MetrōpoliMid

SMART CITY: Mérida

¿Es inteligente ser una ciudad inteligente?

Innovación urbana:
¿cuáles son las capacidades de Mérida para ser una ciudad inteligente?

SECCIÓN ESCUELA MODELO PARA SÍ, PARA TODOS

CIUDAD MODELO

"Seguridad vial en Yucatán: Tarea pendiente y urgente"

Año **03** Número **26**
Agosto 2021

· CONSEJO DIRECTIVO ·

Leticia Torres Mesías
David Montañez Rufino

· CONSEJO CONSULTIVO ·

Jorge Bolio Osés
Ricardo Combaluzier Medina
José Gerardo García-Gill
Ricardo López Santillán
Raúl Monforte González
Eduardo Monsreal Toraya
Susana Pérez Medina
Luis Sauma Castro
Liz Zumárraga

· EDITORIAL ·

David Montañez Rufino
Director general

Jorge Alberto López Tec
Diseño gráfico y editorial

Angélica Rivera Gómez
Coordinadora de comunicación y redes

MetrópoliMid., Año 3. No. 26, agosto 2021, es una publicación periódica electrónica, mensual, publicada y editada por Consultoría de Desarrollo Urbano, Movilidad y Espacio Público, S.C.P, con domicilio en la ciudad de Mérida, Yucatán. www.metropolimid.com.mx, direccion@metropolimid.com.mx ISSN versión digital en trámite. El contenido y las opiniones expresadas por los autores no necesariamente reflejan la postura del editor de la publicación o de MetrópoliMid. Se autoriza cualquier reproducción parcial o total de los contenidos o imágenes de la publicación, siempre y cuando sea sin fines de lucro, citando invariablemente la fuente sin alteración del contenido y dando los créditos autorales. El propósito de esta publicación es contribuir a un adecuado desarrollo urbano y sostenible.

www.**metropolimid**.com.mx

ÍNDICE

02 **SMART CITY: Mérida**

04 **EN CONTEXTO: SMART CITY**

06 ¿Es inteligente ser una ciudad inteligente?

10 **CIUDAD MODELO:** Seguridad vial en Yucatán: Tarea pendiente y urgente I PARTE

14 **Innovación urbana: ¿cuáles son las capacidades de Mérida para ser una ciudad inteligente?**

20 **Desarrollando conciencia**

22 Mérida conviertiéndose en una ciudad inteligente

26 **Por una ley general de seguridad vial**

SMART CITY: Mérida

Por David Montañez Rufino
Director general de la plataforma urbana M50

Las ciudades inteligentes, o Smart Cities, no se refieren exclusivamente a componentes de tecnología o automatización. Ser una Smart City implica el desarrollo eficiente de elementos urbanos y de gobernanza de las ciudades, en aspectos tan amplios como la planeación y el desarrollo urbano, la generación y uso de energías limpias, el manejo de los residuos sólidos y líquidos, la movilidad urbana, el espacio público, el cuidado y manejo del agua, el medio ambiente, la educación, la salud, la seguridad, la economía, y un largo etcétera.

¿Qué hace que una ciudad sea una Smart City?

Considero tres aspectos fundamentales:
1). Colocar en el centro del desarrollo de la ciudad a las personas y su calidad de vida, **2).** Lograr la eficiencia en la gestión urbana, y **3).** Alcanzar la gobernanza en la planeación y toma de decisiones.

Parece algo simplista, pero es todo lo contrario. Los tres aspectos me gusta considerarlos como el ¿qué?, el ¿cómo?, y el ¿quién?, al momento de hacer ciudad.

El primer punto –el qué– se refiere a la concepción y desarrollo de ciudades para la gente. Esto debe implicar la visión de ciudad y el diseñar todo el entramado urbano físico y virtual con miras a mejorar la calidad de vida de las personas: la vocación y estructura urbana, los espacios públicos, las normas, los planes, los programas, las políticas públicas. Desde aquí, la situación ya la tenemos muy compleja. Como cita el ingeniero Raúl Monforte en su artículo de esta edición, *“estimamos que el 65% de las autoridades locales no saben cómo y porqué su ciudad está creciendo, en qué dirección, y qué está detrás de dicho crecimiento”.*

El segundo punto –el ¿cómo?– implica todas las herramientas de la administración de la ciudad. Aquí es donde se hace muy evidente el uso de nuevas tecnologías, sistemas automatizados, procesamiento de datos e información, etc. Aquí es donde se mide la eficiencia del aparato burocrático, el éxito de las políticas públicas, la capacidad de innovación de los actores urbanos y de la propia ciudad. Existen diversas metodologías a nivel mundial para medir el grado de “inteligencia” de una ciudad, e incluso una

específica para América Latina, diseñada por Deloitte para el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), como nos explica el doctor Edgardo Bolio en su artículo de esta edición. Este es un estudio que se está aplicando actualmente en Mérida, y en donde pronto conoceremos los resultados.

Finalmente, **el tercer punto –el ¿quién?–**, implica lograr la participación real y efectiva de la sociedad civil organizada en la toma de decisiones de la ciudad. Gobernanza urbana, no sólo en la planeación, sino también en la ejecución, evaluación y seguimiento de los aspectos más relevantes de la ciudad.

¿Por qué aspirar a ser una Smart City?

Poner en el centro de la vida de una ciudad a las personas, implicará de manera natural buscar el mejoramiento de su calidad de vida y su desarrollo integral. Por ello, como menciona el doctor Bolio, es que *"los promotores de este enfoque señalan que las Ciudades Inteligentes se vuelven más innovadoras, competitivas, atractivas y resilientes, mejorando así la vida de sus habitantes".* Más aún, la maestra Leticia Torres nos explica cómo una Smart City *"aprovecha el potencial de la innovación para resolver los retos de vivir en la urbe, trayendo beneficios a la vida diaria de los ciudadanos".*

El mundo es –y cada día lo será más–, urbano. Más de un tercio de la población vive en megalópolis. Tan sólo en Yucatán, casi la mitad de la población del estado habita en la zona metropolitana de Mérida. Esto revela la importancia fundamental que tienen las ciudades a nivel global, y la urgencia por impulsar una Mérida como *ciudad inteligente,* que sepa gestionar mejor su territorio para no crecer de manera desordenada, que sepa articular la movilidad para trasladarnos de un lado a otro, que sepa administrar eficientemente sus recursos naturales y que, especialmente, lo haga todo de la mano de la sociedad, con verdadera gobernanza.

¿Consideras que Mérida está en camino a ser una ciudad inteligente?

Es urgente impulsar una Mérida como ciudad inteligente, que sepa gestionar mejor su territorio para no crecer de manera desordenada, que sepa articular la movilidad para trasladarnos de un lado a otro, que sepa administrar eficientemente sus recursos naturales y que, especialmente, lo haga todo de la mano de la sociedad, con verdadera gobernanza.

Por David Montañez Rufino
Maestro en Administración Pública. Fundador y director general de la plataforma urbana M50.
direccion@metropolimid.com.mx

SMART CITY

Por Leticia Torres Mesías Estrada,
Docente de Arquitectura en la Universidad Modelo

El tema de SMART CITY viene muy a tiempo, ya que el próximo mes de octubre, nuestra Ciudad de Mérida será sede, por segunda vez, de este Congreso internacional. Así que pongamos en contexto el tema de SMART CITY.

Existe la posición de que la expresión Smart City no debe de ser traducida como ciudad inteligente, ya que Smart es un acrónimo, utilizado en las Smart Goals. Esto lo pongo sobre la mesa como antecedente, aunque hay posiciones contrarias a que realmente *Smart* sea un acrónimo.

Independiente a eso, Smart Cities es una iniciativa que surge en la última década del siglo pasado y nace “para tratar los problemas de sostenibilidad que surgían en las ciudades y que se centraban fundamentalmente en la eficiencia energética y en la reducción de las emisiones de carbono” (Achaerandio, 2011:1).

Podemos considerar que el concepto Smart City surge de la evolución de lo que llegamos a conocer como Ciudades Digitales. El país que consolidó esta evolución de ciudad digital a Smart City fue España en el año 2004. Fue un gran trabajo realizado por el Ministerio de Industria de este país, cuyo primer producto final fue la elaboración de un programa de Ciudades Digitales, el primero en el mundo.

El concepto ha ido evolucionando e incorporando nuevos ámbitos, pues actualmente ya no se trata nada más de lograr una ciudad conectada donde se aplican las tecnologías de la información. *El concepto ampliado* nos dicta: obtener un

ArqTAU
Paisajismo
DISEÑO DEL PAISAJE
CONTACTO: edegetau@arqtau.mx

incremento de la calidad de vida de los ciudadanos y una mayor eficacia de los recursos disponibles. Una Smart City es una ciudad que aprovecha el potencial de la innovación para resolver los retos de vivir en la urbe, trayendo beneficios a la vida diaria de los ciudadanos. Las soluciones de las ciudades inteligentes pueden reducir las muertes hasta en 10%, acelerar las respuestas de emergencia en 35%, disminuir el tiempo en traslados diarios de las personas en 20%, reducir la carga al sector salud por enfermedades en 15% y cortar las emisiones de efecto de gas invernadero en otro 15%, según el estudio de Mckinsey "Smart cities: digital solutions for a more livable future".

En este concepto ampliado de Smart City, a nivel mundial tenemos ciudades como Tokyo, la mejor situada en el ranking de 2013, con el primer puesto en capital humano y gestión pública; Londres, Nueva York, Zúrich, París, Singapur, Helsinki, Auckland y Oslo.

A nivel latinoamericano, Colombia y México tienen dentro de sus países ciudades con etiqueta Smart City. En Colombia tenemos a Medellín que, según el Smart City Index 2020, es la ciudad más inteligente de la región Latinoamérica. Sin embargo, a nivel mundial ocupa el puesto 72.

Smart City Index considera como principal indicador evaluar a la ciudad desde la integración de la sociedad con su gobierno, que cuente con sistemas inteligentes (apps), detecte necesidades de los ciudadanos y genere soluciones, preferentemente en tiempo real, para abonar al bienestar social. Esto lo realiza el suizo Instituto para el Desarrollo de la Gestión (IMD, por sus siglas en inglés), en conjunto con su Centro Mundial de Competitividad, el Observatorio de Ciudades Inteligentes y la Universidad de Tecnología y Diseño de Singapur (SUTD), quienes analizaron las capacidades de 109 importantes urbes en el mundo.

Los resultados de este Smart City Index 2020, terminados de redactar en septiembre 2020, fueron cuestionados por varios investigadores, ya que al haber sido realizado en medio de la pandemia del COVID-19, advertían que aún no era posible dimensionar los impactos sobre el futuro de las ciudades.

En nuestro país México, tenemos cuatro urbes reconocidas como ciudades inteligentes por el Banco Interamericano de Desarrollo (BID): Querétaro, Tequila Jalisco, Puebla y CDMX, de los cuales hablaremos en el siguiente ejemplar de la revista MetrópoliMid, que también estará dedicado al tema de las Smart City.

Hasta la próxima...

Por Leticia Torres Mesías Estrada
Arquitecta por la UADY. Maestra en Administración Pública por la UVM. Docente en la escuela de Arquitectura de la Universidad Modelo y Productora del programa de radio Habitar y más.
leticia.torresmesias@habitarymas.com

¿Es inteligente ser una ciudad inteligente?

Por Raúl Asís Monforte González,
Asoc. Mex. de Energía Renovable y Medio Ambiente

Suele confundirse el concepto de Smart City o Ciudad Inteligente, con la simple acción de incorporar pequeñas o grandes mejoras tecnológicas, o iniciativas de digitalización, en algunos aspectos de la administración de una ciudad por parte de su gobierno municipal. Ese concepto es limitado, erróneo y decepcionante. Por eso, para responder con claridad a la pregunta de si es inteligente ser una ciudad inteligente, si deseamos serlo, o qué pasos y estrategias debemos implementar para conseguirlo, primero tendríamos que definir qué significa ser una ciudad inteligente.

Comprendo la dificultad de alcanzar una definición que universalmente sea aprobada por sus habitantes, pero si seguimos haciéndonos las preguntas pertinentes, quizás alcancemos un consenso general. ¿Una ciudad inteligente, es aquella que es innovadora, o próspera, acaso sostenible, una que adopta la economía circular como norma de vida, o aquella que puede ser catalogada como verde, será inteligente una ciudad competitiva? Resulta complejo, ¿verdad?

El filósofo griego Plutarco de Queronea decía que “mientras los necios deciden, los inteligentes deliberan”, y tenía razón. Deliberar es reflexionar y hacer un detenido análisis de pros y contras, de puntos de vista diversos y a veces hasta contradictorios, antes de tomar alguna decisión.

De modo que, si empezamos por un buen ejercicio deliberativo, ya hemos dado un primer y exitoso paso hacia la construcción de una ciudad inteligente.

¿Qué es una Smart City?

Una Smart City o ciudad inteligente, es aquella que incrementa notablemente el ritmo al cual mejora sus resultados y logros, simultáneamente en los aspectos social, económico y medioambiental (sostenibilidad), respondiendo a desafíos tales como la crisis climática, el acelerado crecimiento poblacional y la inestabilidad político-económica, fundamentalmente mediante la mejora del modo cómo logra la participación y el compromiso de la sociedad, cómo aplica métodos de liderazgo colaborativo, cómo integra las diversas disciplinas a los sistemas de la ciudad, y cómo utiliza la ciencia de datos y otras tecnologías modernas, con el objetivo central de proveer mejores servicios y calidad de vida a todos aquellos que se relacionan con la ciudad (residentes, negocios y visitantes), hoy y en el futuro previsible, sin crear injustas desventajas a otros o degradar el ambiente natural.

Existe una lista muy amplia de indicadores clave que tienen que ser evaluados periódicamente bajo una métrica ordenada y de acuerdo con estándares internacionales, para poder medir el desempeño y cómo se van alcanzando los objetivos para convertir a una ciudad en inteligente. Entre ellos se encuentran la economía y las finanzas, el medio ambiente, educación, energía limpia, capacidad de respuesta a emergencias, gobernanza, salud, recreación, seguridad, refugio, gestión de residuos, telecomunicaciones e innovación, transporte y movilidad general, planeación urbana, agua y saneamiento (drenaje).

Las cifras preocupan, y constituyen el motivo fundamental por el cual conviene trazarse el objetivo de convertir la ciudad donde vivimos, en una Smart City. Las estimaciones de los expertos calculan una población de 10 mil millones de personas en todo el planeta para el año 2050, de las cuales, el 80% vivirá en ciudades. De modo que la meta tiene que ser tomada con seriedad y debe evitarse a toda costa que se convierta en una moda pasajera.

Ya desde hoy, las ciudades consumen el 75% de la energía, generan el 70% de los residuos y son responsables del 80% de las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI). Existen cerca de 50 megaciudades, definidas éstas como aquellas cuya población pasa de los 10 millones de pobladores. Por lo anterior, resulta imperativo mostrar cuanto antes la disponibilidad para convertirse en una ciudad inteligente, e integrar a este objetivo los valores centrales de una Smart City que define el Consejo de Ciudades Inteligentes: Habitabilidad, Empleabilidad y Sostenibilidad.

La ciudad es habitable cuando provee las condiciones para llevar una vida limpia, saludable, libre de contaminación y congestión, y se asegura de que los ciudadanos cuenten oportuna, eficaz y eficientemente con los servicios que ella les brinda.

La empleabilidad ofrece las condiciones suficientes y necesarias de infraestructura, es decir: energía, conectividad y ambiente informatizado, servicios que son esenciales para competir globalmente y contar con empleos de mayor calidad.

La ciudad es sostenible cuando es capaz de ofrecer a sus habitantes todos los servicios que necesitan, con absoluta suficiencia, pero sin comprometer que pueda seguirlo haciendo con las generaciones futuras.

Eduardo López Moreno, Director de Capacidades de ONU – Hábitat, ha dicho que *"un alto porcentaje de las ciudades, crecen formulando políticas y acciones sin evidencia clara e información. Estimamos que el 65% de las autoridades locales no saben cómo y porqué su ciudad está creciendo, en qué dirección, y qué está detrás de dicho crecimiento".*

En los últimos años, se ha observado una tendencia donde las ciudades se han convertido en las columnas de las economías nacionales. Hoy en México, más del 90% del PIB se produce en las alrededor de 70 ciudades con más de cien mil habitantes, por lo que el futuro económico del país dependerá en gran medida del desempeño eficiente de las actividades económicas en sus ciudades, y descansará en el desarrollo sostenido y sustentable de su infraestructura, equipamiento, servicios y sistemas urbanos. De continuar el descuido en el apoyo a sus ciudades estratégicas, México perderá competitividad aceleradamente. En la medida en que empecemos a ver a nuestras ciudades y municipios como los principales detonadores del desarrollo económico nacional, entonces estaremos en posibilidad de fortalecerlos para que desempeñen un papel relevante en un mundo altamente competitivo.

Mérida, y su zona metropolitana, requieren hoy más que nunca atender estos requerimientos, con una visión de largo plazo, y con un alto enfoque hacia la sostenibilidad, la cual tendría que ser la fuerza motriz que le permita lograr el establecimiento y permanencia de negocios prósperos, generar un importante crecimiento del conocimiento científico y tecnológico, y alcanzar niveles de educación jamás antes obtenidos entre la población. Beneficios que, junto con muchos otros, se propagarán rápida y ampliamente hacia todas las áreas de la sociedad.

Transitar hacia un modelo de ciudad inteligente precisa de un liderazgo abierto que se genere desde la sociedad civil como elemento fundamental. Todas las partes interesadas, tanto del sector público como del privado, tienen que estar en la mesa tomando las decisiones, mostrando el rumbo, con una visión creativa, innovadora y de largo plazo.

Éstos son sólo algunos elementos que, incorporados a nuestro propio modelo de ciudad inteligente, garantizarán para nosotros y nuestros hijos, un futuro promisorio y verdaderamente sostenible. Y eso, me parece que es algo muy inteligente.

"Resulta imperativo mostrar cuanto antes la disponibilidad para convertirse en una ciudad inteligente, e integrar a este objetivo los valores centrales de una Smart City que define el Consejo de Ciudades Inteligentes: Habitabilidad, Empleabilidad y Sostenibilidad."

Por Raúl Asís Monforte González
Ingeniero Civil y Maestro en Arquitectura de Paisaje. Presidente del Consejo Directivo de la Asociación Mexicana de Energía Renovable y Medio Ambiente A.C.
raul@mienergiamx.com

UNIVERSIDAD MODELO

Seguridad vial en Yucatán: Tarea pendiente y urgente

· I PARTE ·

C I U D A D M O D E L O

En el primer semestre del 2021, en contexto de pandemia de COVID19 y con restricciones de movilidad, según los reportes de la Secretaría de Seguridad Pública y de la Policía Municipal de Mérida, hubo 3 mil 745 siniestros viales, un promedio de 23 por día. La siniestralidad vial se ha incrementado más del 40% con respecto al mismo periodo del 2020, y 48% más en relación con el 2019 según la Secretaría de Salud Federal[1]. Con respecto a las muertes por hecho vial, se observa un aumento del 20% en relación con el mismo periodo del 2020, donde las víctimas principales fueron peatones, ciclistas y motociclistas.

Lo importante de mencionar es que estos números hablan de personas con vínculos familiares, que su muerte produjo gran sufrimiento humano e importantes pérdidas económicas. Subrayamos también que esas 3 mil 745 muertes son muertes evitables.

Los siniestros de tránsito están considerados dentro de lo que en el ámbito de la salud pública se conoce como las "muertes en exceso evitables", es decir, aquellas muertes que mediante acciones de prevención efectivas pueden ser evitadas. En este caso, dada la naturaleza de los siniestros viales, se considera que pueden ser evitados hasta en un 98%.

Los indicadores de muertes evitables muestran dos cosas: por un lado, que no es éticamente aceptable tener muertes evitables y que se requiere la intervención estatal para evitar esas muertes. Por otro lado, la muerte evitable muestra la calidad y efectividad del sector salud, pues la seguridad vial es, en primer término, un problema de salud pública y, en segundo lugar, muestra también la calidad y efectividad de la fiscalización del sector de seguridad pública, pues son quienes, se supone, monitorean el cumplimiento de la normatividad de seguridad vial.

Los siniestros viales también producen una percepción de inseguridad[2], sobre todo para los usuarios de modos activos (peatón y ciclistas) que además, son los más vulnerables.

Donde la movilidad activa es percibida como peligrosa, los esfuerzos por promover el caminar y el ciclismo, se debilitan. Por ello, reducir los riesgos en la vialidad no sólo salva vidas, también impulsa el transporte sustentable, lo cual ayuda a reducir los contaminantes locales (ruido por transporte motorizado) y emisiones de Gases de Efecto Invernadero[3], y mejora la salud poblacional, pues la actividad física favorece a la salud mental[4] y a la salud física[5]. En resumen, la seguridad vial hace una ciudad más habitable.

La seguridad en los desplazamientos es uno de los principales motivadores para caminar más. Frente al desafío de mejorar la seguridad vial necesitamos abordar las fuentes clave de peligro en la calle y el miedo que inspiran.

En Particular[6]:
· Reducir la probabilidad y la gravedad de las colisiones reduciendo la velocidad del vehículo.

· Centrar la acción en los lugares más peligrosos, particularmente las intersecciones.

· Reducir el peligro que representan los vehículos con mayor riesgo: vehículos pesados, autobuses, taxis y vehículos privados, vehículos de alquiler y motocicletas.

· Reducción del peligro para las personas cuando están en mayor riesgo: al caminar y desplazarse en bicicleta.

Abordar los desafíos: un nuevo enfoque para reducir el peligro vial

En Yucatán la caminata y el uso de la bicicleta están dentro de las formas más peligrosas de trasladarse. Es claro que la vida de las personas y la sostenibilidad está en riesgo y, eso nos impone una tarea, **una responsabilidad social y una decisión ética y política,** para lograr proteger la vida de las personas y los entornos saludables y seguros.

En términos de movilidad, es urgente enfocarnos en medidas que garanticen accesibilidad a los habitantes de forma equitativa y que éstas medidas protejan la vida y la salud. Y en términos de seguridad vial tendríamos que asumir el principio ético de cero muertes y cero lesiones de gravedad por siniestro vial[7].

Si queremos que el Municipio de Mérida tenga mejores condiciones de vida necesitamos tener la perspectiva de una movilidad segura y necesitamos pasar del enfoque convencional centrado en accidentes, al de Visión Cero enfocado en la disminución a cero muertes y cero lesiones graves. En el cuadro que sigue mostramos las diferencias de ambos enfoques.

Modelos de Seguridad Vial

MODELO TRADICIONAL DE SEGURIDAD VIAL

- Se concentra en el accidente.
- Supone un comportamiento humano perfecto.
- Coloca la responsabilidad en el utilizador del sistema vial.
- Prioriza los lugares "accidentógenos" y trabaja en sectores.

MODELO DE VISIÓN CERO EN SEGURIDAD VIAL

- Se concentra en las muertes y lesiones graves.
- Toma en cuenta el error y la vulnerabilidad humana.
- Comparte la responsabilidad entre formuladores de políticas, funcionarios públicos de todos los sectores y niveles jurisdiccionales, tomadores de decisión y utilizadores del sistema vial.
- Asume un abordaje sistémico.

La escala de los desafíos de lograr una seguridad vial en nuestro estado requiere, como ya lo mencionamos, de un cambio radical en el enfoque que adoptamos para reducir el peligro vial; para esto, son fundamentales tres principios rectores:

1. El enfoque de Visión Cero se basa en la convicción fundamental de que la pérdida de vidas y las lesiones graves no son éticamente aceptables y por lo tanto, son evitables.

2. El enfoque de Visión Cero requiere reducir el predominio de los vehículos motorizados y crear calles seguras para viajes activos.

3. El enfoque de Visión Cero asegura que la reducción del peligro vial es una prioridad común para el Estado de Yucatán.

El cambio en el énfasis de abordar las tendencias históricas de víctimas, a un enfoque proactivo de focalización en el peligro de la calle, presenta una oportunidad para establecer la reducción del peligro de la calle dentro de un contexto más amplio. Abordar el peligro y riesgos para el peatón y ciclistas en las calles ayudará a crear calles más acogedoras que se sientan más seguras, haciendo que caminar y andar en bicicleta sea una opción más atractiva. La reducción de víctimas seguirá a medida que se reduzca el riesgo, y los lugares donde ha habido pocas víctimas, pero donde las personas se sienten inseguras, funcionarán mejor a través del monitoreo de los indicadores de calles saludables como lo muestra el siguiente gráfico.

El Plan Municipal de Seguridad Vial con el enfoque de Visión Cero, propuesto por el LUM, establece estrategias y acciones para promover un cambio; disminuir los viajes en automóvil y aumentar la caminata, el andar en bicicleta y en transporte público, y en ese sentido también se vincula con el PIMUS, con los objetivos de salud, con los Objetivos de Desarrollo Sostenible y la Agenda 2030 y los objetivos de transición energética en el marco del Cambio Climático para -1.5C.

En un próximo artículo presentaremos el Plan mencionado.

Fuente: Adaptado de TFL, 2018.

Referencias:

[1] Aumentan los accidentes de tránsito en Yucatán: Secretaría de Salud Federal - PorEsto.

[2] IMCO (2019) Índice de Movilidad Urbana, Microsoft Word - Índice de Movilidad Urbana.docx (imco.org.mx).

[3] En el Municipio de Mérida el transporte motorizado es el que aporta mayor cantidad de GEI pues usa energía de origen fósil PACMUN (2020) Ayuntamiento de Mérida.

[4] OMS (2004) Stratégie mondiale pour l'alimentation, l'exercice physique et la santé, Genève.

[5] Demers M. (2008). Pour une ville qui marche. Editions Écosociété, Montréal.

[6] Laboratorio Urbano de la Universidad Modelo (2020) Plan Municipal de Seguridad Vial con Visión Cero.

[7] El Laboratorio Urbano de la Universidad Modelo-LUM, desde que nació ha desplegado esfuerzos para introducir el Enfoque de Visión Cero en la seguridad vial y despues de un año de trabajo con la Comisión de Tránsito y Seguridad Pública de la administración municipal de Mérida que está concluyendo, presentaron el Plan Municipal de Seguridad Vial con Visión Cero, el cual el Cabildo aprobó y ahora falta implementarlo.

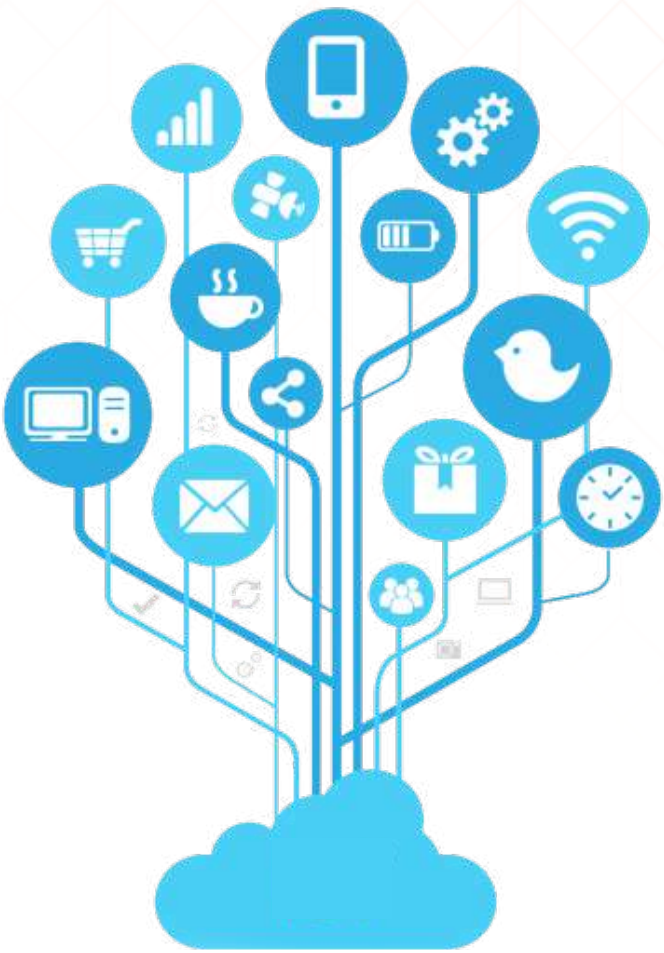
Por Silvana Forti
Directora del Laboratorio Urbano de la Universidad Modelo.

INNOVACIÓN URBANA:

¿Cuáles son las capacidades de Mérida para ser una ciudad inteligente?

Por Edgardo Bolio Arceo,
Director del Instituto de Planeación Municipal Mérida

Mérida es una ciudad que pasa por diversos procesos de transformación urbana. Con esto no sólo me refiero a aquellos de carácter físico-espacial asociados a su expansión territorial, sino también a los cambios cualitativos. Estos últimos pueden orientar el desarrollo urbano a partir de visiones de vanguardia. Es muy probable que los lectores sean familiares a conceptos como derecho a la ciudad, prosperidad urbana, ciudad creativa, entre otras nociones que apuntan hacia la innovación urbana. Una de esas visiones contemporáneas se conoce como Ciudad Inteligente (Smart City, en inglés).



De acuerdo con el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), una Ciudad Inteligente[2] es aquella que coloca a las personas en el centro del desarrollo, incorpora tecnologías de información y comunicación en la gestión urbana y usa estos elementos como herramientas para estimular la formación de un gobierno eficiente que incluye procesos de planificación colaborativa y participación ciudadana. Los promotores de este enfoque señalan que las Ciudades Inteligentes se vuelven más innovadoras, competitivas, atractivas y resilientes, mejorando así la vida de sus habitantes.

Imagen: Mauricio Aguilar

Antecedentes

Con esa noción de desarrollo integrado y sustentable, el BID busca identificar proyectos estratégicos que permitan transformar las ciudades de América Latina y el Caribe en Ciudades Inteligentes. Para tal fin, el BID, en colaboración con la firma consultora Deloitte[3], ha desarrollado una metodología de evaluación de la capacidad de las ciudades para ser inteligentes, y ha seleccionado diez municipalidades en América Latina para llevar a cabo tal medición, siendo Mérida una de ellas.

En el otoño de 2020, los representantes del BID contactaron a las autoridades municipales y estatales para invitarlos a participar en esta evaluación de la capacidad de Mérida para ser una Ciudad Inteligente. Además, debemos recordar que el Gobierno del Estado de Yucatán acordó que Mérida fuera la sede de la Exposición y del Congreso Smart City LATAM[4], al menos durante tres años, de 2020 a 2022, lo cual es una muestra del interés y compromiso con la temática.

Metodología

Existen varias metodologías europeas y norteamericanas para evaluar la capacidad de las ciudades para ser inteligentes (Smart Maturity); sin embargo, no resultan adecuadas para reflejar la realidad de las ciudades de América Latina y el Caribe. Por esa razón el BID contrató a Deloitte para generar una metodología propia, en conjunto, enfocada en la realidad de esta región que, además de permitir conocer el nivel de madurez de las ciudades, contribuya a identificar áreas de oportunidad para desarrollo, proyectos estratégicos y mecanismos de acceso a financiamiento.

La metodología de evaluación se compone de dos áreas: dimensiones e infraestructura. Las dimensiones definen las áreas funcionales mediante las cuales se gestionan los servicios de la ciudad inteligente y se utilizan para evaluar el grado de adopción tecnológica para la prestación de servicios. La infraestructura se refiere a la infraestructura física y digital disponible

y considera la capacidad de la ciudad para capturar datos, sus características y los análisis que se realizan con ellos.

La primera área, o evaluación de las dimensiones (seis temas prioritarios) se realiza a partir de la revisión de capacidades y de adopción tecnológica. Estas dimensiones son: Medio ambiente (Acceso al agua, Contaminación, y Energía); Movilidad (Accidentalidad, Planeación del transporte, Tráfico, y Transporte urbano); Economía (Desarrollo económico local, Gobierno digital, y Turismo); Seguridad (Seguridad ciudadana, y Resiliencia urbana); Estilo de vida (Inclusión social y diversidad, Vivienda y desarrollo urbano, y Salud); y Educación (Talento, Infraestructura educacional, y Brecha digital).

En el caso de Mérida, la evaluación de las capacidades establece el grado en el que las instituciones públicas utilizan la tecnología de información y comunicación; tienen un área para coordinar, impulsar y dar seguimiento a iniciativas; identifican actores clave y redes de relaciones para desarrollar proyectos; cuentan con recursos humanos capacitados, herramientas tecnológicas actualizadas y recursos financieros suficientes para la gestión; disponen de presupuesto, incentivos fiscales, aportaciones y diversas modalidades de financiamiento; y cuentan con un marco legal favorable para el desarrollo de proyectos inteligentes a nivel de ciudad.

La evaluación de la adopción tecnológica se refiere al grado en que la ciudad utiliza la tecnología para planificar y proporcionar servicios diseñados para mejorar la gestión urbana y la interacción con los ciudadanos, así como a la penetración que la tecnología tiene en la ciudad.

La segunda área, o evaluación de la infraestructura tecnológica disponible y utilizada para análisis de datos y desarrollo de proyectos inteligentes, se hace a través de la disponibilidad y características de cada tipo de infraestructura. Para la evaluación de la infraestructura física, se debe conocer la situación o estado de servidores, conexión alámbrica, inalámbrica y de última milla,

Imagen: @asteroidrone

así como la conexión internacional (cable submarino) en las ciudades que aplica. Para la infraestructura digital, se revisan bases de datos, sistemas de análisis de datos, sistemas en nube y plataformas de gestión integrada. A lo anterior se suma el potencial de datos, es decir, áreas que generan datos, características de los datos generados y análisis realizados con los mismos.

La metodología incorpora la evaluación de resiliencia, es decir, la capacidad de la ciudad para hacer frente a crisis o emergencias naturales, sanitarias u otro tipo, y garantizar la continuidad de los servicios públicos, a través del uso de las tecnologías.

Proceso de recolección de información

A fin de recolectar la información y analizar los datos, y como primera aproximación a la evaluación, se consideró conveniente enfocar el estudio en las capacidades institucionales del sector público. Para facilitar el proceso de acopio de información local, los enlaces designados fueron la Secretaría Técnica de Planeación y Evaluación (SEPLAN) y el Instituto Municipal de Planeación de Mérida (IMPLAN).

A fin de tener información actual y estratégica respecto de la utilización de tecnologías de información y comunicación en el desarrollo de proyectos inteligentes en cada una de las dimensiones de estudio, se invitó a los titulares de las dependencias públicas afines a cada temática. A cada uno de ellos se les envió una presentación ejecutiva explicando la metodología de evaluación, así como un cuestionario sobre las capacidades institucionales en la materia. Posteriormente, se concertaron entrevistas individuales, vía remota, para enriquecer y validar la información enviada.

Avance del proceso

La recolección de la información ha concluido y el análisis de los datos está a punto de terminar. Entiendo que la versión preliminar del reporte técnico e informe de resultados está muy avanzada. Será cuestión de ser pacientes para

Fuente: Metodología BID – Deloitte para América Latina.

M50
Consultoría
Planeación Estratégica
Desarrollo Urbano

CONSULTORÍA ESTRATÉGICA EN PLANEACIÓN Y GESTIÓN DE PROYECTOS:

Consultoría en Integración y Gestión de Proyectos

· Diseño, integración y gestión de proyectos.
· Integración de expedientes y fichas técnicas, evaluaciones socioeconómicas, análisis costo beneficio/costo eficiencia, etc.
· Identificación y gestión de fondos de diversas fuentes de financiamiento municipal, estatal y federal.
· Identificación y gestión de fondos del sector privado y social.
· Asistencia y seguimiento para la elaboración de documentos aplicables a fondos y convocatorias.

Consultoría Estratégica y Organizacional

· Planeación estratégica y diagnósticos integrales.
· Elaboración de planes estratégicos, manuales de organización, procedimientos y planes institucionales.
· Análisis, diagnóstico e implantación de modificaciones en la estructura organizacional.
· Gestión de redes y vinculación estratégica.
· Capacitación especializada en diseño, gestión e integración de proyectos.

Consultoría en Imagen Institucional

· Creación de Imagen Institucional. (Logo, identidad corporativa, etc).
· Diseño de Página Web.
· Diseño infográfico y de contenido para redes sociales.
· Diseño gráfico integral.

www.m50.com.mx dg@m50.com.mx @M50mid

"Ciudad Inteligente no se refiere únicamente a la adopción de la tecnología más moderna, sino a las transformaciones necesarias para incorporar la tecnología a fin de estimular una gestión urbana más eficiente, transparente y participativa que pone a las personas en el centro de la atención".

conocer la evaluación de la capacidad de Mérida para ser una Ciudad Inteligente, así como recomendaciones puntuales para que avance en ello. Lo bueno es que eso dará pie a la continuación de este artículo.

¿Qué sigue?

Aprovechando la evaluación de la madurez de las capacidades de Mérida que impulsa el BID con la coordinación de Deloitte y la colaboración de las autoridades estatales y municipales, la ocasión es propicia para reflexionar acerca de la visión que orienta el desarrollo de nuestra ciudad y sus comunidades. Aunque es innegable que la atención a otras prioridades urbanas representa el mayor esfuerzo de los actores clave, también es estratégico incorporar en la conversación cotidiana de la sociedad civil, en la discusión académica, en la agenda empresarial, en los planes y programas institucionales y en la política pública tanto la innovación urbana como las alianzas que hagan posible el logro de las transformaciones urbanas estratégicas. Y conste que no estoy hablando del futuro, sino del presente.

Para concluir, me parece importante reiterar que el enfoque de Ciudad Inteligente no se refiere únicamente a la adopción de la tecnología más moderna, sino a las transformaciones necesarias para incorporar la tecnología a fin de estimular una gestión urbana más eficiente, transparente y participativa que pone a las personas en el centro de la atención. No sólo se trata de un enfoque tecnológico, se trata de un enfoque multidimensional y complejo que busca transformar los procesos urbanos a fin de mejorar la calidad de vida de las personas.

Referencias:

[1] Con autorización de uso de información del Banco Interamericano de Desarrollo y de la consultora Deloitte. Agradezco la colaboración de María Paloma Silva de Anzorena, Mauricio S. Bouskela y Hallel Elnir del Banco Interamericano de Desarrollo; de Alfredo Molina Ledesma y Julio López Ramírez de Deloitte-México; y de Héctor Sánchez Tirado de la Secretaría Técnica de Planeación y Evaluación del Gobierno del Estado de Yucatán.

[2] www.iadb.org/SmartCities.

[3] Parte de la red internacional DTTL: Deloitte Touche Tohmatsu Limited.

[4] Este año, el evento se llevará a cabo del 5 al 14 de octubre, en modalidad mixta. Información ofrecida por Manuel Redondo, presidente de Fira Barcelona-México.

Por Edgardo Bolio Arceo

Director del Instituto de Planeación Municipal de Mérida, IMPLAN

CANADEVI®
YUCATÁN

Cámara Nacional de la Industria de Desarrollo y Promoción de Vivienda

DESARROLLANDO CONCIENCIA

En la C□mara Nacional de la Industria de Desarrollo y Promoci□n de Vivienda, CANADEVI Yucat□n, nos sentimos muy contentos y orgullosos de sumar y hacer sinergias con proyectos como □Metr□polimid, que genuinamente buscan sensibilizar y aportar valor en las distintas aristas de la planificación urbana y, por ende, en la industria de la vivienda. A partir de la presente edici□n, buscaremos aportar temas relacionados con la industria, desde la □ptica empresarial, con el □nimo de alentar el an□lisis y la sana discusi□n, que resulte en el □Desarrollo de Conciencias□.

Es importante sentar las bases de lo que la industria de la vivienda significa para Yucatán, en t□rminos econ□micos y sociales:

La industria representa actualmente uno de los motores m□s potentes de la econom□a nacional y por supuesto de Yucat□n, en donde estamos siendo uno de los sectores que encabeza la reactivaci□n econ□mica de nuestra entidad en este a–o 2021 de control de pandemia. La industria de la vivienda aporta el 6.5% del PIB a nivel pa□s y, en particular para Yucat□n, cerca del 11.2% Esto, generado principalmente en inversiones con recursos privados, siendo la construcci□n la tercera industria en aporte al PIB de nuestro Estado, solo detr□s del comercio y el sector manufacturero.

La industria de la Vivienda es intensiva en insumos y mano de obra locales, es por ello que en la medida en que se fortalece, la derrama econ□mica permea a m□s empresas y m□s personas de la misma entidad. Los datos oficiales indican que su impacto alcanza a 66 ramas de la econom□a, empleando a m□s de 2.5 millones de personas al a–o en el pa□s, lo que representa alrededor del 6% de los puestos de trabajo.

En n□meros locales □tomados de la □Presentaci□n de la Inversi□n Privada en Vivienda 2020-2021□ que realizaron 29 empresarios de nuestra c□mara convocados por el Gobierno del Estado de Yucat□n□ solamente para estos dos a–os se anunciaron proyectos de inversi□n en todo el estado por m□s de 18 mil millones de pesos, que se estima est□n generando m□s de 128 mil empleos. Sin embargo, estamos ciertos de que las cifras son a□n mayores ya que, dichos datos, corresponden solo a una parte de los socios de la c□mara.

Con lo anterior, resalto que otro indicador de la fortaleza de la industria de la vivienda yucateca es, precisamente, el n□mero de asociados de nuestra delegaci□n, el cual hoy asciende a 64. Estos asociados en su conjunto desarrollan el 85% de toda la vivienda de nuestro Estado, promediando en los □ltimos 5 a–os 11 mil viviendas por a–o. En contexto, somos la segunda delegaci□n m□s grande del pa□s, solo detr□s de la c□mara regiomontana que cuenta con un socio m□s, pero construyen 4 veces m□s vivienda que en Yucat□n, lo que es una clara muestra de la sana y aguerrida competencia que existe en nuestro Estado en la oferta de vivienda de alta calidad, espacios, dise–os y precios, donde sin duda los más beneficiados son los clientes.

Por supuesto que la industria tiene a□n retos importantes por atender, para acercarnos a los niveles de crecimiento y solidez econ□mica de algunos de los estados m□s importantes de nuestro pa□s.

Pero, ¿cuáles son los retos que la vivienda enfrenta para hacerla más asequible, de mejor calidad, con entornos urbanos mejor equipados, más amables y sustentables, seguras en términos jurídicos en cuanto a sus esquemas de propiedad, pero también en términos de seguridad ciudadana?, son algunos de los temas que buscaremos desarrollar en esta sección.

Este es el contexto actual a partir del cual podemos ingresar al complejo mundo de la industria de la vivienda. Un "producto" que significa al mismo tiempo, para todas las personas: patrimonio, seguridad, hogar, identidad, pertenencia, herencia, entre otros valores y, sin duda, trastoca todas las figuras de nuestra sociedad y nuestros pensamientos, ya que sus líneas de análisis pasan por aspectos sociales, económicos, culturales, psicológicos, ambientales, tecnológicos, históricos y hasta artísticos.

Es a partir de esta realidad que intentaremos participar en el debate público de las ideas que convergen en esta fascinante responsabilidad, con la que los desarrolladores de vivienda asociados a la CANADEVI se han comprometido, la de "hacer ciudad".

La industria de la vivienda aporta el 6.5% del PIB a nivel país y, en particular para Yucatán, cerca del 11.2%. En 2020-2021 se anunciaron proyectos de inversión en todo el estado por más de 18 mil millones de pesos, que se estima estén generando más de 128 mil empleos.

Por Eduardo Ancona Cámara
Presidente CANADEVI Delegación Yucatán.

CANADEVI® YUCATÁN

Taller de **Marketing** Digital **Inmobiliario**

3 de Septiembre | 09:00 -18:00 hrs
4 de Septiembre | 09:00 -14:00 hrs

zoom
MODALIDAD VIRTUAL

Dirigido a : Gerentes comerciales,Coordinadores de MKT y ventas.

Módulo 1: Generación de estrategias de mercadotecnia digital (5 hrs)

Módulo 2: Diseño de experiencias para la industria inmobiliaria (3 hrs)

Módulo 3: Ejecución de la estrategia en Facebook ads (5 horas)

HORAS TOTALES: 13 horas

Costo:
$ 2,500 | ¡Cupo limitado!
Precio especial a socios

999 121 4551 **serviciosocio@canadeviyucatan.org.mx**

Mérida convirtiéndose en una ciudad inteligente

Por Karla González Villanueva,
Asoc. Mex. de Energía Renovable y Medio Ambiente

Las ciudades inteligentes parecen lejanas, pero en realidad tenemos muchos de los elementos que las conforman. Estas llamadas "Smart City" cuentan con internet de alta velocidad para permitir la interconexión de dispositivos y sensores para la medición y procesamiento instantáneo de datos. Esta información puede ayudar a disminuir significativamente el tráfico vehicular y optimizar los servicios de energía eléctrica, consumo de agua o el manejo de residuos, entre otros. Estas metrópolis conectan a sus ciudadanos, empresas y gobiernos en un ciclo virtuoso que promueve la planificación y desarrollo colaborativos. En estas ciudades se procura incluir energías renovables como fuentes generadoras de electricidad que permitan una mejor calidad del aire al no generar GEI. También incluyen sistemas semi-autónomos de transporte utilizando inteligencia artificial, así como vehículos con motores eléctricos.

En nuestro caso, como entidad Maya-Yucateca, todo debe girar en torno a usar de forma sabia los recursos propios de la región. Para conocer más sobre ¿quién es Yucatán?, ¿qué es Yucatán? **te invito a leer mi artículo.**

Conectar al internet los sistemas de monitoreo adecuados que nos permitan regular y optimizar el consumo de electricidad y agua nos permitirá detectar oportunidades de mejora en nuestros hábitos de consumo y también fomentar las construcciones eficientes e inteligentes, o la incorporación de estas dos últimas características a espacios ya existentes, donde se promueva la participación ciudadana y se integre la naturaleza.

La Organización Mundial de la Salud recomienda 9 m^2 de área verde por habitante y en la ciudad de Mérida se reconoció en 2017, mediante el

Plan Municipal de Desarrollo Urbano “PMDU[1]”, que disponemos solamente de 6 m² por persona. Esto debe ser un incentivo para mejorar nuestrosestándares. Las autoridades y todos los participantes hicieron un gran trabajo en actualizar el PMDU con visión al año 2040.

Las ciudades inteligentes no deben verse como un futuro distante, ellas ya están aquí. En México existen metrópolis consideradas ciudades inteligentes o encaminadas hacia esta categoría. La ciudad de Chihuahua, Chihuahua es enlistada en una publicación del Banco Interamericano de Desarrollo (BID) como ciudad inteligente por dar servicio gratuito de conexión a internet en decenas de lugares públicos a través del programa “Chihuahua Ciudad Digital”; también “Ciudad Creativa Digital”, proyecto que se desarrolla en 43 hectáreas del centro histórico de Guadalajara. Otro ejemplo es “Tequila Pueblo Mágico” en Jalisco y por último “Barrios Smart” en Puebla. Un proyecto en proceso de permisos y construcción es Smart Forest City Cancún cuya planeación es un desarrollo de 557 hectáreas para 130 mil habitantes, con 362 hectáreas de área plantada[2].

La población de “Tequila Inteligente”, el mágico pueblo, se describe como una ciudad conectada, innovadora, comunicada, accesible, incluyente, sostenible, generadora de comunidad, traza-bilidad, alianzas, gobernanza, generadora de derrama económica y de inteligencia tecnológica y no tecnológica, la cual genera información para bienes públicos y privados. Considero que tenemos la posibilidad de tener estos mismos atributos.

Las ciudades inteligentes pueden ofrecer grandes oportunidades para los cambios que estamos viviendo en el clima, en la demografía y en los comportamientos, como el generado por la COVID-19 y sus variantes.

Otras necesidades que se vislumbran son el desarrollo de software y/o hardware regional para el control de la iluminación que permita tomar datos de la hora del día, la disponibilidad de la iluminación natural y la ocupación del

"Las ciudades inteligentes pueden ofrecer grandes oportunidades para los cambios que estamos viviendo en el clima, en la demografía y en los comportamientos, como el generado por la COVID-19 y sus variantes".

espacio para manejar datos en tiempo real, facilitando la toma de decisiones en el consumo eléctrico, así como en la producción de electricidad en las empresas generadoras.

También es necesaria la medición y monitoreo en tiempo real del consumo de agua, considerando que tiramos una gran cantidad de agua a través de fugas silenciosas y no visibles a primera vista, en todo el municipio.

Hoy, contamos en Yucatán con empresas privadas que cuentan con granjas generadoras de electricidad provenientes de energía renovable. La ciudad de Mérida cuenta con espacios públicos que ofrecen el servicio de internet Wi-Fi gratuito. También tenemos un gobierno que ha puesto múltiples servicios y trámites electrónicos, así como webs para sus secretarías y para el turismo, que ha abierto redes sociales que lo acercan a la comunidad; en Mérida se tiene una aplicación municipal que valdría la pena actualizar y mejorar; contamos con una comunidad científica y tecnológica nutrida con diferentes centros de investigación, tenemos un enorme fomento al emprendimiento, así como empresas importantes y dedicadas a desarrollar software, factor indispensable en el desarrollo de una ciudad inteligente.

Sin importar la situación, en cada crisis de la historia humana, nos hemos levantado, hemos cambiado la perspectiva y nos hemos permitido innovar para resolver los problemas y necesidades.

Imagina a Mérida, a Valladolid, a Tizimín, a Kanasín, a Conkal, a Espita, a Peto y, a cada uno de los 106 municipios de Yucatán, generando un trabajo integral en vista a convertirse en comunidades y ciudades inteligentes, entrelazando a los ciudadanos y ciudadanas, a emprendedores y emprendedoras, a empresas públicas y privadas, a municipios y Gobierno, para que todas las partes que formamos Yucatán la conformemos con inteligencia tecnológica.

Imagina hacer posible la conectividad a internet en todo el estado, que permita colocar a las personas mayas, a los yucatecos y a los integrantes de origen nacional o internacional que han decidido mudarse a estas tierras, en el centro del desarrollo, incorporando tecnologías de la información y comunicación a la gestión urbana y rural. Imagina estimular la formación de un gobierno eficiente, que incluya procesos de planificación colaborativa y participación ciudadana, al promover un desarrollo sostenible, innovador y resiliente ante los grandes cambios que el cambio climático, la sobrepoblación y la pandemia que enfrentamos hoy. Yo puedo imaginarlo y creo que hay muchos como yo que creemos en que este cambio ya empezó.

Al leer este artículo, puedes sentir que se mencionan demasiados elementos, y sí lo son, porque no podemos ignorarlos para la construcción de la ciudad, siempre ha sido complejo, pero tenemos que usar la tecnología para manejar todos los datos y conseguir un mejor resultado como comunidad. Por nuestros hijos, por nuestras tierras y mares, por los animales y todos los seres vivos que nos acompañan en este mundo, hagamos aún más inteligente a nuestro Yucatán.

Referencias:

[1] Para leer del PMDU https://bit.ly/3f5Opgj.

[2] Stefano Boeri https://bit.ly/377Uc0i.

Por Karla González Villanueva

Asociación Mexicana de Energía Renovable y Medio Ambiente.

arbologico@outlook.com

Por una ley general de seguridad vial

Por Everardo Flores Gómez,
Presidente de Cicloturixes A.C.

Imagen: noticaribe.com.mx

De acuerdo con cifras del INEGI, cada año fallecen en México 16,000 personas involucradas en siniestros viales. Esto significa que, diariamente, 44 personas, padres y madres de familia, hijos, hermanas, abuelos, tías, primos, no regresan vivos a casa con los suyos. Se trata de un grave problema de salud pública que hemos sufrido desde al menos hace cuatro décadas, y que cada año se presenta con mayor virulencia.

No obstante los esfuerzos realizados en materia de seguridad vial –como el mejoramiento en la tecnología de los vehículos o la implementación de diversas disposiciones legales–, no ha podido detenerse esta lamentable ola de muertes que afecta especialmente a los países de ingresos bajos y medios, entre los que se encuentra México.

Es en este contexto que, organizaciones ciudadanas en colaboración con legisladores de diversos partidos, lograron luego de más de diez años de activismo la aprobación por unanimidad en diciembre del 2020 de un decreto en el que se reforman diversas disposiciones en materia de movilidad y seguridad vial. En este decreto, publicado en el Diario Oficial de la Federación (DOF), la movilidad fue reconocida por vez primera en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos como un derecho humano fundamental en el artículo 4□ que, a la letra, dice: *"Toda persona tiene derecho a*

la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad".

El decreto en cuestión estableció en su segundo artículo transitorio: *"El Congreso de la Unión deberá expedir, en un plazo que no excederá de ciento ochenta días, contados a partir de la entrada en vigor del presente decreto, la Ley General en Materia de Movilidad y Seguridad Vial".*

Si bien el plazo estipulado venció el pasado 17 de junio –y parece muy difícil que la legislatura que termina apruebe dicha Ley–, es una gran oportunidad para que en el próximo periodo ordinario de sesiones se apruebe alguna de las no pocas iniciativas que han presentado diputados y senadores de distintos partidos, o bien que se realice el trabajo legislativo para obtener la mejor síntesis posible de las iniciativas presentadas. Es importante contar, sin mayor demora, con la tan ansiada Ley General de Movilidad y Seguridad Vial.

Si bien es cierto que las muertes por hechos viales no van a disminuir por decreto o porque se promulgue una nueva Ley, la urgencia de contar con este ordenamiento Federal permitirá sentar las bases jurídicas para iniciar, ahora sí, el trabajo de reglamentación y adaptación en cada una de las Entidades Federativas del país, trabajo que le corresponderá en el caso de Yucatán a la nueva legislatura local.

Yucatán pertenece a la mitad de entidades federativas donde no se ha aprobado una nueva Ley de Movilidad y Seguridad Vial en los últimos años, y por ello la aprobación de dicha Ley reviste, no sólo una mayor importancia, sino también una mayor urgencia.

Una movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad para Yucatán, como establece la Constitución Mexicana, no sólo permitirá salvar vidas, lo cual por sí mismo la hace trascendente, sino que facilitará el crecimiento económico sostenido y sustentable de las zonas urbanas yucatecas al promover en éstas un crecimiento denso, ordenado, con opciones de transporte público y no motorizado de calidad.

> **"De acuerdo con cifras del INEGI, cada año fallecen en México 16,000 personas involucradas en siniestros viales. Esto significa que, diariamente, 44 personas, padres y madres de familia, hijos, hermanas, abuelos, tías, primos, no regresan vivos a casa con los suyos".**

¡Síguenos en nuestras redes sociales!

@MetropoliMid

www.metropolimid.com.mx