



Formulario de participación en la formulación de una agenda de trabajo

Nombre: Francisco Valdés Perezgasga

Organización a la que pertenece (opcional): Ruedas del Desierto AC

Objetivo

Formular una agenda de trabajo en materia de **gobernanza metropolitana** para la Zona Metropolitana de La Laguna, apelando a principios de inteligencia colectiva y democracia participativa. Desde un enfoque de análisis multi-actorial, esperamos reunir propuestas integrales, viables y sostenibles para la organización política y social de la región.

Conceptos clave

Gobernanza. Para este ejercicio, entenderemos gobernanza como la forma de organización política que involucra actores públicos y privados, organizaciones ciudadanas y académicas, para legitimar la toma de decisiones de interés público.

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. (LGAHOTDU, 2016)

La Laguna. Según el Consejo Nacional de Población (CONAPO), la Zona Metropolitana de La Laguna está conformada por los municipios de Matamoros, Francisco I. Madero y Torreón en Coahuila; y Gómez Palacio y Lerdo en Durango. Para efectos de este proyecto, los participantes pueden incluir perspectivas sobre municipios adicionales que también participan en la dinámica metropolitana.

Ámbito de competencia. De acuerdo a la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano, vigente desde el 2016 a nivel federal, las zonas metropolitanas son regiones de concurrencia municipal, estatal y federal para efectos de toma de decisiones en los ámbitos que la misma ley marca como “de interés metropolitano”.





Temas de interés metropolitano (LGAHOTDU, Artículo 34):

- I. La planeación del ordenamiento del territorio y los Asentamientos Humanos;
- II. La infraestructura vial, tránsito, transporte y la Movilidad;
- 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;
- 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;
- XI. La infraestructura y equipamientos de carácter estratégico y de seguridad;
- XII. La accesibilidad universal y la Movilidad;
- XIII. La seguridad pública, y
- XIV. Otras acciones que, a propuesta de la comisión de ordenamiento, se establezcan o declaren por las autoridades competentes.





Instrucciones para completar el cuestionario

1. El instrumento contiene tres preguntas abiertas, sin límite de espacio o extensión para responder cada una.
2. Para plantear el problema, le pedimos la mayor claridad y precisión posibles en la redacción de enunciados que permitan distinguir entre síntomas, el problema, sus causas directas e indirectas.
3. Para la propuesta de solución, le pedimos tomar en cuenta, y en su caso indicar, si las acciones forman parte del ámbito de atribuciones municipal, estatal, federal, o se proponen rutas metropolitanas de colaboración. En tal caso, especificar si los marcos normativos para tal efecto ya existen, o sería necesario crearlos o reformarlos.
4. La rúbrica adjunta a este cuestionario contiene los parámetros con los cuales serán sistematizadas su colaboración y la de las y los demás expertos consultados, con el objetivo de evaluar la viabilidad, pertinencia y urgencia de cada una de las propuestas.
5. Para la conformación de la agenda, serán consideradas las propuestas con mayor puntuación obtenida en la rúbrica, pero todas las participaciones serán publicadas y formarán parte de la documentación del ejercicio.

Pregunta 1. Planteamiento del problema

Con detalle y precisión, enuncie cuál es el problema que identifica y en cuál de los *temas de interés metropolitano* se enmarca. ¿De qué manera se manifiesta el problema (síntomas)? ¿Existen evidencias estadísticas, documentales o de otra naturaleza que nos ayuden a conocer el problema? (Describa) ¿A quién o a quiénes afecta dicho problema? ¿Existen consecuencias previsibles de no atenderse al corto, mediano o largo plazo?

El problema reside en un excesivo uso del coche particular en la Zona Metropolitana de La Laguna (ZML).

El problema se manifiesta en una alta tasa de motorización que debe ser mucho mayor a los índices calculados por el IMPLAN (La motorización en la ZML es de 271 automóviles por cada 1000 habitantes según los cálculos del instituto) porque los coches no registrados (onapafos) no entran en las estadísticas oficiales.





Este excesivo uso del coche de motor genera embotellamientos, mala calidad del aire (que mata a 16,000 mexicanas y mexicanos al año, según la Organización Mundial de la Salud), siniestros viales (que matan a 17,000 mexicanos y mexicanas cada año y deja con heridas y secuelas a cientos de miles más). Adicionalmente, el uso excesivo del coche promueve el sedentarismo y todas las secuelas de salud pública que conlleva.

Desgraciadamente la calidad del aire no se mide debidamente en la ZML, y lo poco que se mide revela un panorama preocupante. Las autoridades de medio ambiente de Torreón indican que, en lo que atañe a las partículas suspendidas menores a 10 micras (PM10, el único parámetro que miden de los siete que deberían de medir), la calidad del aire de la ciudad es mala y en ocasiones, regular.

En 2015, según el IMPLAN, en la ZML hubo 7013 siniestros viales, 99 de los cuales fueron fatales.

Este problema afecta a toda la población de la ZML que sufre la mala calidad del aire y la inseguridad vial, y que no cuenta con otras opciones de movilidad como un buen sistema de transporte público o infraestructura peatonal y ciclista.

Las consecuencias de no desarrollar el transporte público y la infraestructura peatonal y ciclista es que continuará al alza la tasa de motorización y cada vez las consecuencias de esto (mala calidad del aire, muertos y heridos en siniestros viales) aumentará. Así mismo, aumentará la presión sobre el espacio público para ampliar vialidades y estacionamientos lo que de nuevo, impactará en la calidad de vida de toda la población.

Pregunta 2. Causas directas e indirectas

Al haber planteado el nombre y síntoma(s) del problema, ¿le es posible identificar con claridad causas directas y/o indirectas? ¿qué actores intervienen en la gestación, proliferación y vigencia del problema (públicos y/o privados)? ¿qué condiciones han permitido la gestación y proliferación del problema?

La falta de voluntad política para desarrollar un sistema eficiente y cómodo de transporte público por parte de las autoridades.

Las autoridades municipales y estatales pero también el *lobby* cochista muchas veces encarnado en cámaras empresariales.





La visión generalizada de la bicicleta como un juguete y no como un medio de transporte y la aspiración a tener un coche como expresión de una cultura inmersa en la propaganda. La visión del pasajero del transporte público, del peatón y del ciclista como personas perdedoras que no merecen infraestructura de calidad.

Pregunta 3. Propuesta(s) de solución

De acuerdo a su conocimiento y experiencia en el campo, ¿puede describir una propuesta para solucionar el problema? ¿Con qué causa y síntoma está vinculada su propuesta? ¿Qué autoridades deberán intervenir para la solución integral del problema? ¿Podría integrarse la participación de la ciudadanía en la solución del problema? ¿De qué manera? ¿La solución incluye una visión de coordinación metropolitana para impacto regional? ¿Los marcos normativos vigentes son suficientes para solucionar el problema, o sería necesario reformar/añadir nuevas regulaciones? De ser así, ¿de qué orden serían esas modificaciones: municipales, estatales o federales?

Instrumentar cuanto antes la primera línea de BRT (metrobús) metropolitano. Estructurar las líneas alimentadoras del BRT. Planear ya las líneas 2 y 3 del BRT (estatal, federal).

Invertir el 25% del presupuesto para infraestructura vial en una red interconectada de ciclovías metropolitanas y en el mejoramiento de las banquetas (estatal, federal).

Aumentar el monto de las multas por exceder los límites de velocidad y por no respetar señales (municipal metropolitano).

Instaurar una red de cámaras trampa para fотomultas a nivel metropolitano (municipal metropolitano).

Deben intervenir los directores municipales y estatales de movilidad, de salud, de medio ambiente, la Sedatu, la Semarnat, la SS.

Haría falta adecuar el marco normativo para elevar reducir límites de velocidad, montos de multas e incluir cámaras trampa.

Integrar a colectivos ciclistas y peatonales en las modificaciones regulatorias, en el diseño de infraestructura y en las campañas de divulgación.

Echar a andar un programa de Visión Cero metropolitano. Cero muertes y cero heridos graves en siniestros viales.

