

# IV.- FODA

## IV.- FODA

### 4.1.- Visión.

Los Mochis es una ciudad media con capacidad para sostener hasta medio millón de habitantes, con un límite urbano definido por un cinturón verde. La densidad de habitantes por hectárea se mantiene en 50.

La ciudad de Los Mochis tiene la fortaleza institucional y las estrategias de ordenamiento, aprovechamiento y desarrollo territorial necesarias para captar capitales externos y coadyuvar al desarrollo de sus actividades con condiciones que les permiten aumentar su competitividad.

El fortalecimiento de las instituciones municipales en cuanto a capacidad operativa y participación ciudadana generar confianza y dan certeza que todas las acciones que emprenden agentes del desarrollo, benefician y son por el bien de los ciudadanos. También permitió el diseño instrumentos que le permiten al ayuntamiento captar beneficios directos del crecimiento y desarrollo urbano y económico; permitiéndole atender otras zonas y asentamientos del territorio municipal.

Además estos instrumentos han contribuido a un uso eficiente del suelo urbano, la extensión de la mancha urbana se ha dado de modo gradual con previa consolidación del suelo interior. La redensificación de la ciudad ha contribuido al ahorro de recursos públicos los cuales se reinvierten para equilibrar las cargas de desarrollo en todos los sectores ciudad.

Otro factor que ha contribuido al aumento de los indicadores de competitividad, al uso racional y eficiente del suelo urbano, así como al ahorro de recursos públicos ha sido la consolidación de los proyectos del Plan Integral de Movilidad Urbana Sustentable. El uso del vehículo particular se redujo, contamos con servicios de transporte masivo eficientes, de bajo costo y accesibles para cualquier ciudadano sin importar su condición. La intermodalidad es una característica fundamental de su eficiencia y bajo costo.

Las intervenciones para la mejora de los equipamientos existentes y la construcción de nuevos, son producto de desarrollo de instrumentos, capacidades instituciones y modelos de participación de capitales públicos y privados.

Los espacios de valor natural y artístico edificado, han podido recuperarse gracias a nuevos instrumentos de participación ciudadana para su co-manejo, sin dejar de un lado que se elaboraron los decretaros pertinentes para asegurar su permanencia y correcto aprovechamiento.

La ciudad de Los Mochis es un asentamiento que aprovecha el suelo urbanizable de modo eficiente, con un marco normativo claro, cuyos instrumentos permiten aplicar estrategias de desarrollo flexibles para los agentes claves. Donde la gestión del desarrollo urbano permite a la ciudad captar plusvalías derivadas de diversas acciones urbanas. A través de estos instrumentos además los ciudadanos han logrado empoderarse de la toma de decisiones.

Con estos elementos la ciudad ha aumentado su competitividad económica, sus estándares de calidad de vida y ambiental.

**4.1.1.-Cuadros de análisis Fortalezas, Oportunidades, Debilidades y Amenazas (FODA).-**

| ÁMBITO SUBREGIONAL   |   |
|--|---|
| DEBILIDADES  | FORTALEZAS  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>- Conectividad área, con poca cobertura y baja frecuencia.</li> <li>- Subutilización del puerto, debido a que falta el desarrollo de más infraestructura y equipamiento de apoyo.</li> <li>- Las condiciones de infraestructura del ferrocarril no permiten explotar todo su potencial.</li> <li>- Faltan, recursos, estrategias e instrumentos para la protección, conservación, regeneración y aprovechamiento de zonas con valor natural.</li> <li>- Carreteras y caminos rurales en mal estado e inseguros.</li> <li>- Alcance limitado del programa de campo limpio, para evitar la contaminación por agroquímicos.</li> <li>- No existe una estrategia de turismo orientada y ligada al desarrollo local.</li> <li>- Índice alto de vulnerabilidad ante huracanes a lo largo de la costa municipal.</li> <li>- Pocas condiciones de desarrollo en localidades rurales.</li> <li>- Transporte rural ineficiente.</li> <li>- Competencia por recursos hídricos entre campo y ciudad.</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Vía aérea y marítima ofrece acceso a rutas con ciudades y regiones internacionales de jerarquía relevante para comercio y negocios.</li> <li>- Existen condiciones para ampliar capacidad de operación de los puertos marítimos y aéreos.</li> <li>- El ferrocarril tiene potencial para aumentar beneficios a la región, derivados de las actividades turísticas.</li> <li>- La costa de Sinaloa ofrece una gama de paisajes y ecosistemas que permiten su aprovechamiento económico y turístico.</li> <li>- Las características y ubicación de las zonas con valor turístico, facilitan generar esquemas para su desarrollo y aprovechamiento.</li> <li>- De igual manera estas características permite pensar en un abanico muy diverso de productos turísticos.</li> <li>- La red de caminos y carretera municipal ofrece conectividad entre los principales asentamientos del municipio, y la carretera internacional México 15.</li> <li>- El municipio mantiene un clima adecuado para el desarrollo de actividades turísticas de playa.</li> <li>- La cobertura del sistema de transporte rural es aceptable.</li> <li>- Las comunidades de mayor jerarquía del municipio tienen una cobertura de servicios públicos elevada.</li> <li>- Participación activa de IMPLAN y CODESIN.</li> <li>- Existen mecanismos para inversión privada y pública a nivel federal</li> </ul> |

| AMENAZAS   | OPORTUNIDADES  |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>- Los pocos y limitados esquemas de coordinación entre sectores públicos y privados.</li> <li>- Lento desarrollo institucional e instrumentos de planeación.</li> <li>- Marco jurídico obsoleto en temas de movilidad, medio ambiente, participación social, inversión, gobierno etc.</li> <li>- Bajo y lento desarrollo de capital humano.</li> <li>- Ocupación irregular en zonas con valor natural o cultural y especulación de suelo.</li> <li>- Competencia por mercados turísticos con Mazatlán y Los Cabos</li> <li>- Baja recaudación municipal para reinversión en proyectos estratégicos.</li> <li>- Afectación de la producción agrícola, debido al cambio climático.</li> <li>- Escases de agua.</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Oportunidades de intercambio comercial con mercados asiáticos y del este de estados unidos.</li> <li>- Organismos como CODESIN, facilitan la coordinación entre diversos niveles de gobierno y sectores privados, para la inversión en proyectos estratégicos.</li> <li>- Concentración de sistemas modales para la distribución de mercancías en el mismo municipio y con relativa cercanía.</li> <li>- Gobierno estatal cuenta con una reserva de suelo cercana al puerto de Topolobampo.</li> <li>- Gama limitada de productos turísticos en el municipio.</li> <li>- Localidades rurales con dinámica de vida de interés para el desarrollo agroindustrial y turístico.</li> <li>- Cuenta con un IMPLAN.</li> <li>- La red de caminos y carreteras conecta de modo eficiente las instalaciones estratégicas para el comercio a nivel municipal.</li> <li>- La costa del municipio concentra unidades de paisaje con valor ambiente alto.</li> </ul> |

**PERFIL SOCIOECONÓMICO**

| DEBILIDADES  | FORTALEZAS  |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>- Subutilización de profesionales altamente especializados.</li> <li>- Participación ciudadana baja.</li> <li>- Deserción escolar alta en niveles superiores.</li> <li>- Salarios bajos con respecto al promedio nacional.</li> <li>- Poca diversificación y especialización del sector terciario.</li> <li>- Poca oferta en el mercado laboral.</li> <li>- Baja generación del capital intelectual.</li> <li>- 13% de la población en edad laboral desempleada.</li> <li>- Áreas con mayor marginación se disponen hacia la periferia de la ciudad, lo que encárese los costos de atención.</li> <li>- Las localidades rurales tienen dependencia muy alta hacia la ciudad de Los Mochis.</li> <li>- Orientación de la ofertara académica en la ciudad, no responde del todo a las necesidades de mercado.</li> <li>- Política de ordenamiento territorial que no fomenta el desarrollo de cadenas de</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>- La población actual, es en mayor proporción se encuentra en edad laboral, entre 15 a 59 años.</li> <li>- La ciudad de Los Mochis concentra alrededor del 60% de la población del municipio.</li> <li>- Existe suficiente infraestructura de educación.</li> <li>- En general la población de la ciudad tiene índices de desarrollo alto y bajos en pobreza y marginación.</li> <li>- El nivel promedio de escolaridad de la ciudad de Los Mochis es superior en referencia al resto del estado.</li> <li>- Existen Finanzas saludables en la administración pública.</li> <li>- Economía en proceso de diversificación.</li> <li>- Existen condiciones para el desarrollo y modernización de las actividades económicas relacionadas a la agricultura.</li> <li>- Acceso a rutas ferroviarias, aéreas y marítimas.</li> <li>- Basto capital natural cercano a la ciudad.</li> <li>- Alto grado de competitividad en materia</li> </ul> |

| <p>producción.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Competencia desleal del comercio informal, en algunos rubros.</li> <li>- Bajas capacidades técnicas y económicas de las empresas locales, para competir con empresas nacionales.</li> <li>- En aproximadamente 30 años, la población de la ciudad será en mayor proporción de la tercera edad</li> <li>- Nivel de relación de dependencia de la población arriba del 50%.</li> </ul>  | <p>agrícola a nivel nacional.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- El ayuntamiento cuenta con instituciones para el desarrollo de capacidades empresariales.</li> </ul>   |
|---|---|
| <b>AMENAZAS</b>   | <b>OPORTUNIDADES</b>  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>- No fortalecer e incentivar el desarrollo de capital humano.</li> <li>- No modernizar las instituciones educativas.</li> <li>- Aumento de la informalidad en el comercio.</li> <li>- Marco jurídico obsoleto en temas de movilidad, medio ambiente, participación social, inversión, gobierno etc.</li> <li>- La baja industrialización de productos agrícolas.</li> <li>- Envejecimiento gradual de la población de la ciudad.</li> <li>- Baja calidad de los servicios y sobredemanda de su capacidad.</li> <li>- Aumento de la relación de dependencia de la población.</li> <li>- Falta de infraestructura estratégica en la región, para la industrialización del sector agrícola y manufacturero.</li> <li>- Fuga de cerebros.</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Condiciones para la diversificación de productos agrícolas procesados.</li> <li>- Los sectores marginados se pueden atender con acciones locales y de participación social.</li> <li>- Existen organismos de profesionistas colegiados que pueden coadyuvar al desarrollo de capital humano.</li> <li>- Sector en edad laboral es mayoritario.</li> <li>- Generar políticas de generación de empleo con perspectiva de género y edad.</li> <li>- La interacción con mercados asiáticos y del este de estados unidos, presenta oportunidades para el desarrollo de profesionistas.</li> </ul> |

**PERFIL TERRITORIAL**

| <b>DEBILIDADES</b>   | <b>FORTALEZAS</b>  |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>- Falta de estrategias legales y recursos para incorporar terrenos ejidales y zonas federales al crecimiento de la mancha urbana.</li> <li>- Dificultad para introducir servicios hacia el norte de la ciudad.</li> <li>- Transporte público ineficiente y con horarios de operación cortos.</li> <li>- Riesgo de inundación alto debido a inundaciones.</li> <li>- El ayuntamiento no tiene reservas territoriales de su propiedad para la producción de vivienda social.</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Operación de un IMPLAN.</li> <li>- La disponibilidad de órganos colegiados para generar proyectos.</li> <li>- Se tiene un plan de movilidad urbana.</li> <li>- Las edificaciones con valor artístico o cultural se encuentran en su mayoría céntricas.</li> <li>- Zonas industriales activas y en desarrollo.</li> <li>- Existen reservas hacia el sur para contener la expansión de la mancha urbana, con una población hasta medio millón de habitantes.</li> <li>- Disposición de la alianza de transporte público para cambiar de esquema de</li> </ul> |

|   |   |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>- Instrumentos de ordenamiento territorial, rígidos y carentes de instrumentos y reglamentación de apoyo.</li> <li>- No hay interés en el reaprovechamiento de la ciudad interior.</li> <li>- Carencia de zonas de amortiguamiento y áreas verdes hacia la periferia de la ciudad.</li> <li>- El centro comercial de la ciudad no tiene espacios abiertos y públicos.</li> <li>- Parte de la oferta de vivienda existente no cumple con las necesidades del mercado.</li> <li>- No existen esquemas para el reaprovechamiento de edificaciones en desuso, con valor artístico o cultural.</li> <li>- Carencia de un drenaje pluvial eficiente.</li> <li>- Poca eficacia de organizaciones vecinales para cuidar el espacio público de nivel barrial.</li> <li>- Falta fortaleza en instituciones para garantizar el cumplimiento y seguimiento de los planes de ordenamiento y desarrollo territorial.</li> <li>- Falta de instrumentos para incentivar la ocupación de baldíos urbanos.</li> <li>- El atraso de los sistemas de control de tránsito.</li> <li>- Índice de motorización elevado y poco desarrollo de otros sistemas modales de transporte.</li> <li>- Déficit de cobertura en las rutas de transporte público urbano.</li> <li>- Acaparamiento de aceras y espacios de estacionamiento, en el centro de la ciudad.</li> <li>- Sistema de concesión de transporte público obsoleto.</li> <li>- Falta de una política de educación de cultura cívica.</li> <li>- Monocentralidad de la ciudad.</li> <li>- Dispersión y escala de parques dentro de la mancha urbana.</li> <li>- Falta de recursos humanos, técnicos y económicos para atender los espacios públicos, equipamiento y vigilar el cumplimiento de normas.</li> <li>- Falta de perspectiva de género, condición y edad en el diseño y operación de los espacios públicos.</li> <li>- Focalización de recursos en obras de vialidad y falta de una estrategia integral para la consolidación del sistema vial.</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>administración y operación.</li> <li>- La deficiencia en cobertura de servicios públicos es baja.</li> <li>- La necesidad cuantitativa de vivienda es baja.</li> <li>- Se han diversificado los esquemas financieros para la adquisición de vivienda.</li> <li>- Las políticas de INFONAVIT, fomentan nuevas tipologías de vivienda.</li> <li>- Hay pocas limitantes para la expansión territorial.</li> <li>- La cobertura en los servicios de energía eléctrica, agua potable y recolección de basura de la ciudad cuenta con un excedente.</li> <li>- La traza urbana ayuda al diseño de un sistema de transporte público masivo, multimodal, integral y eficiente.</li> <li>- Es un solo organismo el que se encarga de la administración y operación del sistema de transporte público.</li> <li>- Existe suelo urbano libre al interior de la ciudad.</li> <li>- Existen en cantidad, suficiente cobertura de inmuebles destinados a salud, educación y deporte.</li> <li>- La escala de la ciudad permite generar estrategias de ordenamiento orientadas al uso de transporte público y movilidad no motorizada.</li> <li>- Los sectores empresariales están a favor del ordenamiento del espacio público en el centro.</li> <li>- Existen organizaciones civiles con interés de participación en temas de de movilidad y medio ambiente.</li> <li>- El ayuntamiento cuenta con una estructura institucional que le permite atender de manera especializada las áreas de salud, deportes, educación y desarrollo económico.</li> <li>- La ciudad trata el 95% de sus aguas residuales.</li> </ul> |
|---|---|

| <ul style="list-style-type: none"> <li>- La distribución de la población hacia la periferia de la ciudad.</li> </ul>  |   |
|---|---|
| <b>AMENAZAS</b>   | <b>OPORTUNIDADES</b>  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>- Integración de los núcleos ejidales sin planeación.</li> <li>- No generar instrumentos económicos para incentivar el desarrollo hacia el interior de la ciudad.</li> <li>- El fenómeno de invasión de viviendas desocupadas.</li> <li>- Precarización y tugurización de los nuevos desarrollos habitacionales.</li> <li>- Focalizar la inversión pública y privada en un solo punto de la ciudad.</li> <li>- Mantener inconclusa la construcción del drenaje pluvial de la ciudad.</li> <li>- Mantener en prioridad baja la consecución de las metas del Plan de Movilidad Urbana.</li> <li>- No generar un programa de adquisición de reservas para vivienda social y equipamientos estratégicos.</li> <li>- Los pocos y limitados esquemas de coordinación entre sectores públicos y privados.</li> <li>- Lento desarrollo institucional e instrumentos de planeación.</li> <li>- Marco jurídico obsoleto en temas de movilidad, medio ambiente, participación social, inversión, gobierno etc.</li> <li>- Bajo y lento desarrollo de capital humano en dependencias institucionales.</li> <li>- Ocupación irregular en zonas con valor natural o cultural y especulación de suelo.</li> <li>- Baja recaudación municipal para reinversión en proyectos estratégicos.</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Se puede generar un programa de impulso y desarrollo de empresas locales en las edificaciones de valor artístico o cultural de la ciudad interior.</li> <li>- Crecimiento vertical para el aprovechamiento de la ciudad interior.</li> <li>- La disposición de academias y organismos colegiados de profesionistas para generar proyectos y propuestas para la mejora de espacios públicos y servicios urbanos.</li> <li>- Desarrollo de polos de atracción de población en la periferia.</li> <li>- El aprovechamiento de la infraestructura hídrica que se encuentra dentro del perímetro urbano para el desarrollo y construcción de espacios públicos.</li> <li>- La pendiente. Estructura y escala de la ciudad permite generar proyectos de movilidad no motorizada.</li> <li>- Diversificación del mercado inmobiliario en cuanto a tipología de viviendas, con la participación de las universidades.</li> <li>- Posibilidad de redensificación del centro urbano a mediano plazo.</li> <li>- Disponibilidad de vivienda en desuso o abandonada al interior de la mancha urbana.</li> <li>- Generar un programa de reutilización de aguas tratadas para el riego de espacios públicos.</li> <li>- La ubicación de algunos elementos de valor natural dentro de la ciudad permiten generar una red de espacios públicos de calidad.</li> <li>- Destinar recursos a la modernización y revitalización de inmuebles de servicios de salud, educación y deporte.</li> <li>- Se puede mantener la tendencia de desarrollo en bajas densidades.</li> </ul> |

| <b>IMAGEN URBANA Y PATRIMONIO</b>  |  |
|--|--|
| <b>DEBILIDADES</b>   | <b>FORTALEZAS</b>  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>- No existe una normatividad clara al respecto, que integre las condicionantes que definan una política de imagen urbana y protección o conservación del patrimonio artístico y cultural de la ciudad.</li> <li>- No existe un consenso respecto a que inmuebles, elementos o zonas de la ciudad deben considerarse patrimonio urbano.</li> <li>- No existe una normatividad que defina, características, tipo, usos y funciones de las áreas verdes.</li> <li>- La normatividad en materia de imagen urbana se dispersa en varios reglamentos municipales.</li> <li>- No hay un plan ni política o programa para la colocación, diseño y mantenimiento de elementos arquitectónicos en la vía pública o espacios públicos.</li> <li>- La dirección de inspección y normatividad no se da abasto para llevar el control de los aspectos relacionados a la imagen urbana y protección del patrimonio.</li> <li>- Falta instrumentos legales que garanticen y protejan el patrimonio edificado con valor artístico y cultural de la ciudad.</li> <li>- No existen códigos de imagen para la construcción de inmuebles.</li> <li>- La ocupación del espacio público por comercio informal sobre pasa las capacidades de la autoridad y es un problema estructural.</li> <li>- La visión de conservación del patrimonio histórico, artístico, ambiental o cultural es dogmática.</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>- El perfil y tipología de la ciudad es homogéneo en casi toda su extensión.</li> <li>- Existe infraestructura en la ciudad que es percibida como parte de la identidad de la ciudad.</li> <li>- Los bordes de la ciudad han aglutinado servicios y comercios, generando corredores urbanos.</li> <li>- Existe interés en el sector privado por participar e impulsar proyectos que mejoren o consoliden la imagen urbana de la ciudad.</li> <li>- El perfil de la ciudad es homogéneo.</li> <li>- La tipología de la vivienda es uniforme.</li> <li>- En algunas vialidades estructurales las secciones alojan abundante vegetación o áreas para la colocación de la misma.</li> <li>- Gran parte de los corredores urbanos tienen banquetas amplias para la circulación de peatón.</li> <li>- El ayuntamiento cuenta con área de medio ambiente e imagen urbana.</li> </ul> |
| <b>AMENAZAS</b>  | <b>OPORTUNIDADES</b>   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>- La hipercomercialización del espacio público por las agencias publicitarias.</li> <li>- Pérdida de áreas verdes y espacios para el peatón.</li> <li>- No generar marcos normativos.</li> <li>- Mantener las capacidades de las instituciones encargadas de mantener y consolidar la imagen urbana, en el estado actual.</li> <li>- La difusión de espacios públicos.</li> <li>- No generar debate y consenso sobre la</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>- La ciudad cuenta con un Plan de Movilidad, que hace referencia a proyectos para reforzar el carácter de la ciudad.</li> <li>- A lo largo de la infraestructura de riego que cruza la ciudad pueden generarse espacios que generen sentido de identidad y pertenencia a los habitantes.</li> <li>- Con el apoyo de la academia y órganos colegiados se puede generar las pautas, normas y códigos de imagen urbana y</li> </ul>  |

|                                |   |
|--------------------------------|---|
| <p>identidad de la ciudad.</p> | <p>conservación de patrimonio.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Utilizar elementos icónicos de la ciudad como el cerro de La Memoria, el jardín botánico y la plazuela 27 de Septiembre y el ingenio azucarero para generar proyectos que refuercen el carácter de distintos sectores de la ciudad.</li> <li>- Impulsar la movilidad no motorizada.</li> <li>- Generar instrumentos financieros para controlar la publicidad en vía pública.</li> <li>- Generar instrumentos financieros para alentar la participación de las empresas en proyectos de mejora de imagen urbana.</li> <li>- Con el apoyo de la academia y órganos colegiados desarrollar nuevas tipologías de vivienda.</li> <li>- Generar incentivos que estimulen la propuesta de nuevas tipologías de edificaciones.</li> <li>- Desarrollo de proyectos de áreas verdes en secciones de camellones y zonas federales.</li> <li>- Incentivar al sector privado para el rescate del patrimonio, a través de incentivos del municipio.</li> <li>- La necesidad de construir nuevos equipamientos para servicios urbanos, presenta la oportunidad de inducir desarrollo y mejoras del entorno urbano en otros sectores de la ciudad.</li> </ul> |
|--------------------------------|---|

**MEDIO AMBIENTE**

| <b>DEBILIDADES</b>   | <b>FORTALEZAS</b>   |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>- El área de medio ambiente de ayuntamiento no cuenta con los recursos humanos suficientes para atender las problemáticas de la ciudad.</li> <li>- No existe un control eficiente sobre la contaminación dispersa de agroquímicos, en el aire y el agua.</li> <li>- No existen mecanismos eficaces para el control de emisión de contaminantes en el aire, derivado de la combustión de motores.</li> <li>- Falta de mobiliario para la disposición de los desechos en la vía pública.</li> <li>- No existe una política eficaz para la difusión de valores, obligaciones y derechos en materia de</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>- La problemática de contaminación no se considera grave en la ciudad.</li> <li>- En servicio de disposición de basura está a cargo de una sola empresa con capacidad para desarrollar programas de manejo y separación de residuos.</li> <li>- El ayuntamiento posee instalado y operando una estación de monitoreo de calidad del aire.</li> <li>- La planta de tratamiento de agua permite limpiar el 95% de las aguas residuales.</li> <li>- Existen programas para el adecuado manejo de los agroquímicos, a cargo de organismos gremiales.</li> <li>- Se tiene un comité de playas limpias.</li> </ul> |

| <p>cuidado ambiental.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- La reutilización de residuos del total de los desechos generados es baja.</li> <li>- La dispersión de espacios públicos con áreas verdes hace ineficiente su mantenimiento.</li> <li>- La educación de cuidado y manejo ambiental no es continua, tampoco contempla una visión a largo plazo.</li> <li>- Los drenes de la ciudad se encuentran a cielo abierto en zonas de mayor densidad poblacional y con nivel de desarrollo más bajo.</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Las empresas nacionales y transnacionales son participativas en campañas de cuidado y manejo del medio ambiente.</li> <li>- El ayuntamiento tiene las direcciones de educación, arte y cultura, y vinculación social, que apoyan movimientos y propuestas para educar y llevar a cabo acciones de cuidado ambiental.</li> <li>- Las instituciones de educación son muy participativas en campañas de mejoras al medio ambiente.</li> <li>- La operación de un patronato para el manejo del jardín botánico.</li> </ul>   |
|---|---|
| <p><b>AMENAZAS</b></p>  | <p><b>OPORTUNIDADES</b></p>   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>- El desbordamiento de drenes por inundaciones.</li> <li>- Aumento en la emisión de contaminantes al aire.</li> <li>- La incursión de actividades industriales pesadas en la zona.</li> <li>- Proliferación de tiraderos clandestinos en canales y baldíos de la periferia urbana.</li> <li>- Pérdida de espacios con valor ambiental, ante el desarrollo inmobiliario.</li> <li>- Generación de agentes patógenos en zonas de mayor densidad población y con nivel de desarrollo bajo.</li> <li>- Aumento en el costo de medidas para regenerar las condiciones ambientales.</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Existe infraestructura hídrica que puede ser aprovechada para el desarrollo de espacios con valor ambiental.</li> <li>- Generar con la participación de escuelas y empresas programas de educación ambiental, continuos. .</li> <li>- Reutilización del agua tratada para el riego de áreas verdes públicas.</li> <li>- Darle mayor independencia al área de medio ambiente del municipio, y recursos humanos para su operación.</li> <li>- Generar cuerpos especializados de vigilancia del cumplimiento de normas en materia ambiental.</li> <li>- Fomentar consumos e incentivos relacionados a actitudes de cuidado y conservación del medio ambiente.</li> <li>- Generar instrumentos financieros para controlar el volumen de emisiones y desechos.</li> <li>- Cumplir con las metas del plan de movilidad para reducir emisiones de contaminantes al aire.</li> <li>- Utilizar dependencias de proximidad social para fomentar y enseñar actitudes de cuidado y conservación del medio ambiente.</li> </ul> |

| <b>RIESGOS Y VULNERABILIDAD</b>   |  |
|---|--|
| <b>DEBILIDADES</b>  | <b>FORTALEZAS</b>  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>- Pendiente de la ciudad, nivel freático y falta de un sistema de drenaje pluvial.</li> <li>- Drenes a cielo abierto.</li> <li>- Dependencia de recursos estatales y federales para la ejecución de obras estratégicas para el control de riesgos.</li> <li>- El centro es una zona con un nivel de riesgo alto por inundación junto con algunos asentamientos de menor nivel.</li> <li>- Tipo de suelo con drenaje deficiente.</li> <li>- Instituciones de protección civil debilitadas.</li> <li>- Poca preparación de los civiles para actuar en caso de desastres.</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>- La ciudad está catalogada con un índice de vulnerabilidad bajo.</li> <li>- Está en proceso la elaboración de un atlas de riesgos para la ciudad de Los Mochis.</li> <li>- Los cuerpos de bomberos y protección civil poseen la capacidad de respuesta en caso de presentarse una contingencia.</li> <li>- Presencia de los cuerpos armados para atención en caso de desastres.</li> <li>- Se contempla en el reglamento de construcción el diseño estructural por vientos.</li> <li>- Se tienen identificadas las colonias con riesgo de inundación medio y alto.</li> <li>- Pérdidas o afectaciones en productividad más que en recursos materiales y humanos.</li> </ul>  |
| <b>AMENAZAS</b>   | <b>OPORTUNIDADES</b>   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>- Huracanes</li> <li>- Sequias.</li> <li>- Ocupación de las faldas del cerro de la memoria.</li> <li>- La operación de industria de transformación en la región.</li> <li>- Capacidades rebasadas para atención de población rurales desplazada a la ciudad en caso de desastres.</li> <li>- El aumento en la actividad sísmica.</li> <li>- El aumento de las emisiones de contaminantes al aire.</li> <li>- Aumento en gasto de salud publica por agentes patógenos, generados en escenarios de inundación, heladas y calor extremo.</li> <li>- Rotación de personal directivo y operativo de protección civil</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Existen estrategias y diagnósticos vertidos en el Atlas de Riesgos de la Ciudad y Municipal.</li> <li>- Fondos federales para la ejecución de obras relacionadas a la prevención de desastre.</li> <li>- Opera una dirección de salud municipal a través de la cual se pueden instrumentar campañas preventivas.</li> <li>- Fortaleciendo a la unidad de protección civil del ayuntamiento, se puede ampliar la eficacia de los programas de prevención de riesgos.</li> <li>- La eficacia y cobertura de los programas de prevención de riesgos puede aumentar sumando a la dirección de educación, vinculación social, participación ciudadana, DIF, implan, bomberos.</li> <li>- Generar un programa de integral de prevención y respuesta ante situaciones de riesgos.</li> </ul> |

#### 4.1.2.-Agentes Críticos.

Son elementos, variables o situaciones cuya atención es clave para la formulación de las políticas del plan. Atender estos puntos es primordial para generar condiciones que den solución a los problemas del desarrollo de la ciudad.

##### **Desarrollo institucional.**

Las propuestas en este sentido deberán centrarse en la evaluación de la estructura y desempeño de las instituciones, actualización de marcos jurídico-normativos, profesionalización de los recursos humanos y reorganización-fortalecimiento de los agentes operativos y/o de campo –en el caso de inspectores o agentes encargados del cumplimiento de las normas de desarrollo urbano - .

##### **Instrumentos fiscales.**

Será necesario hacer propuestas de instrumentos que permitan al municipio participar captar y reinvertir las plusvalías de obras y derechos de desarrollo de diversos proyectos en la ciudad, llevados a cabo con recursos públicos. Orientado a equilibrar los polos de desarrollo en la ciudad.

##### **Leyes estatales.**

Algunos problemas urbanos requieren la modificación de leyes de orden estatal, ello implica la colaboración entre el resto de municipios, por lo que estas propuestas deberán considerar la creación de agendas y mecanismos de colaboración intermunicipales.

##### **Ordenamiento del territorio.**

Existen elementos de valor natural con gran potencial para impulsar condiciones de desarrollo, sin embargo carecen de un reconocimiento en las estrategias de ordenamiento territorial y de desarrollo. Esta situación pone en riesgo su conservación, por lo cual es necesario generar instrumentos que en principio determinen su área y establezcan las condiciones para su regeneración, conservación y aprovechamiento.

Por otro lado es necesario actualizar los esquemas de zonificación de los planes directores, haciéndolos más flexibles. De igual manera es necesario generar reglamentación complementaria para su operación más eficaz.

##### **Participación de academias, órganos colegiados e instituciones para el desarrollo económico.**

Las estrategias deben ligarse a las academias y órganos colegiados a través del trabajo y recursos humanos que puedan aportar. Al mismo tiempo deben considerar incorporar sus aportes en cada etapa de la ejecución de las políticas de este plan. El objetivo de esta acción debe ser el desarrollo de capital humano, impulso del trabajo de profesionistas locales y la generación de información y conocimiento.

Además son actores fundamentales para la constitución, seguimiento y cumplimiento de agendas. Son interlocutores y agentes indispensables para el cumplimiento de metas y objetivos de una política de desarrollo urbano.

La participación debe generarse a través de convenios de colaboración formalizados, donde ambas partes reconozcan el compromiso y los objetivos y metas que se busca alcanzar.

### **Fortalecimiento de las políticas de prevención y protección de riesgos.**

En este sentido las políticas y estrategias deberán centrarse principalmente en la profesionalización y engrosamiento de filas del personal, así como en la modernización de los recursos materiales. Para ello deberá considerarse también una evaluación de sus condiciones actuales en términos de salarios, equipo, inmuebles, captación de recursos etc.

No debe dejarse de lado la necesidad de especializar al personal en materia de riesgos industriales y químicos.

### **Desarrollo local.**

Todas las políticas deben orientarse a la separación de dinámicas locales y globales, con el fin de potenciar el desarrollo local de un modo eficaz, sin generar o suponer de origen una competencia desigual con las dinámicas de desarrollo ligadas a consumos globales. En este sentido es fundamental la participación de agentes locales a través de diversos gremios e instituciones para identificar estas áreas de oportunidad.

### **Plan de movilidad.**

Es importante que las políticas de ordenamiento territorial y mejoramiento de vialidades se liguen a las acciones de este plan, con ello se pretende generar una ciudad más eficiente, que reduzca el uso de energéticos y sea más ágil desplazarse dentro de ella.

No debe olvidarse tampoco que tanto la actualización del plan director como del plan de movilidad deben de estar en sincronía.

### **Banco de proyectos.**

Es necesario que se genere un compendio y catálogo de proyectos ejecutivos, que este a disposición de los agentes de desarrollo urbano.

### **Renovación de la ciudad interior**

Las políticas y estrategias, deben considerar un escenario para la dotación del suelo en el interior de la ciudad, con el objeto de generar principios de uso racional del suelo y eficiencia urbana. Este enfoque requiere de instrumentos para inducir este desarrollo y requiere de innovación en tipologías de edificios y espacios públicos.

### **Reutilización del agua y drenaje pluvial.**

Se requiere una política de uso racional del agua que considere la reutilización de la misma. Las propuestas por tanto deben abarcar desde obras para mejorar el sistema de drenaje hasta programas y acciones orientadas a garantizar la reutilización y racionalización de este recurso. Es importante considerar y poner énfasis en esquemas que permitan vigilar el buen uso de este recurso, con recompensas y sanciones.