, etnicidad y territorialidad (urbana, rural e insular).	2.2 Mejorar la cobertura, fiabilidad y accesibilidad de los sistemas y medios de transporte público a toda la población en sus distintas características, escalas y ámbitos, desde lo metropolitano, interurbano, urbano, rural e insular, promoviendo transitar a sistemas integrados de transporte (...)	2.2.2 Promover que en las ciudades se integren los servicios de transporte público en sistema integrados en redes, con nodos y troncales, rutas alimentadoras y complementarias (dependiendo de la ciudad).	Sistema BANOBRAS Estado Municipios	Corto Mediano	Asegurar que en la metrópolis se integren los servicios de transporte público en sistema integrados en redes, con nodos y troncales, rutas alimentadoras y complementarias. Este lineamiento se considera en el Inciso II del Artículo 34 de la LGAHOTDU de 2016, ampliado en la Guía metodológica para la elaboración y/o adecuación de los programas de zonas metropolitanas o conurbaciones (Sedatu y BID, 2021, p. 18) Estudio de Movilidad Metropolitana incluido en la Agenda Metropolitana de la Zona Metropolitana de Puerto Vallarta y Bahía de Banderas.
			2.2.5 Elaborar Lineamientos con criterios de diseño para la construcción de equipamientos e infraestructuras de transporte público, donde se promueva la accesibilidad, seguridad e iluminación, desde una perspectiva de género.	Sistema SICT Sedatu Estados	Corto	Elaborar Lineamientos con criterios de diseño para la construcción de equipamientos e infraestructuras de transporte público, donde se promueva la accesibilidad, seguridad e iluminación, desde una perspectiva de género. Este lineamiento se considera en los incisos II y XII del Artículo 34 de la LGAHOTDU de 2016 (Última Reforma DOF 01-06-2021), ampliado en la Guía metodológica para la elaboración y/o adecuación de los programas de zonas metropolitanas o conurbaciones (Sedatu y BID, 2021, p. 18 y 21); considerado en los Lineamientos simplificados para la elaboración de programas metropolitanos (Sedatu, 2022); incluido en la Estrategia Metropolitana de Movilidad Emergente del Área Metropolitana de Guadalajara (2021).
			2.2.6 Elaborar Lineamientos para la implementación de sistemas inteligentes de transporte, vinculados a los servicios de transporte público y de autotransporte federal.	Sistema SICT Sedatu Estados	Corto	Elaborar Lineamientos para la implementación de sistemas inteligentes de transporte, vinculados a los servicios de transporte público. Este lineamiento se considera de manera general en el Inciso II del Artículo 34 de la LGAHOTDU de 2016 (Última Reforma DOF 01-06-2021), ampliado en la Guía metodológica para la elaboración y/o adecuación de los programas de zonas metropolitanas o conurbaciones (Sedatu y BID, 2021, p. 18); considerado de manera específica en las líneas de acción de la Estrategia Metropolitana de Movilidad Emergente del Área Metropolitana de Guadalajara (2021).

Eje Estratégico	Objetivo General	Objetivo Específico	Líneas de acción e instrumentos	Responsables	Plazo	Participación de los IMEPLAN
Eje 2: Servicios de transporte público de personas	Impulsar los servicios de transporte público de personas para que éstos sean asequibles, eficientes, sostenibles, seguros, de calidad, accesibles, inclusivos e integrados, que atiendan las desigualdades socio-espaciales y las movi- lidades desiguales de género, discapacidad, edad, etnicidad y territorialidad (urbana, rural e insular).	2.2 Mejorar la cobertura, fiabilidad y accesibilidad de los sistemas y medios de transporte público a toda la población en sus distintas características, escalas y ámbitos, desde lo metropolitano, interurbano, urbano, rural e insular, promoviendo transitar a sistemas integrados de transporte (...)	2.2.7 Elaborar lineamientos y su implementación para la optimización de rutas de transporte urbano que eviten traslapes, sobredimensionamiento de rutas, mala planeación de las frecuencias, todo esto, con base en los datos de la demanda de los sistemas de monitoreo derivados de los procesos de digitalización.	Sistema Gobierno Federal Estados	Mediano	Elaborar lineamientos y su implementación para la optimización de rutas de transporte urbano que eviten traslapes, sobredimensionamiento de rutas, mala planeación de las frecuencias, todo esto, con base en los datos de la demanda de los sistemas de monitoreo derivados de los procesos de digitalización. Este lineamiento se considera en los incisos II y XII del Artículo 34 de la LGAHOTDU de 2016 (Última Reforma DOF 01-06-2021), ampliado en la Guía metodológica para la elaboración y/o adecuación de los programas de zonas metropolitanas o conurbaciones (Sedatu y BID, 2021, p. 18 y 21); considerado en los Lineamientos simplificados para la elaboración de programas metropolitanos (Sedatu, 2022); incluido en la Estrategia Metropolitana de Movilidad Emergente del Área Metropolitana de Guadalajara (2021).
			2.2.9 Digitalización y acceso a la información que se genera de todos los servicios de transporte público, que permitan diseñar y tomar mejores decisiones sobre su operación y funcionamiento (concesiones, rutas, derroteros, vehículos, operadores, entre otros), que posteriormente pueda estar en el SITU.	Sistema SICT Estados Municipios	Mediano	Asegurar la digitalización y acceso a la información que se genera de todos los servicios de transporte público, que permitan diseñar y tomar mejores decisiones sobre su operación y funcionamiento (concesiones, rutas, derroteros, vehículos, operadores, entre otros), que posteriormente pueda estar en el SITU. Este lineamiento se considera en los incisos II y XII del Artículo 34 de la LGAHOTDU de 2016 (Última Reforma DOF 01-06-2021), ampliado en la Guía metodológica para la elaboración y/o adecuación de los programas de zonas metropolitanas o conurbaciones (Sedatu y BID, 2021, p. 18 y 21); considerado en los Lineamientos simplificados para la elaboración de programas metropolitanos (Sedatu, 2022).

Eje Estratégico	Objetivo General	Objetivo Específico	Líneas de acción e instrumentos	Responsables	Plazo	Participación de los IMEPLAN
Eje 2: Servicios de transporte público de personas	Impulsar los servicios de transporte público de personas para que éstos sean asequibles, eficientes, sostenibles, seguros, de calidad, accesibles, inclusivos e integrados, que atiendan las desigualdades socio-espaciales y las movilidades desiguales de género, discapacidad, edad, etnicidad y territorialidad (urbana, rural e insular).	2.2 Mejorar la cobertura, fiabilidad y accesibilidad de los sistemas y medios de transporte público a toda la población en sus distintas características, desde lo metropolitano, interurbano, urbano, rural e insular, promoviendo transitar a sistemas integrados de transporte (...)	2.2.12 Establecer corredores seguros que conecten zonas de alta demanda y puntos de intercambio, en zonas con notable actividad nocturna, además de incrementar la seguridad del corredor reforzando la vigilancia formal y el patrullaje.	Sistema Estados Municipios	Mediano	Establecer corredores seguros que conecten zonas de alta demanda y puntos de intercambio, en zonas con notable actividad nocturna, además de incrementar la seguridad del corredor reforzando la vigilancia formal y el patrullaje. Este lineamiento se considera en los incisos II y XII del Artículo 34 de la LGAHOTDU de 2016 (Última Reforma DOF 01-06-2021), ampliado en la Guía metodológica para la elaboración y/o adecuación de los programas de zonas metropolitanas o conurbaciones (Sedatu y BID, 2021, p. 18 y 21).

Eje Estratégico	Objetivo General	Objetivo Específico	Líneas de acción e instrumentos	Responsables	Plazo	Participación de los IMEPLAN
Eje 2: Servicios de transporte público de personas	Impulsar los servicios de transporte público de personas para que éstos sean asequibles, eficientes, sostenibles, seguros, de calidad, accesibles, inclusivos e integrados, que atiendan las desigualdades socio-espaciales y las movilidades desiguales de género, discapacidad, edad, etnicidad y territorialidad (urbana, rural e insular).	2.3 Mejorar la operación, regulación y supervisión de los servicios de transporte público con infraestructura, tecnología y modelos de gestión que promuevan la transformación del modelo de concesiones individuales, integrándose al sistema de transporte multimodal.	2.3.12 Transitar a la mejora tecnológica y descarbonización de los servicios de transporte público. Impulsando políticas y programas de sustitución de flota de transporte público por vehículos menos contaminantes o de cero emisiones, a través de incentivos económicos.	Sistema SEMARNAT Estados	Mediano Largo	Fomentar el la mejora tecnológica y descarbonización de los servicios de transporte público. Impulsando políticas y programas de sustitución de flota de transporte público por vehículos menos contaminantes o de cero emisiones, a través de incentivos económicos. Este lineamiento se considera en los incisos VIII y X del Artículo 34 de la LGAHOTDU de 2016 (Última Reforma DOF 01-06-2021), ampliado en la Guía metodológica para la elaboración y/o adecuación de los programas de zonas metropolitanas o conurbaciones (Sedatu y BID, 2021, p. 20). Considerado en la Estrategia Metropolitana de Movilidad Emergente del Área Metropolitana de Guadalajara (2021).

Eje Estratégico	Objetivo General	Objetivo Específico	Líneas de acción e instrumentos	Responsables	Plazo	Participación de los IMEPLAN
Eje 3: Movilidad activa	Promover los desplazamientos a pie y en bicicleta de forma segura, accesible y facilitando la multimodalidad por medio del diseño universal y planificación de redes que se integren a los distintos modos de transporte, asegurando la participación equitativa de todas las personas en el entorno urbano.	3.1 Incentivar la movilidad activa por medio de la creación de redes de infraestructura y equipamientos peatonal y ciclista en todas las escalas territoriales, contribuyendo a la integración de este modo de transporte a la red de movilidad intermodal y permitiendo una mejora de la experiencia y seguridad de los viajes.	3.1.1 Publicar, implementar y capacitar, en los tres órdenes de gobierno, la Norma Oficial Mexicana en materia de estructura y diseño para vías urbanas.	Sistema Sedatu Municipios	Corto	Implementar la Norma Oficial Mexicana en materia de estructura y diseño para vías urbanas, y capacitar al personal con competencia en la materia. Este lineamiento se considera en el Inciso II del Artículo 34 de la LGAHOTDU de 2016 (Última Reforma DOF 01-06-2021), ampliado en la Guía metodológica para la elaboración y/o adecuación de los programas de zonas metropolitanas o conurbaciones (Sedatu y BID, 2021, p. 18).
			3.1.3 Diseñar y liberar las banquetas de obstáculos para hacerlas accesibles.	Estados Municipios	Corto Mediano	Diseñar y liberar las banquetas de obstáculos para hacerlas accesibles. Este lineamiento se considera en el Inciso II del Artículo 34 de la LGAHOTDU de 2016 (Última Reforma DOF 01-06-2021), ampliado en la Guía metodológica para la elaboración y/o adecuación de los programas de zonas metropolitanas o conurbaciones (Sedatu y BID, 2021, p. 18); considerado en los Lineamientos simplificados para la elaboración de programas metropolitanos (Sedatu, 2022); incluido en la Estrategia Metropolitana de Movilidad Emergente del Área Metropolitana de Guadalajara (2021).

Eje Estratégico	Objetivo General	Objetivo Específico	Líneas de acción e instrumentos	Responsables	Plazo	Participación de los IMEPLAN
Eje 3: Movilidad activa	Promover los desplazamientos a pie y en bicicleta de forma segura, accesible y facilitando la multimodalidad por medio del diseño universal y planificación de redes que se integren a los distintos modos de transporte, asegurando la participación equitativa de todas las personas en el entorno urbano.	3.1 Incentivar la movilidad activa por medio de la creación de redes de infraestructura y equipamientos peatonal y ciclista en todas las escalas territoriales, contribuyendo a la integración de este modo de transporte a la red de movilidad intermodal y permitiendo una mejora de la experiencia y seguridad de los viajes.	3.1.5 Impulsar políticas públicas para el uso de las bicicletas como transporte público, con sistemas públicos, integrados a la red de movilidad y priorizando los espacios periurbanos para viajes de "último kilómetro" con beneficios económicos por la reducción del costo del transporte para la población que los utilice.	Sistema Sedatu Estados Municipio	Corto Mediano	Fomentar el diseño de políticas públicas para el uso de las bicicletas como transporte público, con sistemas públicos, integrados a la red de movilidad y priorizando los espacios periurbanos para viajes de "último kilómetro" con beneficios económicos por la reducción del costo del transporte para la población que los utilice. Este lineamiento se considera en el Inciso II del Artículo 34 de la LGAHOTDU de 2016 (Última Reforma DOF 01-06-2021), ampliado en la Guía metodológica para la elaboración y/o adecuación de los programas de zonas metropolitanas o conurbaciones (Sedatu y BID, 2021, p. 18); considerado en los Lineamientos simplificados para la elaboración de programas metropolitanos (Sedatu, 2022); incluido en la Estrategia Metropolitana de Movilidad Emergente del Área Metropolitana de Guadalajara (2021). Red Integral de Movilidad Sustentable, incluido en la Agenda Metropolitana de la Zona Metropolitana de Puerto Vallarta-Bahía de Banderas.

Eje Estratégico	Objetivo General	Objetivo Específico	Líneas de acción e instrumentos	Responsables	Plazo	Participación de los IMEPLAN
Eje 3: Movilidad activa	Promover los desplazamientos a pie y en bicicleta de forma segura, accesible y facilitando la multimodalidad por medio del diseño universal y planificación de redes que se integren a los distintos modos de transporte, asegurando la participación equitativa de todas las personas en el entorno urbano.	3.2 Promover la intermodalidad, con la integración de la movilidad activa con los diferentes modos de transporte motorizados y ferroviarios, con el fin de que las personas usuarias elijan según sus necesidades.	3.2.2 Desarrollar planes y programas de estacionamiento seguro de vehículos no motorizados.	Sistema Estados Municipios	Mediano	Formular planes y programas de estacionamiento seguro de vehículos no motorizados. Este lineamiento se incluye en la Guía metodológica para la elaboración y/o adecuación de los programas de zonas metropolitanas o conurbaciones (Sedatu y BID, 2021, p. 136); considerado en los Lineamientos simplificados para la elaboración de programas metropolitanos (Sedatu, 2022); incluido en la Estrategia Metropolitana de Movilidad Emergente del Área Metropolitana de Guadalajara (2021).
			3.2.4 Impulsar un programa para que las ciudades recuperen la centralidad de las "estaciones centrales" de transporte público, emblematicar la importancia de este modo de transporte en las zonas centrales, en espacios adecuados y fomentando la multimodalidad, así como la mezcla de usos para generar un círculo virtuoso entre más atraktividad del transporte, más centralidad, ciudades más compactas y más usos y destinos urbanos alrededor del transporte.	Sistema Sedatu Estados Municipios	Mediano	Impulsar un programa para que las ciudades recuperen la centralidad de las "estaciones centrales" de transporte público, emblematicar la importancia de este modo de transporte en las zonas centrales, en espacios adecuados y fomentando la multimodalidad, así como la mezcla de usos para generar un círculo virtuoso entre más atraktividad del transporte, más centralidad, ciudades más compactas y más usos y destinos urbanos alrededor del transporte. Tiene relación con el lineamiento 1.2.1 de la ENAMOV 2023-2042, el cual establece que los Programas Metropolitanos (PM) consideren el Desarrollo Orientado al Transporte.

Eje Estratégico	Objetivo General	Objetivo Específico	Líneas de acción e instrumentos	Responsables	Plazo	Participación de los IMEPLAN
Eje 3: Movilidad activa	Promover los desplazamientos a pie y en bicicleta de forma segura, accesible y facilitando la multimodalidad por medio del diseño universal y planificación de redes que se integren a los distintos modos de transporte, asegurando la participación equitativa de todas las personas en el entorno urbano.	3.3 Impulsar que la movilidad activa sea prioritaria en la normativa de diseño vial, de ordenamiento del territorio y planeación urbana, bajo el criterio de "calles completas".	3.3.1 Participar en la elaboración de los instrumentos de planeación territorial incorporando medidas acordes a la jerarquía de la movilidad para reducir la necesidad de viajes motorizados.	Sedatu Estados Municipios	Corto	Participar en la elaboración de los instrumentos de planeación territorial incorporando medidas acordes a la jerarquía de la movilidad para reducir la necesidad de viajes motorizados. Este lineamiento se considera en el Inciso I del Artículo 34 de la LCAHOTDU de 2016 (Última Reforma DOF 01-06-2021), ampliado en la Guía metodológica para la elaboración y/o adecuación de los programas de zonas metropolitanas o conurbaciones (Sedatu y BID, 2021, p. 18).

Eje Estratégico	Objetivo General	Objetivo Específico	Líneas de acción e instrumentos	Responsables	Plazo	Participación de los IMEPLAN
Eje 3: Movilidad activa	Promover los desplazamientos a pie y en bicicleta de forma segura, accesible y facilitando la multimodalidad por medio del diseño universal y planificación de redes que se integren a los distintos modos de transporte, asegurando la participación equitativa de todas las personas en el entorno urbano.	3.3 Impulsar que la movilidad activa sea prioritaria en la normativa de diseño vial, de ordenamiento del territorio y planeación urbana, bajo el criterio de "calles completas".	3.3.3 Integrar infraestructura peatonal y ciclista que facilite la movilidad cotidiana en la normativa, reglas de operación y lineamientos de los fondos y programas de los tres órdenes de gobierno.	Sedatu Estados Municipios	Corto	Promover la integración de la infraestructura peatonal y ciclista que facilite la movilidad cotidiana en la normativa, reglas de operación y lineamientos de los fondos y programas de los tres órdenes de gobierno. Este lineamiento se considera en el Inciso II del Artículo 34 de la LGAHOTDU de 2016 (Última Reforma DOF 01-06-2021), ampliado en la Guía metodológica para la elaboración y/o adecuación de los programas de zonas metropolitanas o conurbaciones (Sedatu y BID, 2021, p. 18); considerado en los Lineamientos simplificados para la elaboración de programas metropolitanos (Sedatu, 2022); incluido en la Estrategia Metropolitana de Movilidad Emergente del Área Metropolitana de Guadalajara (2021).
			3.3.4 Impulsar el desarrollo e implementación de sistemas de bicicleta pública con suficiencia económica.	Estados Municipios	Mediano	Fomentar el desarrollo e implementación de sistemas de bicicleta pública con suficiencia económica. Este lineamiento se considera en el Inciso II del Artículo 34 de la LGAHOTDU de 2016 (Última Reforma DOF 01-06-2021), ampliado en la Guía metodológica para la elaboración y/o adecuación de los programas de zonas metropolitanas o conurbaciones (Sedatu y BID, 2021, p. 18); considerado en los Lineamientos simplificados para la elaboración de programas metropolitanos (Sedatu, 2022); incluido en la Estrategia Metropolitana de Movilidad Emergente del Área Metropolitana de Guadalajara (2021).
		3.4 Impulsar que la movilidad activa sea parte integral para la ejecución de los recursos de infraestructura a través de sus reglas de operación.	3.4.1 Integrar la infraestructura peatonal y ciclista con otros modos de transporte masivo considerando sus necesidades de operación. (ej. accesibilidad peatonal y ciclista en el entorno inmediato, biciestacionamientos, entre otros).	Sedatu Estados Municipios	Corto	Promover la integración de la infraestructura peatonal y ciclista con otros modos de transporte masivo considerando sus necesidades de operación. (ej. accesibilidad peatonal y ciclista en el entorno inmediato, biciestacionamientos, entre otros). Este lineamiento se considera en el Inciso II del Artículo 34 de la LGAHOTDU de 2016, ampliado en la Guía metodológica para la elaboración y/o adecuación de los programas de zonas metropolitanas o conurbaciones (Sedatu y BID, 2021, p. 18); considerado en los Lineamientos simplificados para la elaboración de programas metropolitanos (Sedatu, 2022); incluido en la Estrategia Metropolitana de Movilidad Emergente del Área Metropolitana de Guadalajara (2021). Red Integral de Movilidad Sustentable, incluido en la Agenda Metropolitana de la Zona Metropolitana de Puerto Vallarta-Bahía de Banderas.

Eje Estratégico	Objetivo General	Objetivo Específico	Líneas de acción e instrumentos	Responsables	Plazo	Participación de los IMEPLAN
Eje 3: Movilidad activa	Promover los desplazamientos a pie y en bicicleta de forma segura, accesible y facilitando la multimodalidad por medio del diseño universal y planificación de redes que se integren a los distintos modos de transporte, asegurando la participación equitativa de todas las personas en el entorno urbano.	3.5 Promover que el sector público y privado fomenten proyectos de movilidad activa al interior de sus comunidades y espacios.	3.5.1 Participar en la elaboración de los instrumentos de planeación territorial incorporando medidas acordes a la jerarquía de la movilidad para reducir la necesidad de viajes motorizados.	Sedatu Estados Municipios	Corto	Participar en la elaboración de los instrumentos de planeación territorial incorporando medidas acordes a la jerarquía de la movilidad para reducir la necesidad de viajes motorizados. Este lineamiento se considera en el Inciso I del Artículo 34 de la LGAHOTDU de 2016 (Última Reforma DOF 01-06-2021), ampliado en la Guía metodológica para la elaboración y/o adecuación de los programas de zonas metropolitanas o conurbaciones (Sedatu y BID, 2021, p. 18).
			3.5.2 Integrar de forma obligatoria estándares de accesibilidad universal para la autorización y ejecución de proyectos de infraestructura vial.	Sedatu SICT Estados Municipios	Corto	Asegurar la integración de forma obligatoria estándares de accesibilidad universal para la autorización y ejecución de proyectos de infraestructura vial. Este lineamiento se considera en el Inciso XII del Artículo 34 de la LGAHOTDU de 2016 (Última Reforma DOF 01-06-2021), ampliado en la Guía metodológica para la elaboración y/o adecuación de los programas de zonas metropolitanas o conurbaciones (Sedatu y BID, 2021, p. 21).
		3.5.5 Convenir con la iniciativa privada el impulso de la bicicleta para la integración a los viajes por motivos laborales, invirtiendo en sistemas públicos con cicloparqueaderos y bicicletas ligadas a la red integrada de transporte.	Sistema Sedatu Estados Municipios Sector privado	Corto Mediano	Promover convenios con la iniciativa privada el impulso de la bicicleta para la integración a los viajes por motivos laborales, invirtiendo en sistemas públicos con cicloparqueaderos y bicicletas ligadas a la red integrada de transporte. Este lineamiento se incluye en la Guía metodológica para la elaboración y/o adecuación de los programas de zonas metropolitanas o conurbaciones (Sedatu y BID, 2021, p. 136); considerado en los Lineamientos simplificados para la elaboración de programas metropolitanos (Sedatu, 2022); incluido en la Estrategia Metropolitana de Movilidad Emergente del Área Metropolitana de Guadalajara (2021).	

Eje Estratégico	Objetivo General	Objetivo Específico	Líneas de acción e instrumentos	Responsables	Plazo	Participación de los IMEPLAN
Eje 3: Movilidad activa	Promover los desplazamientos a pie y en bicicleta de forma segura, accesible y facilitando la multimodalidad por medio del diseño universal y planificación de redes que se integren a los distintos modos de transporte, asegurando la participación equitativa de todas las personas en el entorno urbano.	3.6 Atender las necesidades de movilidad cotidiana para fomentar la continuidad y permanencia del uso de modos no motorizados evitando la transición hacia modos no sostenibles, priorizando grupos en situación de vulnerabilidad.	3.6.1 Acompañar al sector público y privado en el desarrollo, implementación y seguimiento de planes de movilidad institucional para promover la movilidad activa (apoyo para compra y uso de bicicletas, pago de transporte público, biciestacionamientos, acceso a sistemas de bicicleta pública, vestidores y regaderas en centros de trabajo y otros incentivos).	Sedatu Estados Municipios	Corto	Participar conjuntamente con el sector público y privado en el diseño, implementación y seguimiento de planes de movilidad institucional para promover la movilidad activa (apoyo para compra y uso de bicicletas, pago de transporte público, biciestacionamientos, acceso a sistemas de bicicleta pública, vestidores y regaderas en centros de trabajo y otros incentivos). Este lineamiento se incluye en la Guía metodológica para la elaboración y/o adecuación de los programas de zonas metropolitanas o conurbaciones (Sedatu y BID, 2021, p. 136); considerado en los Lineamientos simplificados para la elaboración de programas metropolitanos (Sedatu, 2022); incluido en la Estrategia Metropolitana de Movilidad Emergente del Área Metropolitana de Guadalajara (2021).
		4.2 Establecer mecanismos de coordinación para la atención integral de la seguridad de las personas y de los bienes en sus traslados, haciendo énfasis en la prevención y atención a las violencias que experimentan las personas con mayor vulnerabilidad.	4.2.3 Homologar las acciones de los reglamentos de tránsito que favorezcan el uso correcto de motocicletas en las zonas metropolitanas .	Sistema Estados Municipios	Corto	Homologar las acciones de los reglamentos de tránsito que favorezcan el uso correcto de motocicletas en las zonas metropolitanas.

Eje Estratégico	Objetivo General	Objetivo Específico	Líneas de acción e instrumentos	Responsables	Plazo	Participación de los IMEPLAN
		4.4 Establecer los protocolos de atención pre-hospitalaria a víctimas de siniestros de tránsito, así como el seguimiento post hospitalario y las medidas de trazabilidad de la respuesta tras el siniestro-	4.4.5 Desarrollar e implementar proyectos y programas de pacificación del tránsito priorizando zonas céntricas, entornos escolares, hospitales y equipamientos urbanos.	Sistema SEP Sedatu Estados Municipios	Mediano	Diseñar proyectos y programas de pacificación del tránsito priorizando zonas céntricas, entornos escolares, hospitales y equipamientos urbanos. Este lineamiento se incluye en la Estrategia Metropolitana de Movilidad Emergente del Área Metropolitana de Guadalajara (2021).
Eje 5: Género e inclusión	Promover los sistemas de transporte con perspectiva de género interseccional que prioricen una movilidad cuidadora, segura y centrada en la equidad de género.	5.1 Promover que los sistemas de transporte y movilidad favorezcan el apoyo físico, funcional y temporal necesario para llevar a cabo los viajes y tareas de cuidado	5.1.1 Promover que el diseño e implementación de las políticas públicas de movilidad atiendan las necesidades específicas de viaje de cuidados. 5.1.4 Promover la elaboración de indicadores, registros y/o bases de datos vinculados al cuidado de las personas, desagregados por sexo/género, edad y otros ejes de desigualdad que permitan identificar múltiples e interdependientes realidades y necesidades de las personas usuarias del sistema de movilidad, que puedan ser incluidos al SITU.	SICT Sedatu Instituto Nacional de las Mujeres Instancias Municipales de las Mujeres Sedatu INEGI Instituto Nacional de las Mujeres Institutos Municipales de las Mujeres	Corto Mediano	Promover que el diseño e implementación de las políticas públicas de movilidad atiendan las necesidades específicas de viaje de cuidados. Este lineamiento se considera en el Inciso XII del Artículo 34 de la LGAHOTDU de 2016 (Última Reforma DOF 01-06-2021), ampliado en la Guía metodológica para la elaboración y/o adecuación de los programas de zonas metropolitanas o conurbaciones (Sedatu y BID, 2021, p. 21). Promover la elaboración de indicadores, registros y/o bases de datos vinculados al cuidado de las personas, desagregados por sexo/género, edad y otros ejes de desigualdad que permitan identificar múltiples e interdependientes realidades y necesidades de las personas usuarias del sistema de movilidad, que puedan ser incluidos al SITU. Este lineamiento se considera en los Artículos 97 y 98 de la LGAHOTDU de 2016 (Última Reforma DOF 01-06-2021) y el Artículo 27 de la LGMSV de 2022.

Eje Estratégico	Objetivo General	Objetivo Específico	Líneas de acción e instrumentos	Responsables	Plazo	Participación de los IMEPLAN
Eje 5: Género e inclusión	Promover sistemas de movilidad y transporte con perspectiva de género interseccional que prioricen una movilidad cuidadora, segura y centrada en la equidad de género.	5.1 Promover que los sistemas de transporte y movilidad favorezcan el apoyo físico, funcional y temporal necesario para llevar a cabo los viajes y tareas de cuidado	5.1.7 Incorporar lineamientos para el diseño de señalética no sexista, mapas de ubicación, rutas, calles y espacios públicos en los entornos cercanos y donde se identifiquen equipamientos cotidianos, zonas comerciales, recorridos peatonales para disminuir el tiempo de traslado de los distintos modos de transporte y lugares.	Sistema Sedatu Estados Municipios	Mediano	<p>Establecer lineamientos para el diseño de señalética no sexista, mapas de ubicación, rutas, calles y espacios públicos en los entornos cercanos y donde se identifiquen equipamientos cotidianos, zonas comerciales, recorridos peatonales para disminuir el tiempo de traslado de los distintos modos de transporte y lugares.</p> <p>Este lineamiento se considera en los incisos II y XII del Artículo 34 de la LGAHOTDU de 2016 (Última Reforma DOF 01-06-2021), ampliado en la Guía metodológica para la elaboración y/o adecuación de los programas de zonas metropolitanas o conurbaciones (Sedatu y BID, 2021, p. 18 y 21); considerado en los Lineamientos simplificados para la elaboración de programas metropolitanos (Sedatu, 2022); incluido en la Estrategia Metropolitana de Movilidad Emergente del Área Metropolitana de Guadalajara (2021).</p>
Eje 5: Género e inclusión	Promover sistemas de movilidad y transporte con perspectiva de género interseccional que prioricen una movilidad cuidadora, segura y centrada en la equidad de género.	5.2 Integrar las necesidades de seguridad personal y vial en los traslados cotidianos de mujeres y niñas, desarrollando infraestructuras de movilidad que integren los principios de seguridad de las mujeres (vital, vigilado, visible, señalizado y equipado)	5.2.2 Diseñar lineamientos y/o directrices de actuación existentes para fortalecer la respuesta institucional en materia prevención, atención y sanción del acoso sexual y otras formas de violencia sexual en el transporte.	Instituto Nacional de las Mujeres SSPC Sedatu Estados Institutos Municipales de las Mujeres	Corto	<p>Elaborar lineamientos y/o directrices de actuación existentes para fortalecer la respuesta institucional en materia prevención, atención y sanción del acoso sexual y otras formas de violencia sexual en el transporte.</p> <p>Este lineamiento se considera en los incisos II y XII del Artículo 34 de la LGAHOTDU de 2016 (Última Reforma DOF 01-06-2021), ampliado en la Guía metodológica para la elaboración y/o adecuación de los programas de zonas metropolitanas o conurbaciones (Sedatu y BID, 2021, p. 18 y 21).</p>

Eje Estratégico	Objetivo General	Objetivo Específico	Líneas de acción e instrumentos	Responsables	Plazo	Participación de los IMEPLAN
Eje 5: Género e inclusión	Promover sistemas de movilidad y transporte con perspectiva de género interseccional que prioricen una movilidad cuidadora, segura y centrada en la equidad de género.	5.2 Integrar las necesidades de seguridad personal y vial en los traslados cotidianos de mujeres y niñas, desarrollando infraestructuras de movilidad que integren los principios de seguridad de las mujeres (vital, vigilado, visible, señalizado y equipado)	5.2.3 Promover la elaboración de indicadores, registros y/o bases de datos estandarizado sobre la incidencia del acoso sexual y otras formas de violencia sexual en los diferentes modos de transporte, que pueda ser incluido al SITU.	SEGOB SSPC INEGI Sedatu Sistema Instituto Nacional de las Mujeres Institutos Municipales de las Mujeres	Mediano	<p>Promover la elaboración de indicadores, registros y/o bases de datos estandarizado sobre la incidencia del acoso sexual y otras formas de violencia sexual en los diferentes modos de transporte, que pueda ser incluido al SITU.</p> <p>Este lineamiento se considera en los Artículos 97 y 98 de la LGAHOTDU de 2016 (Última Reforma DOF 01-06-2021) y el Artículo 27 de la LGMSV de 2022.</p>
Eje 5: Género e inclusión	Promover sistemas de movilidad y transporte con perspectiva de género interseccional que prioricen una movilidad cuidadora, segura y centrada en la equidad de género.	5.2 Integrar las necesidades de seguridad personal y vial en los traslados cotidianos de mujeres y niñas, desarrollando infraestructuras de movilidad que integren los principios de seguridad de las mujeres (vital, vigilado, visible, señalizado y equipado)	5.2.7 Impulsar el diseño e implementación de capacitación para el uso de la bicicleta a mujeres, niñas y niños para garantizar el acceso al derecho a la movilidad autónoma y segura.	Sedatu SEP Estados Municipios	Corto	<p>Fomentar el diseño e implementación de capacitación para el uso de la bicicleta a mujeres, niñas y niños para garantizar el acceso al derecho a la movilidad autónoma y segura.</p>

Eje Estratégico	Objetivo General	Objetivo Específico	Líneas de acción e instrumentos	Responsables	Plazo	Participación de los IMEPLAN
Eje 5: Género e inclusión	Promover sistemas de movilidad y transporte con perspectiva de género interseccional que prioricen una movilidad cuidadora, segura y centrada en la equidad de género.	5.2 Integrar las necesidades de seguridad personal y vial en los traslados cotidianos de mujeres y niñas, desarrollando infraestructuras de movilidad que integren los principios de seguridad de las mujeres (vital, vigilado, visible, señalizado y equipado)	5.2.8 Generar y aplicar criterios de diseño para todos los equipamientos de servicios de transporte (accesibles, dignos, seguros, vigilados y bien iluminados) que consideren una perspectiva de género en corresponsabilidad entre los tres órdenes de gobierno.	Sistema SICT Sedatu Estados Municipios	Mediano	Asegurar que el diseño de todos los equipamientos de servicios de transporte (accesibles, dignos, seguros, vigilados y bien iluminados), consideren una perspectiva de género en corresponsabilidad entre los tres órdenes de gobierno. Este lineamiento se considera en los incisos II y XII del Artículo 34 de la LGAHOTDU de 2016 (Última Reforma DOF 01-06-2021), ampliado en la Guía metodológica para la elaboración y/o adecuación de los programas de zonas metropolitanas o conurbaciones (Sedatu y BID, 2021, p. 18 y 21).

Leyenda: Lo argumentado está resaltado en color gris. Las líneas de acción resaltados en color azul hacen referencia de manera directa a las metrópolis.

Fuente Cuadros:

- Sistema Nacional de Movilidad (2023). Estrategia Nacional de Movilidad y Seguridad Vial (ENAMOV), 2023-2042. México. Disponible en: <https://www.gob.mx/Sedatu/documentos/estrategia-nacional-de-movilidad-y-seguridad-vial?state=published>
- Instituto de Planeación y Gestión del Desarrollo del Área Metropolitana de Guadalajara (IMEPLAN). (2013). Lineamientos Técnicos Generales para la Regulación a la Circulación de Vehículos de Carga en el Área Metropolitana de Guadalajara. México. Disponible en: <https://drive.google.com/file/d/1KJByseU6us4DV5jNEGbHtkidFOMBZjsO/view>
- Junta de Coordinación Metropolitana del Área Metropolitana de Guadalajara (2020). Acuerdo mediante el cual se aprueban ajustes a los lineamientos técnicos generales para la regulación de los vehículos de carga en el Área Metropolitana de Guadalajara. Publicado en el Periódico Oficial Estado de Jalisco de fecha 10 de marzo de 2020. https://sigmetro.IMEPLAN.mx/assets/Periodico%20Oficial_03-10-20_pag_1-6.pdf
- Instituto de Planeación y Gestión del Desarrollo del Área Metropolitana de Guadalajara (IMEPLAN), Unión Europea y GIZ (2021). Estrategia Metropolitana de Movilidad Emergente (EMME) del Área Metropolitana de Guadalajara. Guadalajara, México. Disponible en: <https://www.euroclima.org/publicacion-euroclima-2/estrategia-metropolitana-de-movilidad-emergente/viewdocument/359>
- Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano; Gobierno del Estado de Jalisco; Gobierno del Estado de Nayarit; Ayuntamiento de Puerto Vallarta; Ayuntamiento de Bahía de Banderas. (2020). Agenda Metropolitana de la Zona Metropolitana de Puerto Vallarta-Bahía de Banderas. <http://implan.bahiadebanderas.gob.mx/files/zona-metropolitana/proyectos/AGENDA%20METROPOLITANA.pdf>
- Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano y Banco Interamericano de Desarrollo (2020). Guía metodológica para la elaboración y/o adecuación de los programas de zonas metropolitanas o conurbaciones. KREAN S. COOP y LOCAL & GLOBAL IDEAS SC. México. Publicada en marzo 2021.
- Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano (2022). Lineamientos Simplificados para la Elaboración de Programas Metropolitanos (PM).
- Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 17 de mayo de 2022. México.
- Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 28 de noviembre de 2016 (Última Reforma DOF 01-06-2021). México.
- Programa Metropolitano de Coatzacoalcos, Veracruz. Síntesis ejecutiva. Proyecto de Programa. Noviembre de 2022. Consultoría en Planeación Desarrollo & Territorio, S.C. Contratante: Sedatu y Gobierno del Estado de Veracruz. Disponible en: <https://www.p-dt.mx/pmcoatzacoalcos>

Abreviaturas, Acrónimos y Siglas:

- SICT= Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transporte
- SE= Secretaría de Energía
- Sistema = Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial
- Sedatu= Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano
- COM = Comisión de Ordenamiento Metropolitano
- CCDM = Consejo Consultivo de Desarrollo Metropolitano
- INFONAVIT= Instituto del Fondo Nacional de la Vivienda para los Trabajadores
- STPS=Secretaría de Trabajo y Previsión Social

Anexo C.

Balance de las instancias relacionadas con la planeación y la movilidad (muestra inicial, casos identificados) en las metrópolis de México delimitadas a 2020 (Realizado al mes de febrero de 2024).

Zonas metropolitanas (48)

Nº	Clave Metrópoli	Nombre de la metrópoli	Entidad (es) federativa (s)	Total de municipios	Tipo de conurbación	Instancia de Planeación Casos identificados	Instancia de Movilidad Casos identificados
1	01.1.01	Aguascalientes	Aguascalientes	3	Intermunicipal	■ Instituto Municipal de Planeación y Evaluación de Aguascalientes	
2	02.1.01	Tijuana	Baja California	2	Intermunicipal	■ Instituto Metropolitano de Planeación de Tijuana (IMPLAN)	
3	05.1.01	La Laguna	Coahuila de Zaragoza-Durango	4	Interestatal	■ Secretaría de Infraestructura, Desarrollo Urbano y Movilidad del Gobierno del estado de Coahuila	
4	05.1.02	Monclova-Frontera	Coahuila de Zaragoza	4	Intermunicipal	■ Secretaría de Infraestructura, Desarrollo Urbano y Movilidad del Gobierno del estado de Coahuila	
5	05.1.03	Piedras Negras	Coahuila de Zaragoza	2	Intermunicipal	■ Instituto Municipal de Planeación de Piedras Negras (IMPLAN)	■ ND
6	05.1.04	Saltillo	Coahuila de Zaragoza	3	Intermunicipal	■ Instituto Municipal de Planeación Saltillo	
7	06.1.01	Colima-Villa de Álvarez	Colima	3	Intermunicipal	■ Instituto de Planeación para el Municipio de Colima ■ Observatorio Metropolitano de Colima	■ Instituto de Planeación del Transporte con jurisdicción intermunicipal (metropolitano) de Colima-Villa de Álvarez
8	07.1.01	Tapachula	Chiapas	3	ND	■ ND	■ Secretaría de Movilidad y Transporte del Estado de Chiapas

N°	Clave Metrópoli	Nombre de la metrópoli	Entidad (es) federativa (s)	Total de municipios	Tipo de conurbación	Instancia de Planeación Casos identificados	Instancia de Movilidad Casos identificados
9	07.1.02	Tuxtla Gutiérrez	Chiapas	5	Intermunicipal	■ Instituto Ciudadano de Planeación Municipal de Tuxtla Gutiérrez	■ Secretaría de Movilidad y Transporte (SMYT) del Estado de Chiapas
10	08.1.01	Chihuahua	Chihuahua	3	Intermunicipal	■ Instituto de Planeación Integral del Municipio de Chihuahua (IMPLAN)	
11	08.1.02	Delicias	Chihuahua	3	ND	■ Instituto Municipal de Planeación para Delicias, Chihuahua.	■ ND
12	09.1.01	Ciudad de México	Ciudad de México-Hidalgo-México	63	Interestatal	■ Instituto de Planeación Democrática y Prospectiva (IPDP). No es una instancia metropolitana, solo es una instancia de la CDMX	■ Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México
13	11.1.01	Celaya	Guanajuato	3	ND	■ Instituto Municipal de Investigación, Planeación y Estadística del Municipio Celaya, IMIPE	
14	11.1.02	León	Guanajuato	3		■ Instituto Municipal de Planeación León (IMPLAN)	
15	12.1.01	Chilpancingo	Guerrero	2	ND	■ ND	■ ND
16	13.1.01	Pachuca	Hidalgo	5	Intermunicipal	■ Instituto Municipal de Investigación y Planeación (IMIP)	■ ND
17	13.1.02	Tulancingo	Hidalgo	3	Intermunicipal	■ ND	■ ND
18	14.1.01	Guadalajara	Jalisco	7	Intermunicipal	■ Instituto de Planeación y Gestión del Desarrollo del Área Metropolitana de Guadalajara, IMEPLAN. ■ Agencia Metropolitana de Infraestructura para la Movilidad.	
19	14.1.02	Puerto Vallarta	Jalisco-Nayarit	2	Interestatal	■ Instituto Metropolitano de la Bahía (IMBA)	

N°	Clave Metrópoli	Nombre de la metrópoli	Entidad (es) federativa (s)	Total de municipios	Tipo de conurbación	Instancia de Planeación Casos identificados	Instancia de Movilidad Casos identificados
20	15.1.01	Toluca	México	16	Intermunicipal	■ Instituto Municipal de Planeación de Toluca	■ Secretaría de Movilidad del Estado de México
21	16.1.01	La Piedad-Pénjamo	Guanajuato-Michoacán de Ocampo	2	Interestatal	■ ND	■ ND
22	16.1.02	Morelia	Michoacán de Ocampo	3	Intermunicipal	■ Instituto Municipal de Planeación de Morelia (IMPLAN)	■ Secretaría de Desarrollo Urbano y Movilidad del Estado de Michoacán
23	16.1.03	Zamora	Michoacán de Ocampo	2	Intermunicipal	■ ND	■ ND
24	17.1.01	Cuatla	Morelos	4	Intermunicipal	■ ND	■ ND
25	17.1.02	Cuernavaca	Morelos	10	Intermunicipal	■ Instituto Municipal de Planeación, (IMPLAN)	■ ND
26	18.1.01	Tepic	Nayarit	2	Intermunicipal	■ Instituto Municipal de Planeación de Tepic, IMPLAN	■ ND
27	19.1.01	Monterrey	Nuevo León	16	Intermunicipal	■ Instituto Municipal de Planeación Urbana y Convivencia de Monterrey	■ Instituto de Movilidad y Accesibilidad de Nuevo León (Estatal)
28	20.1.01	Oaxaca	Oaxaca	26	Intermunicipal	■ Instituto de Planeación para el Bienestar	■ Secretaría de Movilidad del Estado de Oaxaca
29	21.1.01	Puebla-Tlaxcala	Puebla-Tlaxcala	28	Interestatal	■ Instituto Municipal de Planeación de Puebla, IMPLAN	■ ND
30	21.1.02	San Martín Texmelucan	Puebla	5	Intermunicipal	■ ND	■ ND
31	21.1.03	Tehuacán	Puebla	2	Intermunicipal	■ ND	■ ND

N°	Clave Metrópoli	Nombre de la metrópoli	Entidad (es) federativa (s)	Total de municipios	Tipo de conurbación	Instancia de Planeación Casos identificados	Instancia de Movilidad Casos identificados
32	22.1.01	Querétaro	Querétaro	4	Intermunicipal	<ul style="list-style-type: none"> ■ Instituto Municipal de Planeación Querétaro IMPLAN 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Instituto Querétaro del Transporte (descentralizado) ■ Agencia de Movilidad del Estado de Querétaro
33	23.1.01	Cancún	Quintana Roo	2	Intermunicipal	<ul style="list-style-type: none"> ■ Instituto de Planeación de Desarrollo Urbano Municipio Benito Juárez, IMPLAN 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Instituto de Movilidad de Quintana Roo
34	24.1.01	San Luis Potosí	San Luis Potosí	2	Intermunicipal	<ul style="list-style-type: none"> ■ Instituto Municipal de Planeación San Luis de Potosí, IMPLAN 	
35	26.1.01	Guaymas	Sonora	2	ND	<ul style="list-style-type: none"> ■ ND 	<ul style="list-style-type: none"> ■ ND
36	27.1.01	Villahermosa	Tabasco	2	ND	<ul style="list-style-type: none"> ■ Instituto de Planeación y Desarrollo Urbano (IMPLAN) 	
37	28.1.01	Reynosa	Tamaulipas	2	Intermunicipal	<ul style="list-style-type: none"> ■ Instituto Municipal de Planeación, IMPLAN Reynosa 	<ul style="list-style-type: none"> ■ ND
38	28.1.02	Tampico	Tamaulipas-Veracruz de Ignacio de la Llave	5	Interestatal	<ul style="list-style-type: none"> ■ Instituto Metropolitano de Planeación del Sur de Tamaulipas 	
39	29.1.01	Tlaxcala-Apizaco	Tlaxcala	24	Intermunicipal	<ul style="list-style-type: none"> ■ ND 	<ul style="list-style-type: none"> ■ ND
40	30.1.01	Coatzacoalcos	Veracruz de Ignacio de la Llave	3	ND	<ul style="list-style-type: none"> ■ ND 	<ul style="list-style-type: none"> ■ ND
41	30.1.02	Córdoba	Veracruz de Ignacio de la Llave	5	Intermunicipal	<ul style="list-style-type: none"> ■ ND 	<ul style="list-style-type: none"> ■ ND
42	30.1.03	Minatitlán	Veracruz de Ignacio de la Llave	5	Intermunicipal	<ul style="list-style-type: none"> ■ ND 	<ul style="list-style-type: none"> ■ ND
43	30.1.04	Orizaba	Veracruz de Ignacio de la Llave	14	Intermunicipal	<ul style="list-style-type: none"> ■ ND 	<ul style="list-style-type: none"> ■ ND
44	30.1.05	Poza Rica	Veracruz de Ignacio de la Llave	3	Intermunicipal	<ul style="list-style-type: none"> ■ ND 	<ul style="list-style-type: none"> ■ ND

N°	Clave Metrópoli	Nombre de la metrópoli	Entidad (es) federativa (s)	Total de municipios	Tipo de conurbación	Instancia de Planeación Casos identificados	Instancia de Movilidad Casos identificados
45	30.1.06	Veracruz	Veracruz de Ignacio de la Llave	5	Intermunicipal	<ul style="list-style-type: none"> ■ Instituto Metropolitano Planeación del Desarrollo Sustentable (IMPLADE) 	<ul style="list-style-type: none"> ■ ND
46	30.1.07	Xalapa	Veracruz de Ignacio de la Llave	10	Intermunicipal	<ul style="list-style-type: none"> ■ ND 	<ul style="list-style-type: none"> ■ ND
47	31.1.01	Mérida	Yucatán	13	Intermunicipal	<ul style="list-style-type: none"> ■ Instituto Municipal de Planeación de Mérida 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Instituto de Movilidad y Desarrollo Urbano Territorial (IMDUT), del Estado de Yucatán
48	32.1.01	Zacatecas-Guadalupe	Zacatecas	5	Intermunicipal	<ul style="list-style-type: none"> ■ Instituto Metropolitano de Planeación Zacatecas-Guadalupe (IMPZG). 	

Fuente: Elaboración propia; Consulta en los sitios web de las metrópolis; Sedatu, Conapo, Inegi (2023). Metrópolis de México 2020. ND= No Disponible

Metrópolis municipales (22)

N°	Clave Metrópoli	Nombre de la metrópoli	Entidad (es) federativa (s)	Total de municipios	Tipo de conurbación	Instancia de Planeación Casos identificados	Instancia de Movilidad Casos identificados
49	02.2.02	Ensenada	Baja California	1	ND	■ Instituto Metropolitano de Investigación y Planeación de Ensenada, Baja California, IMIP	
50	02.2.03	Mexicali	Baja California	1	ND	■ Instituto Municipal de Investigación y Planeación Urbana de Mexicali, IMIP	■ Instituto de Movilidad Sustentable del Estado de Baja California
51	03.2.01	La Paz	Baja California Sur	1	ND	■ Instituto Municipal de Planeación de La Paz, IMPLAN	■ Secretaría de planeación urbana, infraestructura y movilidad del estado de Baja California Sur
52	03.2.02	Los Cabos	Baja California Sur	1	ND	■ Instituto Municipal de Planeación de Los Cabos, IMPLAN	■ ND
53	04.2.01	Campeche	Campeche	1	ND	■ ND	■ Instituto Estatal del Transporte
54	08.2.03	Juárez	Chihuahua	1	ND	■ Instituto Municipal de Investigación y Planeación, IMIP	■ ND
55	10.2.01	Durango	Durango	1	ND	■ Instituto Municipal de Planeación de Durango	■ ND
56	11.2.03	Guanajuato	Guanajuato	1	ND	■ Instituto Municipal de Planeación de Guanajuato	■ ND
57	11.2.04	Irapuato	Guanajuato	1	ND	■ IMPLAN - Instituto Municipal de Planeación del Municipio de Irapuato	
58	12.2.02	Acapulco	Guerrero	1	ND	■ Instituto Municipal de Planeación de Acapulco	■ ND
59	16.2.04	Uruapan	Michoacán de Ocampo	1	ND	■ Instituto Municipal de Planeación de Uruapan	■ ND
60	23.2.02	Chetumal	Quintana Roo	1	ND	■ ND	■ Instituto de Movilidad del Estado de Quintana Roo
61	23.2.03	Playa del Carmen	Quintana Roo	1	ND	■ ND	■ Instituto de Movilidad del Estado de Quintana Roo

N°	Clave Metrópoli	Nombre de la metrópoli	Entidad (es) federativa (s)	Total de municipios	Tipo de conurbación	Instancia de Planeación Casos identificados	Instancia de Movilidad Casos identificados
62	25.2.01	Culiacán	Sinaloa	1	ND	■ Instituto Municipal de Planeación Urbana de Culiacán	■ Instituto Municipal de Planeación Urbana de Culiacán
63	25.2.02	Los Mochis	Sinaloa	1	ND	■ Instituto Municipal de Planeación de Ahome (IMPLAN Ahome)	■ ND
64	25.2.03	Mazatlán	Sinaloa	1	ND	■ Instituto Municipal de Planeación de Mazatlán	■ ND
65	26.2.02	Ciudad Obregón	Sonora	1	ND	■ Instituto Municipal de Investigación y Planeación Urbana de Cajeme	■ ND
66	26.2.03	Hermosillo	Sonora	1	ND	■ Instituto Municipal de Planeación Urbana y del Espacio Público de Hermosillo (IMPLAN)	■ ND
67	26.2.04	Nogales	Sonora	1	ND	■ Instituto Municipal de Investigación y Planeación de Nogales	■ ND
68	28.2.03	Ciudad Victoria	Tamaulipas	1	ND	■ ND	■ ND
69	28.2.04	Matamoros	Tamaulipas	1	ND	■ Instituto Municipal de Planeación de Matamoros	■ ND
70	28.2.05	Nuevo Laredo	Tamaulipas	1	ND	■ Instituto Municipal de Investigación, Planeación y Desarrollo Urbano, Nuevo Laredo	■ ND

Fuente: Elaboración propia; Consulta en los sitios web de las metrópolis; Sedatu, Conapo, Inegi (2023). Metrópolis de México 2020. ND= No Disponible

Zonas conurbadas (22)

N°	Clave Metrópoli	Nombre de la metrópoli	Entidad (es) federativa (s)	Total de municipios	Tipo de conurbación	Instancia de Planeación Casos identificados	Instancia de Movilidad Casos identificados
71	05.3.05	Sabinas	Coahuila de Zaragoza	2	Intramunicipal	■ ND	■ ND
72	06.3.02	Tecomán	Colima	2	Intermunicipal	■ ND	■ ND
73	08.3.04	Hidalgo del Parral	Chihuahua	2	ND	■ ND	■ ND
74	11.3.05	Moroleón-Uriangato	Guanajuato-Michoacán de Ocampo	3	Interestatal	■ Instituto Municipal de Planeación de Moroleón, IMPLAN	
75	11.3.06	Silao	Guanajuato	2	Intramunicipal	■ Instituto Municipal de Planeación Urbana de Silao, IMPLUS	■ ND
76	13.3.03	Atitalaquia	Hidalgo	3	Intermunicipal	■ ND	■ ND
77	14.3.03	Ocotlán	Jalisco	3	Intermunicipal	■ Instituto de Planeación de la Zona Metropolitana de Ocotlán	
78	15.3.02	Ozumba	México	3	Intermunicipal	■ ND	■ ND
79	15.3.03	Tlanguistenco	México	6	Intermunicipal	■ ND	■ ND
80	16.3.05	Lázaro Cárdenas	Guerrero-Michoacán de Ocampo	2	Intramunicipal	■ ND	■ Comisión Coordinadora del Transporte Público del Estado de Michoacán
81	16.3.06	Sahuayo	Michoacán de Ocampo	2	ND	■ Instituto Municipal de Planeación de Sahuayo (IMPLAN)	■ ND
82	20.3.02	Juchitán	Oaxaca	3	Intramunicipal	■ ND	■ ND
83	20.3.03	Salina Cruz	Oaxaca	2	Intramunicipal	■ ND	■ Dirección de Vialidad y Transporte
84	20.3.04	Tehuantepec	Oaxaca	2	Intermunicipal	■ ND	■ ND
85	21.3.04	Huauchinango	Puebla	2	Intramunicipal	■ ND	■ ND
86	21.3.05	Teziutlán	Puebla	2	Intermunicipal	■ ND	■ ND

N°	Clave Metrópoli	Nombre de la metrópoli	Entidad (es) federativa (s)	Total de municipios	Tipo de conurbación	Instancia de Planeación Casos identificados	Instancia de Movilidad Casos identificados
87	24.3.02	Matehuala	San Luis Potosí	2	Intramunicipal	■ ND	■ ND
88	24.3.03	Rioverde	San Luis Potosí	2	Intermunicipal	■ Instituto Municipal de Planeación (IMPLAN), Rioverde	■ ND
89	26.3.05	Caborca	Sonora	2	ND	■ ND	■ ND
90	29.3.02	Huamantla	Tlaxcala	2	Intramunicipal	■ ND	■ ND
91	30.3.08	Acayucan	Veracruz de Ignacio de la Llave	3	Intermunicipal	■ ND	■ ND
92	31.3.02	Valladolid	Yucatán	3	ND	■ ND	■ ND

Fuente: Elaboración propia; Consulta en los sitios web de las metrópolis; Sedatu, Conapo, Inegi (2023). Metrópolis de México 2020.
ND= No Disponible

Resumen de los resultados encontrados sobre los IMEPLANES, IMPLANES y Otros Institutos de Planeación

Balance. Muestra inicial, casos identificados. Realizado al mes de febrero de 2024.

Tipo de Metrópolis	Institutos Metropolitanos de Planeación (IMEPLANES)	Institutos Municipales de Planeación (IM-PLANES) y Otros Institutos de Planeación.
Zonas Metropolitanas	6	24
Metrópolis Municipales	1	17
Zonas Conurbadas	1	4
Total	8	45

Fuente: Elaboración propia; Consulta en los sitios web de las metrópolis. Sedatu, Conapo, Inegi (2023). Metrópolis de México 2020. ND= No Disponible

Referencias.

- Constitución Política de Los Estados Unidos Mexicanos, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 5 de febrero de 1917 (Última Reforma DOF 06-06-2023).
- Lefèvre, C. (2008). Democratic Governability of Metropolitan Areas: International Experiences and Lessons for Latin American Cities. En Rojas, E., Cuadrado-Roura, J. y Fernández Guell, J. (Ed). Governing the Metropolis: Principles and Case Studies (pp. 77-134). Washington, DC: Inter-American Development Bank.
- Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 29 de diciembre de 1976 (Últimas Reformas DOF 03-05-2023). México.
- Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 28 de noviembre de 2016 (Última Reforma DOF 06-01-2020). México.
- Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 17 de mayo de 2022. México. (Última reforma DOF 08-05-2023)
- Ley General de Salud publicada en el DOF el 07/02/1984. México. (Última reforma publicada en el DOF fue 29/05/2023)
- Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano, (Sedatu); Consejo Nacional de Población, CONAPO; y el Instituto Nacional de Estadística y Geografía, INEGI. (2018). Disponible en línea: <https://www.gob.mx/conapo/documentos/delimitacion-de-las-zonas-metropolitanas-de-mexico-2015.html>
- Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano, (Sedatu). (2021). Estrategia Nacional de Ordenamiento Territorial (ENOT), 2020-2040. México.
- Sistema Nacional de Movilidad. (2023). Estrategia Nacional de Movilidad y Seguridad Vial (ENAMOV), 2023-2042. México.
- Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano y Banco Interamericano de Desarrollo. (2020). Guía metodológica para la elaboración y/o adecuación de los programas de zonas metropolitanas o conurbaciones. KREAN S. COOP y LOCAL & GLOBAL IDEAS SC. México. Publicada en marzo 2021.
- Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano (Sedatu), Consejo Nacional de Población (Conapo) e Instituto Nacional de Estadística y Geografía (Inegi). (2023). Delimitación de las metrópolis de México a 2020. <https://www.gob.mx/Sedatu/documentos/metropolis-de-mexico-2020?state=published>
- Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano y Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH. (2020). Manual y Caja de Herramientas de Gobernanza Metropolitana. México.
- Slack, E. y Carvalho, G. (2019). Por qué es importante la gobernanza metropolitana. En Construyendo Gobernanza Metropolitana. F. Rojas y F. Vera (editores). Monografía 734, Banco Interamericano de Desarrollo, BID.
- Vera, F., Toro, F., & Mashini, D. (2024). Lo Metropolitano: escala, complejidad y gobernanza. Banco Interamericano de Desarrollo. pp. 448-468.

