

VII.- POLÍTICAS Y ESTRATEGIAS

VII.- POLÍTICAS Y ESTRATEGIAS

7.1 Objetivos Generales y Específicos

7.1.1 Objetivo General

Inducir un modelo de desarrollo urbano, socialmente integrador, económicamente productivo y competitivo, ambientalmente amable y capaz de sostenerse a través del tiempo.

7.1.2 Modelo de desarrollo urbano

Busca una ciudad eficiente, accesible, integradora y con un grado de gobernanza alto. Se estructura a partir de 7 políticas orientadas a fortalecer las instituciones, crear marcos normativos que den certeza a cualquier acción urbana para todo agente y actor partícipe del desarrollo urbano. Además orienta sus políticas a la creación de condiciones de desarrollo social y económico equilibrados, mejorando la infraestructura y servicios públicos, facilitando inversiones para el desarrollo local, restaurando y aprovechando los recursos naturales.

7.1.3 Políticas y estrategias

7.1.3.1 POLÍTICA DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL

Objetivo:

Determinar los límites y aptitud del suelo necesarios para la expansión y desarrollo del centro urbano, así como las zonas de conservación y no urbanizable.

ESTRATEGIA 1

A. Zonificación Primaria:

Indica la superficie considerada como suelo urbano para la ciudad de Los Mochis, dentro del municipio de Ahome; así como las aptitudes de aprovechamiento para el suelo, conformadas de la siguiente manera: **(Ver Mapa E-01)**.

- Zona de acción del Plan:

Zona sujeta a la normativa y directrices de este Plan.

- Límite del centro de población:

Indica el perímetro que contiene el suelo para aprovechamiento urbano. Se fija para una población máxima de medio millón de habitantes.

- Área urbana actual:

Es la superficie dentro de los límites del centro de población que ha sido urbanizada. Está se compone de la siguiente manera:

Ocupación del Suelo Urbano		
Porcentajes Correspondientes	Ha	Área Urbana Actual sin vialidades (Ha)
Vivienda	79.60%	3,542
Equipamiento	13.90%	618
Área Verde	3.60%	160
Comercio *	2.90%	129
		4 449 Ha
Fuente: Cálculo realizado en el IMPLAN a partir de información oficial y datos obtenidos en labor de campo.		

- **Áreas de conservación:**
Superficie dentro de los límites del centro de población donde se busca mantener el equilibrio ecológico y/o preservar el buen estado las áreas de valor ambiental, las cuales no son urbanizables.
- **Áreas susceptibles de desarrollo:**
Superficie dentro de los límites del centro de población sujeta a acciones urbanas, apegándose a la normativa y directrices de este Plan.
- **Reserva para Desarrollo Industrial a Largo Plazo:**
Superficie fuera de los límites del centro de población destinada para el desarrollo de actividades Industriales de Baja y Mediana Intensidad. El aprovechamiento de estas zonas está sujeta a plazos requiere de la publicación de un Plan Parcial de Desarrollo, en los términos que marca la Ley de Desarrollo Urbano del Estado de Sinaloa.
- **No urbanizable:**
Suelo que no es aprovechable para desarrollo urbano.
- **Vialidades de acceso y estructurales:**
Principales vías para la movilidad urbana y su articulación con el resto del territorio municipal, las cuales estructuran la morfología de mancha urbana.

ESTRATEGIA 2

A. Unidades Barriales

Previendo una mayor complejidad de las funciones urbanas de la ciudad de Los Mochis en el futuro y para posibilitar una mejor administración territorial, se indica la división de la mancha urbana en nueve unidades barriales. (**Ver Mapa E-01a**).

i. **Unidad Barrial Norte:**

Unidad delimitada al poniente por la calle Dren Juárez, hacia el norte colinda con la Carretera Federal México 15, al oriente se delimita por la calle Santos Degollado y al sur el Bulevar Jiquilpan. En esta unidad barrial predomina la vivienda progresiva y de interés

*La superficie estimada de comercio, consideró las manzanas sobresalientes con una superficie mayor al 50% ocupada por comercio.

social, destaca la presencia de importantes equipamientos de salud, comercio y educación. Integra uno de los accesos más importantes y representativos de la ciudad.

ii. Unidad Barrial Norponiente:

Sus límites se determinan al poniente por el canal Taxtes, al norte con la Carretera Federal México 15, calle Dren Juárez por el oriente y al sur con el bulevar Tabasco. Se caracteriza por ser una zona propensa a inundaciones con dificultad para la introducción de servicios públicos subterráneos, lo cual es causa de la poca ocupación de su superficie territorial. La zona ocupada de esta unidad barrial tiene un uso habitacional de vivienda de interés social y progresiva, con vocaciones de comercio principalmente local a lo largo de las vialidades primarias y estructurales.

iii. Unidad Barrial Nororiente:

Se delimita por la calle Santos Degollado en el poniente, Carretera Federal México 15 hacia el norte, el libramiento oriente y el bulevar Juan de Dios Bátiz hacia el sur. Esta Unidad Barrial destaca por una ocupación de suelo en mayor proporción de equipamientos que abarcan los rubros de educación, deporte, servicios funerarios y talleres de gobierno; también destaca la presencia de una zona industrial. La vivienda que ocupa en menor proporción esta zona, se ubica cerca al límite norte de la unida barrial, predominando la progresiva y nivel medio.

iv. Unidad Barrial Centro:

Sus límites se conforman por el bulevar Canuto Ibarra en el poniente, al norte el bulevar Jiquilpan, Macario Gaxiola hacia el oriente y bulevar Centenario y calle Agustina Ramírez al sur. Su rasgo distintivo es la mezcla de usos de suelo entre comercio y habitacional. Concentra las actividades económicas, administrativas, edificaciones históricas y espacios destinados para cultura.

v. Unidad Barrial Oriente:

Unidad limitada por el bulevar Macario Gaxiola al poniente, al norte por el bulevar Juan de Dios Bátiz, el Libramiento Oriente y el bulevar Centenario hacia el sur. La mayor parte de su superficie la ocupan los usos habitacionales de vivienda progresiva e interés social. Destaca la presencia de usos industriales y de abastos dispuestos a lo largo del bulevar Macario Gaxiola, además del Hospital General de Los Mochis.

vi. Unidad Barrial Poniente:

Se delimita por el Canal Taxtes al poniente, el bulevar Tabasco hacia el norte, hacia el oriente por el bulevar Canuto Ibarra y en el sur por el bulevar Agustina Ramírez. Concentra usos industriales y comerciales de orden regional a lo largo la avenida Independencia. La unidad deportiva Centenario es el equipamiento urbano de mayor escala en este sector. Los usos habitacionales abarcan una gama de vivienda que va de progresiva hasta nivel residencial.

vii. Unidad Barrial Surponiente:

Sus límites son el Canal Taxtes al poniente, el bulevar Agustina Ramírez al norte, hacia el oriente limita en el bulevar Canuto Ibarra y en el sur con el bulevar Fco. Labastida Ochoa. Se caracteriza por ser una zona prioritaria de desarrollo para el sector inmobiliario tanto de interés social como residencial de baja densidad.

viii. Unidad Barrial Sur:

Sus límites se conforman por los bulevares Canuto Ibarra y Agustina Ramírez, hacia el poniente y el norte respectivamente. En el oriente colinda con el bulevar Macario Gaxiola y al sur con el bulevar Fco. Labastida Ochoa. Es una zona formada principalmente por vivienda habitacional progresiva y de interés social. Concentra sobre el bulevar Centenario zonas de comercio y servicios de nivel local, destaca además uso de suelo industrial colindante con el límite oriente, sobre el bulevar Macario Gaxiola.

ix. Unidad Barrial Suroriente:

Los límites de esta unidad están determinados por el bulevar Macario Gaxiola hacia el poniente, bulevar Centenario al norte, Libramiento Oriente y bulevar Fco. Labastida Ochoa hacia el Sur. Se caracteriza por ser una zona en desarrollo de vivienda progresiva e interés social con conurbaciones ejidales, en proceso de consolidación, con una estructura vial poco desarrollada.

7.1.3.2 POLÍTICA DE USOS Y APROVECHAMIENTO DEL SUELO**Objetivo:**

Hacer más eficiente la ocupación y aprovechamiento del suelo.

ESTRATEGIA 1**A. Zonificación Secundaria**

Indica los giros y aprovechamientos específicos del suelo urbano. Además fija las directrices básicas para establecer mezclas y compatibilidades entre los distintos aprovechamientos. Para ello se establecen los siguientes instrumentos:

1. Mapa de zonificación secundaria

Determina el aprovechamiento del suelo dentro de los límites, asignando diversos usos y destinos (*Ver mapa E-02y E-02c*).

Los aprovechamientos para el suelo urbano serán los siguientes:

H1	HABITACIONAL DENSIDAD DE 100 H/HS	IAI	INDUSTRIA ALTO IMPACTO
H2	HABITACIONAL DENSIDAD DE 200 H/HS	ZCN	ZONA DE CONSERVACIÓN NATURAL
H3	HABITACIONAL DENSIDAD DE 300 H/HS	ZUR	ZONA DE USO RESTRINGIDO
H4	HABITACIONAL DENSIDAD DE 400 H/HS	ZAUR	ZONA DE AMORTIGUAMIENTO URBANO
HSCE	HABITACIONAL CON SERVICIOS Y COMERCIO ESPECIALIZADO	ZEDEC	ZONA ESPECIAL DE DESARROLLO CONTROLADO
HMI	HABITACIONAL MIXTO CON INDUSTRIA	SB	SUBCENTRO BARRIAL
CU	CENTRO URBANO	VA	VIALIDADES DE ACCESO
E	EQUIPAMIENTO	VE	VIALIDAD ESTRUCTURAL
AV	ÁREA VERDE	VP	VIALIDAD PRIMARIA
IBI	INDUSTRIA BAJO IMPACTO	VS	VIALIDAD SECUNDARIA (COLECTORA)
IMI	INDUSTRIA MEDIANO IMPACTO		

H1 HABITACIONAL DENSIDAD DE 100 H/HS:

Uso de suelo destinado para la vivienda unifamiliar y plurifamiliar con una densidad máxima de 100 Hab/Ha, sin comercio. Admite equipamiento de educación y servicios bajo condición, siempre y cuando no provoquen alteraciones en las actividades relacionadas a la *función de habitar**.

H2 HABITACIONAL DENSIDAD DE 200 H/HS:

Uso de suelo destinado para la vivienda unifamiliar y plurifamiliar con una densidad máxima de 200 Hab/Ha. Este permite de manera condicionada una mezcla de servicios y comercios de bajo impacto, es decir todos aquellos que no provoquen alteraciones en las actividades relacionadas a la *función de habitar**.

H3 HABITACIONAL DENSIDAD DE 300 H/HS

Uso de suelo destinado para la vivienda unifamiliar con una densidad máxima de 300 Hab/Ha. Este permite de manera condicionada una mezcla de servicios y comercios de bajo impacto, es decir, todos aquellos que no provoquen alteraciones en las actividades relacionadas a la *función de habitar**.

H4 HABITACIONAL DENSIDAD DE 400 H/HS

Uso de suelo destinado para la vivienda unifamiliar con una densidad máxima de 400 Hab/Ha., sin comercio. Este permite de manera condicionada una mezcla de servicios y comercios de bajo impacto, es decir, todos aquellos que no provoquen alteraciones en las actividades relacionadas a la *función de habitar**.

HSCE HABITACIONAL CON SERVICIOS Y COMERCIO ESPECIALIZADOS

Uso de suelo destinado para todo tipo de vivienda con una densidad máxima de 200 Hab/Ha. Este permite una mezcla de servicios personales y profesionales, además de comercios de bajo impacto.

HMS HABITACIONAL MIXTO CON INDUSTRIA

Uso de suelo destinado para todo tipo de vivienda con una densidad máxima de 200 Hab/Ha sin comercio. Este permite una mezcla de algunos servicios de comunicación, alimentos y bebidas sin alcohol; además de industria de bajo impacto y mediano impacto. **En las nuevas lotificaciones bajo este uso no se permitirá la mezcla de industria y vivienda en una misma manzana, predominando la primera que se desarrolle en la manzana.**

CU CENTRO URBANO

Uso de suelo destinado para las actividades relacionadas al intercambio de bienes y servicios. Permite una mezcla de servicios, comercio y el desarrollo de vivienda tipo plurifamiliar mixto con servicios.

E EQUIPAMIENTO

Suelo destinado a servicios sociales y a toda aquella actividad de carácter formativo, cultural, de salud, deportivo, recreativo, de bienestar social y de apoyo funcional a la administración pública y servicios urbanos básicos de la ciudad.

AV ÁREA VERDE

Uso de suelo reservado para espacios cubiertos en mayor proporción por vegetación, mismos que funcionen como áreas de amortiguamiento y brinden servicios ambientales. Se permiten espacios abiertos y pueden ser de uso público o privado. Bajo condición se admiten algunos servicios de exhibición, deporte, entretenimiento y recreación.

IBI INDUSTRIA DE BAJO IMPACTO

Uso de suelo reservado para instalaciones con actividades de elaboración de alimentos, productos caseros y empaque o almacenamiento los mismos, con bajos factores de riesgos. Se admiten además usos para comercio de tipo especializado local y regional; así como servicios técnicos, de administración privada, transporte terrestre y aquellos relacionados con la seguridad pública.

IMI INDUSTRIA DE MEDIANO IMPACTO

Uso de suelo que permite instalaciones en las que se desarrollan procesos de transformación que implican cúmulo de residuos poco contaminantes, con altos volúmenes de producción para abasto nacional. Se admiten además usos para comercio de tipo especializado local y regional; así como servicios técnicos, de administración privada, de transportes terrestres y relacionados con la seguridad.

IAI INDUSTRIA DE ALTO IMPACTO

Uso de suelo reservado para instalaciones con actividades de extracción y transformación de materias primas, con riesgos altos y producción para el abasto nacional e internacional. Su instalación no está permitida al interior del límite del centro de población.

ZCN ZONA DE CONSERVACIÓN NATURAL.

Este uso de suelo pretende conservar el conjunto de elementos geomórficos y biológicos que son propios de la región, y que son considerados de importancia por los servicios ambientales que prestan. Admite solo espacios libres y actividades que puedan llevarse a cabo sin afectar estos elementos.

ZUR ZONA DE USO RESTRINGIDO

No es deseable su ocupación, sin embargo se condiciona a ciertos usos de servicios carreteros. Queda prohibida la vivienda.

ZAUR ZONA DE AMORTIGUAMIENTO URBANO.

Uso de suelo destinado a comercio y servicios de apoyo a las actividades agrícolas, residuales o apoyo a las actividades de la administración pública, servicios carreteros, equipamientos o usos deportivos, centros de concentración masiva, actividades relacionadas al reciclaje.

La ZAUR, a partir del blvr. Francisco Labastida Ochoa hacia el sur tendrá un derecho de desarrollo de suelo máximo de 200 metros. Este derecho de desarrollo será el mismo hacia el poniente después del libramiento y a ambos lados de los accesos por blvr. Macario Gaxiola y carretera Los Mochis-Ahome. De igual manera, **el derecho de desarrollo de estos lotes tendrá una restricción constructiva longitudinal en el fondo del predio para área arbolada, correspondiente al 10% de la superficie total del lote.**

Todos los lotes con frente a estos usos tendrán una restricción constructiva frontal de 6 metros a partir de su paramento hacia el interior del lote.

ZEDEC ZONA ESPECIAL DE DESARROLLO CONTROLADO

Uso de suelo en el que se tiene que realizar un estudio para la zonificación de espacios mediante un Plan Parcial. Su orientación es el comercio y servicios ligados al turismo, recreación y actividades culturales. Puede desarrollarse vivienda tipo vertical mixto.

SB SUBCENTRO BARRIAL

Zona en la que se permite uso de suelo comercial de orden local y, regional en menor proporción. Se admite también equipamiento, algunos servicios públicos y privados, áreas verdes e industria de tipo ligera, en correlación con uso habitacional plurifamiliar vertical mixto.

VA VIALIDADES DE ACCESO

Admite usos para comercio de orden regional y servicios carreteros.

Los lotes con frente a vialidades indicadas con área verde obligada tendrá una restricción frontal para área verde de 3 metros.

VE VIALIDADES ESTRUCTURALES

Permite usos para comercio de orden local y regional, así como servicios e industria de bajo impacto de manera condicionada, en relación a vivienda plurifamiliar tipo vertical.

Los lotes con frente a vialidades indicadas con área verde obligada tendrá una restricción frontal para área verde de 3 metros.

VP VIALIDADES PRIMARIAS

Admite usos para comercio de orden local (a nivel ciudad), servicios e industria de bajo impacto de manera condicionada, en relación a vivienda.

Los lotes con frente a vialidades indicadas con área verde obligada tendrá una restricción frontal para área verde de 3 metros.

VS VIALIDADES SECUNDARIAS

Permite usos para comercio de orden barrial, servicios e industria de bajo impacto de manera condicionada, en relación con vivienda.

RESERVA PARA DESARROLLO INDUSTRIAL A LARGO PLAZO

El aprovechamiento de ésta área está condicionado a la elaboración de planes parciales de desarrollo y el cumplimiento de los plazos o condiciones indicadas en la *Estrategia 3, Dosificación del territorio urbano, De las Reservas para Desarrollo Industrial a Largo Plazo*, de este plan.

ÁREA VERDE OBLIGADA EN VIALIDAD:

Los lotes, predios o terrenos dispuestos directamente sobre estas vialidades, quedan sujetos a las condicionantes de proyecto o restricciones de construcción frontales indicadas en este apartado, aquellas que determine necesarias la Dirección de Desarrollo Urbano y Medio Ambiente, o aquellas indicadas en los mapas de secciones viales (Ver

estrategias de Tránsito y Vialidad). Para la conservación, regeneración o desarrollo de áreas verdes. (Ver mapa E-03c)

ESTRATEGIA 2

A. Tabla de Mezcla de Usos de Suelo

Es el complemento del Mapa de Zonificación Secundaria la cual, y en esta se establecen todas las mezclas posibles entre los usos y destinos para el aprovechamiento del suelo urbano. **(Ver tabla de mezcla de usos de suelo)**

Dentro de la tabla de Mezcla de usos de suelo, se considerarán los siguientes términos:

Permitido.- El elemento es plenamente compatible con el aprovechamiento predominante en una zona de la ciudad.

No permitido.- El elemento es incompatible con los usos de suelo indicados.

Condicionado.- Usos que por su naturaleza requerirán de por lo menos uno de los siguientes estudios de impacto para determinar su compatibilidad.

Estudio de impacto urbano: Estudio mediante el cual se evalúa la compatibilidad de un uso de suelo con el entorno urbano preexistente, requerirá de la elaboración de una matriz de impactos y de la anuencia de los vecinos. La matriz de impactos se construirá tomando como principales indicadores los efectos de las actividades derivadas de la operación del proyecto propuesto y con indicadores de valor del suelo o propiedades.

Estudio de impacto vial: Estudio que evaluará la capacidad del sistema vial, identificará conflictos de movilidad, accesibilidad y tránsito de estos proyectos. Tomará como indicadores las características del flujo vial dentro de un radio de influencia asignado para cada caso, las condiciones de la estructura vial actual y las proyecciones de crecimiento y desarrollo futuras.

Estudio de impacto ambiental: Se solicitará un estudio especializado que presente un análisis de los impactos que el proyecto pudiera generar sobre el medio ambiente, a las instancias competentes de acuerdo a cada caso.

Estudio de riesgos: Evaluará los posibles factores de riesgo, amenaza, daño o consecuencias que resultaran de la construcción y operación de estos proyectos. Los riesgos que se deben de considerar desde este punto de vista son: Naturales (Inundaciones, lluvias, sismos, etc.) y Antropogénicos (Industriales, agroquímicos, alimenticios, energéticos, químico, etc.).

Todos los estudios citados, deberán indicar de modo explícito en los apartados de conclusiones, resolución o dictamen final, la compatibilidad del uso de suelo determinado. Sí fuere el caso indicarán las medidas necesarias, para mitigar, reducir o corregir impactos negativos.

Los estudios serán elaborados a través de las instituciones que determine y requiera la Dirección de Desarrollo Urbano y Medio Ambiente.

En cuestiones referentes a Equipamiento Urbano, deberá consultarse el Sistema Normativo de Equipamiento Urbano de la SEDESOL, para verificar compatibilidades de elementos y requerimientos básicos de proyecto.

ESTRATEGIA 3

A. Dosificación del territorio urbano.

Crecimiento a corto plazo 2020

Se proyecta un crecimiento de la población de **48 740 habitantes²**, y una necesidad de suelo de **1013 HA**, con una densidad de **48.13 hab/ha**. Para cubrir esta necesidad de suelo se plantean dos cursos de acción que identificaremos como Escenario A y Escenario B.

- **Escenario A:** Sugiere la utilización de vacíos urbanos y lotes baldíos al interior de la ciudad, con lo cual se puede suplir la mitad de la necesidad de suelo que son **506 HA**. Sin embargo este escenario depende del desarrollo de instrumentos que incentiven y orienten la edificación hacia el interior de la ciudad. La consolidación de este escenario debe de considerarse como prioritaria sobre el escenario B, ya que implica el desarrollo de un modelo urbano más eficiente.
- **Escenario B:** Plantea cubrir la necesidad de suelo en su totalidad **1013 HA**, hacia el exterior de la ciudad, lo cual implica un mayor consumo de recursos, subutilización de infraestructura urbana y suelos servidos al interior de la ciudad. Este escenario debe considerarse como no deseable, y debe considerarse en caso de no concretarse las condiciones para el desarrollo de la ciudad interior al término del año 2016.

El esquema de crecimiento para corto plazo prevé la consolidación de las periferias urbanas actuales tanto en el extremo norte y sur de la mancha urbana. Para lograr esto **es esencial la consolidación de circuitos viales que estructuren las zonas en las que se desea inducir el crecimiento. (Ver 7.1.3.3 Política De Tránsito Y Vialidad)**. Este esquema intenta frenar el proceso de dispersión hacia el sur, poniendo como límite en esta etapa de crecimiento el blvr. Pioneros del Valle.

Además de los usos de suelo habitacionales, en esta etapa de crecimiento a corto plazo permite el desarrollo de las zonas periféricas indicadas como:

- Zona de Amortiguamiento Urbano (ZAUR)
- Industria de Bajo Impacto (IBI)
- Industria de Mediano Impacto (IMI),
- Zona Especial de Desarrollo Controlado (ZEDEC)

Los usos de suelo enunciados arriba se desarrollarán en estricto apego a lo indicado en la tabla de mezclas de usos de suelo (Ver tabla de mezcla de usos de suelo), **quedando estrictamente prohibida la construcción de vivienda o la modificación de estos usos para el desarrollo de la misma.**

² Cálculo tomado del Programa Municipal de Desarrollo Urbano de Ahome, 82 pp.

Condiciones de expansión de la mancha urbana para el crecimiento futuro.

Debe ser prioridad el desarrollo del interior de la ciudad y las localidades estratégicas del municipio, antes que liberar las reservas de crecimiento futuro. Para identificar si las condiciones son las adecuadas se deberá cumplir lo siguiente:

- Que existan instrumentos para incentivar el desarrollo en las localidades estratégicas. (Ver Programa Municipal de Desarrollo Urbano de Ahome, Estrategias para el desarrollo urbano)
- Que se modifiquen las leyes de acuerdo al apartado de Instrumentación en el Programa Municipal.
- La existencia de un transporte público más eficiente a nivel urbano y municipal.
- La reducción sensible de la población de la zona centro de la ciudad.

Podrá liberarse el resto del suelo urbano, parcial o totalmente, cuando:

- Si en un periodo no mayor a tres años a partir de la publicación de este plan, la proyección de crecimiento demográfico sobrepase la estimada para el año 2020.
- Se haya desarrollado y ocupado un 90% de la superficie destinada a vivienda en la zona de crecimiento a corto plazo.
- No estén dadas las condiciones para rur-urbanizar las localidades estratégicas del municipio (Ver Programa Municipal de Desarrollo Urbano de Ahome, Sistema de Asentamientos y Regionalización Funcional), o el desarrollo al interior de la ciudad.

De las Reservas para Desarrollo Industrial a Largo Plazo

Esta área quedará sujeta a un plazo de desarrollo a partir del año 2020, o a la ocupación del 80% de la zona industrial de baja y mediana intensidad que se disponen al poniente del libramiento oriente.

Crecimiento futuro.

Una vez ocupada la zona destinada para el crecimiento a corto plazo, considerando el límite urbano señalado en este plan, se dispondrá con una superficie de 1184.62 HA para la expansión de la mancha urbana.

Esta área tiene capacidad para captar 57 015 habitantes con la densidad de ocupación de suelo actual de 48.13hab/ha y siguiendo la tendencia de crecimiento demográfico actual. De ser necesario, de acuerdo a los patrones de crecimiento demográfico se podría dar cabida hasta **236 924 habitantes**, considerando una densidad de ocupación del suelo de **200 hab/ha**.

Con esto se fijaría una capacidad máxima cercana a los 500 000 habitantes para la ciudad de Los Mochis. (Ver mapa E-02a)

ESTRATEGIA 4**A. Reaprovechamiento de zonas urbanas**

Tiene como objetivo principal el controlar la expansión y dispersión de la mancha urbana, aprovechando con mayor eficiencia la infraestructura y generando nuevos productos para el mercado inmobiliario. Para lo anterior se plantean 2 tipos de zonas que se toman en cuenta para este fin:

- *Áreas de desarrollo prioritario.*

Se hace referencia a todos aquellos baldíos tanto dentro como fuera de la mancha urbana, aptos para el desarrollo urbano.

Los lineamientos para definir y manejar esta zona son los siguientes:

- a. La reserva se debe establecer como un solo horizonte y sin distinción de niveles socioeconómicos, por dos motivos, el primero evitar el encarecimiento del suelo y aumento de costos de transacción, y el efecto excluyente de una predefinición de la distribución de grupos.
 - b. Descartar las zonas que no son susceptibles de recibir población porque ya están ocupadas de manera óptima o incluso saturadas, las no desarrollables desde el punto de vista físico, ya sea por las pendientes o por los posibles peligros naturales o químicos que se pudieran presentar; y del mismo modo excluir las zonas de valor patrimonial, ya sean ambientales o culturales.
 - c. Las zonas urbanizables deberán evaluarse en términos de: los costos de habilitación y funcionamiento del desarrollo urbano, de la capacidad de acceso y de sus posibilidades de articulación con la ciudad, de los costos de oportunidad.
 - d. Definir incentivos para la construcción en predios baldíos o subutilizados.
 - e. Establecer facilidades administrativas y estímulos fiscales para la producción de vivienda plurifamiliar de menos de 9 500 salarios mínimos diarios.
- *Zonas con potencial de reaprovechamiento*

Se consideran todos aquellos inmuebles en desuso que pudieran ser aprovechados para ocuparse en alguna actividad ya sea habitacional o económica.

Los lineamientos a seguir son los siguientes:

- a. En el caso de los inmuebles anteriores se deberá de respetar el estilo arquitectónico, la estructura principal y fachada de los mismos.
- b. Las zonas con potencial de reaprovechamiento se consolidarán al interior de la ciudad como polígonos de actuación para asegurar un crecimiento integral y bien articulado con el resto de la ciudad. **(Ver mapa E-02b)**

- c. Para promover la densificación de la ciudad interior en Los Mochis se crearán normas, incentivos y facilidades para estimular una ocupación de los predios subutilizados.

7.1.3.3 POLÍTICA DE TRÁNSITO Y VIALIDAD

Objetivo:

Establecer adecuaciones y mejoras del sistema vial, procurando la eficiencia y accesibilidad universal para la movilidad de los ciudadanos, así como la orientación de patrones de extensión de la mancha urbana deseables.

ESTRATEGIA 1

A. Jerarquía del Sistema Vial.

Sistema Vial:

El sistema vial de la Ciudad de Los Mochis se constituye por el conjunto de caminos, andadores, calles, bulevares y ciclovías, vías compartidas y zonas 30 que estructuran la morfología de la ciudad y permiten la movilidad intraurbana a través de diversos repartos modales. **(Ver mapa E-03)** Para aglutinar estos conceptos la jerarquía del sistema vial dentro del límite urbano se compone por:

a) Subsistema Vial Primario:

Libramiento: Vialidad que delimita la extensión futura de la mancha urbana, siendo este de dos carriles de circulación con doble sentido de flujo vehicular. Permiten un rápido acceso y salida de la ciudad, transita todo tipo de transporte predominando los vehículos de carga pesada y mediana. Sus derechos de vía serán aquellos indicados en el mapa E-07d. Para ampliaciones futuras. Son vías indispensables para el movimiento de carga a nivel regional y sus características de diseño deben permitir la intermodalidad entre sistemas de transporte de carga. **(Ver mapa E-03 y E-03d)**

Vialidad de Acceso: Generalmente son vialidades con secciones transversales de dos carriles de circulación y uno de acotamiento por sentido, con circulación en doble sentido, separando el flujo por un camellón central. Canalizan y captan el tránsito de las vialidades estructurales y primarias. Admiten todo tipo de transportes automotor. Se recomienda limitar o restringir el estacionamiento, así como confinar los vehículos de carga al carril derecho o carriles laterales. **(Ver mapa E-03a)**

Vialidad Estructural: Estas vialidades tienen como característica principal un trazo cuya trayectoria permite atravesar la ciudad de un extremo a otro de la ciudad de manera continua; de dos carriles de circulación y uno de estacionamiento por sentido. Admiten flujo en doble sentido separándolo generalmente por un camellón central. El acceso a transporte de carga puede estar restringido parcial o totalmente y al igual que el transporte público deberá confinarse a los carriles de baja velocidad. Estas rutas también permiten el trazo de ciclovías en un solo sentido.

Vialidad Primaria: Las dimensiones de estas vialidades pueden ser similares a las estructurales con una configuración de dos carriles y uno de estacionamiento por sentido, con o sin camellón central, para un flujo en doble sentido. Pueden ser también de tres carriles para circulación con dos carriles de estacionamiento en un solo sentido. A diferencia de las estructurales estas vialidades no permiten atravesar en su totalidad la ciudad. Sin embargo su principal función es articular el sistema de vialidades estructurales. El tránsito de vehículos de carga pesada queda restringido con permiso de la Dirección de Seguridad Pública y Tránsito municipal. Admite la construcción de ciclovías con un solo sentido sobre su arroyo.

Las vialidades del sistema primario pueden indicar condicionantes para la configuración de la sección vial y restricciones de edificación en los frentes de lotes dispuestos sobre ellas. Las condicionantes y restricciones de construcción tienen el objetivo de mantener canales, desarrollar, regenerar y conservar áreas verdes; las cuales serán determinadas por la Dirección de Desarrollo Urbano, sobre las vialidades indicadas en este plan o aquellas que la Dirección determine. (Ver mapa E-03a)

b) Subsistema Vial Secundario

Vialidad Colectora (Secundaria): Son aquellas vías que ligan el subsistema vial primario con las vialidades locales. Su configuración generalmente permite la circulación en dos sentidos con dos carriles de tránsito y dos de estacionamiento por sentido. Solo se admite el tránsito de carga ligera en vehículos de distribución de mercancías, la circulación de transporte público será menor a los 30 km/hr. Admite la circulación con preferencia de ciclistas y permite la construcción de ciclovías con doble sentido. En el caso de fraccionamiento de nueva creación se tomará como vialidad colectora, aquella calle con mayor sección o que ligue de forma más directa al sistema vial primario. Esta categoría podrá ser asignada con autorización de la Dirección de Desarrollo Urbano y Medio Ambiente (Ver mapa E-03b)

Vialidad local: Su función es servir la circulación interior de los núcleos habitacionales, generalmente la circulación es en doble sentido con un arroyo mínimo de 8.5 metros, los recorridos del tránsito son cortos y los volúmenes de tránsito son bajos. La circulación de peatones y ciclistas tiene prioridad sobre los vehículos, queda estrictamente prohibido el acceso a vehículos de carga pesada y mediana.

Vialidad compartida: Vía que admite la circulación conjunta de vehículos automotores y bicicleta, la configuración de la sección vial establecerá el carril de baja velocidad para tal efecto. En este carril la bicicleta tendrá preferencia sobre los vehículos automotor.

Esta categoría de vialidad se podrá asignar a vialidades primarias, colectoras y locales en ciertos tramos de su extensión, previo a la elaboración de un estudio de viabilidad elaborado por IMPLAN.

Ciclovía: Vía exclusiva para ciclistas, separada físicamente del resto del tránsito vehicular, o integrada a carriles para el transporte público o de baja velocidad. Puede configurarse para la circulación en dos sentidos sobre vialidades locales y primarias. Resuelve los desplazamientos de los ciclistas teniendo una ruta estratégica conectada a

otros modos de transporte público, áreas habitacionales importantes o bien sitios de interés en la ciudad. **(Ver mapa E-03b)**

Vialidad Tranquilizada: Esta categoría de vialidad se podrá asignar a vialidades primarias, colectoras y locales en ciertos tramos de su extensión, previo a la elaboración de un estudio de viabilidad por IMPLAN y aprobación de la Dirección de Desarrollo Urbano y Medio Ambiente. Su configuración debe priorizar la extensión de superficies de circulación para el peatón y modalidades no motorizadas, debe contener elementos que acoten las superficies de circulación de vehículos automotores. Por otro lado la superficie de circulación de cada reparto modal debe diferenciarse por sus acabados. La velocidad de circulación no debe superar los 20 km/h. **(Plan Integral de Movilidad Urbana Sustentable, La Nueva Red Peatonal/Ver plano E-02)**

Zona 30: Zona constituida por un conjunto de calles secundarias delimitada por medio de señalización especializada. Las vialidades inscritas en esta zona admiten la circulación de vehículos a velocidades que no excedan los 30Km/h, privilegiando en todo momento el tránsito de peatones y ciclistas.

Corredor Verde Urbano: Comporta un entramado que se configurara a través de corredores peatonales y camellones de algunas vialidades primarias y estructurales y realizará la función de articular parques, jardines y zonas naturales dentro de la ciudad. **(Plan Integral de Movilidad Urbana Sustentable, La Nueva Red Peatonal/Ver plano E-02)**

Área Verde Obligada en vialidad: Los lotes, predios o terrenos dispuestos directamente sobre estas vialidades, quedan sujetos a las condicionantes de proyecto o restricciones de construcción frontales, que determine necesarias la Dirección de Desarrollo Urbano y Medio Ambiente, para la conservación, regeneración o desarrollo de áreas verdes. **(Ver mapa E-03c)**

En lo que respecta a las velocidades permitidas en el sistema vial serán las autoridades de tránsito local quienes tendrán la última palabra para fijar los límites de velocidad para la circulación de vehículos. Los límites de velocidad máxima, cuando no haya señales que indiquen otros, serán de cuarenta kilómetros por hora en la zona urbana. En áreas escolares y hospitalarias la velocidad máxima será de veinte kilómetros por hora.

ESTRATEGIA 2

A. Seguimiento del Plan Integral de Movilidad Urbana Sustentable de la Ciudad de Los Mochis.

El Plan Integral de Movilidad Urbana Sustentable de la ciudad de Los Mochis contempla las acciones, proyectos y programas encaminados a generar una movilidad más eficiente en la ciudad. Estas acciones se concentran en diversificar la oferta del reparto modal, mejorando las condiciones del transporte público, proponiendo infraestructura para ciclistas y acciones para priorizar repartos modales alternos al vehículo automotor particular.

Por lo tanto, las acciones de esta estrategia deberán tomar como referencia los objetivos del Plan Integral de Movilidad Urbana de Los Mochis.

ESTRATEGIA 3

A. Uso de Suelo.

La jerarquía de la vialidad determinará el aprovechamiento del suelo de los lotes con frente hacia ella. Ver en la política 7.1.3.2 *Política de Usos y Aprovechamiento del Suelo*, del presente documento.

El derecho de uso de estos lotes podrá sujetarse a restricciones de ocupación para la conservación, creación y/o regeneración de áreas verdes obligadas; determinado por la Dirección de Desarrollo Urbano y Medio Ambiente de Ahome.

ESTRATEGIA 4

A. Consolidación del Sistema Vial.

Estos proyectos tienen el objetivo de renovar y mejorar las condiciones físicas de la infraestructura del sistema vial. Por lo tanto esta acción se centrará en vialidades estructurales y primarias de la ciudad interior. Estas adecuaciones deberán regirse por los siguientes criterios:

a) Mejora de la eficiencia del flujo vehicular.

Consiste en integrar al proyecto criterios de diseño que permitan que el flujo de los vehículos sea más eficiente, la modificación de geometrales viales, la implementación de sistemas de control de tráfico y la correcta señalización de las normas de tránsito.

b) Integración de repartos modales.

Se entiende como la inclusión en el diseño de la infraestructura vial elementos que permiten el tránsito de distintos repartos modales de modo eficiente y seguro para sus usuarios. Estos elementos incluyen infraestructura de apoyo como apeaderos, ciclovías, ciclopuestos, rampas para peatones, etc.

c) Mejora de accesibilidad y entorno urbano.

Este criterio manifiesta que deben incorporarse a los proyectos de mejora y construcción de vialidades elementos de diseño universal, que faciliten el tránsito y uso de la infraestructura vial, a personas con discapacidad, niños, ancianos y personas extranjeras.

Por otro lado el aspecto estético y formal de la infraestructura deberá tender a mejorarse para generar ambientes que delimiten las áreas de cada reparto modal del sistema vial, permitan la visibilidad, no obstaculicen el tránsito de vehículos o personas y concuerden con el contexto urbano.

d) Reducción de factores de riesgo.

Supone que el conjunto de mejoras enunciadas en esta estrategia permiten reducir los factores de riesgos causantes de accidentes viales.

La consolidación del sistema vial atenderá acciones en 7 frentes, detallando únicamente el horizonte de corto plazo 2020:

- Conclusión de encarpetados
- Mejora de geometría vial
- Prolongación de vialidades estratégicas
- Ampliación o construcción de segunda etapa
- Construcción de distribuidores y puentes
- Problemas de continuidad
- Paso peatonal seguro

Proyectos Viales para la consolidación del sistema vial:

1.- Conclusión de encarpetados: Trabajos para concluir las obras de encarpetado en vialidades al interior de la mancha urbana en zonas con una ocupación del suelo consolidado. **(Ver mapa E-03h)**

CONCLUSIÓN DE ENCARPETADOS				
Prioridad	Vialidad	Tramo	Sector	Periodo
1	Blvr. Chihuahuita	Blvr. Juan de Dios Bátiz - Blvr. Centenario	Oriente	2014-2016
2	Blvr. Canuto Ibarra	Av. Zacarías Ochoa Camacho - Blvr. 10 de Mayo	Norte	2014-2016
3	Blvr. Marina Nacional	Blvr. Juan de Dios Bátiz - Av. Independencia	Poniente	2014-2016
4	Blvr. Dr. Oscar Aguilar Pereira	Av. Independencia - C. Samuel Castro	Poniente	2014-2016
5	Blvr. Colegio Militar	Blvr. Juan de Dios Bátiz - Av. Guerrero	Poniente	2017-2019
6	Blvr. Zacatecas	Av. Zacarías Ochoa Camacho - Blvr. Justicia Social	Norponiente	2017-2019
7	Blvr. Álamos	C. Pradera de Espigas - Blvr. Alameda Pioneros del Valle	Suroriente	2017-2019
8	Dren Mochicahui	Blvr. Centenario - C. Sicómoro	Suroriente	2017-2019
9	Blvr. Cerro de la Memoria	Blvr. Macario Gaxiola - C. Kuwait	Nororiente	2017-2019
10	C. Kuwait	C. Cerro de Iturbide - Blvr. 10 de Mayo	Nororiente	2020
11	C. Real del Monte	C. San José - C. Juan Escutia	Oriente	2020
12	Blvr. Las Palmas	C. Cerro del Murciélago - C. Jesús Reyes Heróles	Nororiente	2020
13	Blvr. Las Palmas	C. Cerro del Chivero - C. Mónaco	Nororiente	2020

2.- Mejora de geometría vial y espacio público: Consiste en la mejora de diseño de los geométrales y/o condiciones físicas y estéticas de vialidades al interior de la ciudad. Por lo tanto estas mejoras abarcan la conservación o regeneración de la vegetación urbana y ordenamiento de comercio en vía pública, retiro de obstáculos sobre la vía pública y ordenamiento de la publicidad. De igual manera correlacionarse a los criterios que establece el PYMUS si es el caso. **(Ver mapa E-03h)**

Mejora de Geometría Vial y espacio público.				
Prioridad	Vialidad	Tramo	Sector	Periodo
1	Av. Pasadena	Blvr. Centenario - C. Prado Girasoles	Suroriente	2014-2016
2	C. Belisario Domínguez	Blvr. Justicia Social - Blvr. Juan de Dios Bátiz	Nororiente	2014-2016
3	C. Ayuntamiento	Blvr. Río Fuerte - Blvr. Centenario	Sur	2014-2016
4	Blvr. Juan de Dios Bátiz	Blvr. Alameda - Blvr. Macario Gaxiola	Norte	2014-2016
5	Blvr. Centenario	Blvr. Zacatecas - Blvr. Macario Gaxiola	Centro	2017-2019
6	Blvr. Macario Gaxiola	C. Internacional México 15 - Blvr. Fco. Labastida Ochoa	Oriente	2017-2019
7	Blvr. Zacatecas	Blvr. Justicia Social - Blvr. Centenario	Poniente	2017-2019
8	Blvr. Justicia Social	Blvr. Zacatecas - C. Belisario Domínguez	Norte	2017-2019
9	Av. Gabriel Leyva Solano	Blvr. Rosendo G. Castro - Blvr. Agustina Ramírez	Centro	2017-2019
10	Av. Independencia	Blvr. Zacatecas - Blvr. Antonio Rosales	Poniente	2020
11	Blvr. Agustina Ramírez	Blvr. Canuto Ibarra - Blvr. Macario Gaxiola	Sur	2020
12	Blvr. Rosendo G. Castro	Blvr. Macario Gaxiola - Libramiento Oriente	Oriente	2020
13	Blvr. Pedro Anaya	Blvr. Antonio Rosales - Blvr. Macario Gaxiola	Sur	2020

3.- Prolongación de vialidades estratégicas: Vialidades del sistema primario necesarias para servir el suelo urbano de la etapa de crecimiento de corto plazo. **(Ver mapa E-03h)** El desarrollo de estos proyectos seguirá las pautas indicadas en los Mapas Estratégicos E-03d, E-03e y E-03.

Prolongación de Vialidades Estratégicas				
Prioridad	Vialidad	Tramo	Sector	Periodo
1	Av. Zacarías Ochoa Camacho	Blvr. Zacatecas - Blvr. Antonio Rosales	Norte	2014-2016
2	Blvr. Chihuahuita	Blvr. Centenario a Blvr. Alameda Pioneros del Valle	Suroriente	2014-2016
3	Av. Ayuntamiento	Blvr. Canuto Ibarra - Blvr. Río Fuerte	Surponiente	2014-2016
4	Blvr. Zacatecas	Blvr. Centenario – Blvr. Agustina Ramírez	Surponiente	2014-2016
5	Blvr. Agustina Ramírez	Libramiento Poniente - Blvr. Canuto Ibarra	Surponiente	2014-2016
6	Blvr. Canuto Ibarra	Blvr. Agustina Ramírez – Blvr. Pedro Anaya	Surponiente	2014-2016
7	Blvr. Dren Mochicahui	C. Sicómoro - Blvr. Alameda Pioneros del Valle	Suroriente	2014-2016
8	Blvr. Oscar Aguilar Pereira	C. Samuel Castro - Blvr. Agustina Ramírez	Poniente	2017-2019
9	Blvr. José Hernández Terán	Blvr. Alameda Pioneros del Valle - C. La Angostura	Suroriente	2017-2019
10	Blvr. Juan de Dios Bátiz	Blvr. Macario Gaxiola - Blvr. Topolobampo	Oriente	2017-2019
11	Blvr. Colegio Militar	Blvr. Justicia Social - Blvr. Juan de Dios Bátiz	Norponiente	2017-2019

12	Blvr. Alameda	Blvr. Justicia Social - Av. Independencia	Poniente	2017-2019
13	Blvr. Justicia Social	Blvr. Alameda - Blvr. Zacatecas	Norponiente	2017-2019
14	C. Santos Degollado	Blvr. Pedro Anaya - Blvr. Alameda Pioneros del Valle	Sur	2017-2019
15	Blvr. Canuto Ibarra	Blvr. Pedro Anaya - Blvr. Alameda Pioneros del Valle	Surponiente	2017-2019
16	Blvr. Zacatecas	Blvr. Agustina Ramírez-Blvr. Pedro Anaya	Surponiente	2020
17	Blvr. Alameda	Blvr. Agustina Ramírez - Blvr. Alameda Pioneros del Valle	Surponiente	2020
18	Libramiento Poniente	Blvr. Agustina Ramírez - Blvr. Alameda Pioneros del Valle	Surponiente	2020
19	Blvr. Alameda Pioneros del Valle	Libramiento Poniente - Libramiento Oriente	Sur	2020
20	Blvr. Dren Juárez	C. Internacional México 15 - Blvr. Poseidón	Norte	2020
21	C. Manuel María Ponce	Blvr. Revolución - Av. Zacarías Ochoa	Norponiente	2020
22	Blvr. Zacatecas	C. Internacional México 15 - Av. Zacarías Ochoa	Norponiente	2020
23	Blvr. Revolución	Blvr. Zacatecas - Blvr. Antonio Rosales	Norte	2020

4.- Ampliación o construcción de segunda etapa vial: Consiste en el aumento de la sección transversal del arroyo vial o la construcción de carriles laterales u obras complementarias de los proyectos viales. **(Ver mapa E-03h)**

Ampliación o Construcción de Segunda Etapa Vial				
Prioridad	Vialidad	Tramo	Acción	Horizonte límite
1	Blvr. Antonio Rosales	C. Álvaro Obregón - C. Fco. I. Madero	Ampliación	2016
2	Av. Independencia	Blvr. Antonio Rosales - Av. Gabriel Leyva Solano	Ampliación	2016
3	Av. Independencia	Libramiento Poniente - Blvr. Zacatecas	Segunda etapa carriles laterales	2018
4	Av. Santos Degollado	Blvr. Agustina Ramírez - Blvr. Pedro Anaya	Segunda etapa carriles laterales	2018
5	Blvr. Antonio Rosales	Blvr. Pedro Anaya - Blvr. Alameda Pioneros del Valle	Segunda etapa carriles laterales	2018
6	Libramiento Poniente	C. Internacional México 15 - Blvr. Centenario	Ampliación	2020
7	Libramiento Oriente	C. Internacional México 15 - Blvr. Francisco Labastida Ochoa	Ampliación	2020

5.- Proyectos de distribuidores viales y puentes: Son acciones de construcción, ampliación o remodelación de elementos tanto para la distribución de volúmenes grandes de tránsito como para aquellos requeridos para la conexión continua y eficiente del sistema vial; y de este con el sistema de carreteras que rodea la ciudad. **(Ver mapa E-03g)**

Construcción Distribuidores viales			
Prioridad	Vialidades	Elemento Sugerido	Horizonte límite
1	Blvr. Antonio Rosales y Blvr. Centenario	Glorieta	2016
2	C. Santos Degollado y Blvr. Centenario	Mejora de Geometrales, Colocación de Semáforos inteligentes.	2016
3	Blvr. Macario Gaxiola y Blvr. Centenario	Mejora de Geometrales, Colocación de Semáforos inteligentes.	2016
4	Blvr. Antonio Rosales y Blvr. Fco. Labastida Ochoa	Intercambio vial de tres ramas.	2018
5	Blvr. Macario Gaxiola y Blvr. Fco. Labastida Ochoa	Intercambio vial de cuatro ramas.	2018
6	C. Santos Degollado y C. Internacional México 15	Intercambio vial de tres ramas	2018
7	Blvr. Dren Juárez y C. Internacional México 15	Intercambio vial de tres ramas.	2018
8	Libramiento Oriente y C. Internacional México 15	Intercambio vial de tres ramas.	2018
9	Libramiento Oriente y Blvr. Rosendo G. Castro	Intercambio vial de cuatro ramas.	2018
10	Libramiento Oriente y Blvr. Centenario	Intercambio vial de cuatro ramas	2020
11	Libramiento Oriente y Blvr. Fco. Labastida Ochoa	Intercambio vial de tres ramas.	2020
12	Libramiento Poniente y C. Internacional México 15	Intercambio vial de tres ramas.	2020
13	Libramiento Poniente y Libramiento Sur	Intercambio vial de tres ramas.	2020
-	Blvr. Antonio Rosales y C. Internacional México 15	Modernización del "Trébol"	-

Mejora en Puentes		
Prioridad	Vialidades	Horizonte límite
1	Blvr. Centenario – Blvr. Chihuahuita.	2016
2	Av. Heriberto Valdez Romero - Dren Juárez	2016
3	Ca. Fco. I. Madero – Dren Juárez	2016
4	Calle José Reyes Heróles – Blvr. Macario Gaxiola.	2018
5	Blvr. Agustina Ramírez - Blvr. Zacatecas	2018
6	Blvr. Pedro Anaya – Blvr. Canuto Ibarra	2020
7	Blvr. Juan de Dios Bátiz– Dren Juárez	2020
Construcción de puentes		
1	Av. H. Ayuntamiento - Blvr. Canuto Ibarra	2016
2	Blvr. Pedro Anaya - Blvr. Chihuahuita	2016
3	Blvr. Agustina Ramírez - Blvr. Álamos	2018
4	Blvr. Agustina Ramírez - C. Niños Héroeos	2018
5	Blvr. Pedro Anaya – Blvr. Zacatecas	2018
6	Blvr. Pedro Anaya – Blvr. Alameda.	2020
7	Blvr. Agustina Ramírez – Blvr. Oscar Aguilar Pereira.	2020
8	Av. Zacarías Ocho Camacho – Dren Juárez.	2020

6.- Problemas de continuidad: Consiste en las acciones de negociación, gestión, celebración de contratos u otro tipo de acuerdos establecidos entre la administración municipal con particulares para la permuta, compensación, compra o expropiación de suelo o el derecho de aprovechamiento para la construcción, prolongación o ampliación de vialidades indispensables para el correcto desplazamiento de individuos o mercancía a través de la ciudad. (Ver mapa E-03g)

Solución de Problemas de Continuidad			
Prioridad	Calle	Tramo	Horizonte limite
1	Calle Ignacio Zaragoza	Calle Ignacio Comonfort - callejón Mexicali	2016
2	Calle Ignacio Zaragoza	Calle 16 de Septiembre - José María Ochoa	2016
3	Blvr. Pedro Anaya	Dren Mochicahui – Blvr. Macario Gaxiola	2018
4	Blvr. Álamos	Canal Lateral 23 +700 – Blvr. Centenario	2018
5	Calle 10 de mayo	Blvr. Macario Gaxiola – Calle Belisario Domínguez	2020
6	Blvr. Poseidón	Calle Ángel Flores – Blvr. Antonio Rosales	2020

7.- Paso peatonal seguro: Esta acción se orienta a la mejora de pasos peatonales, priorizando aquellos que sirven equipamientos urbanos con frente hacia calles del sistema vial primario. Las mejoras consisten en la construcción de elementos que faciliten y prioricen el cruce de peatones a través del arroyo vial, utilizando criterios de diseño para accesibilidad universal. El diseño de estos pasos puede generar el alto total o parcial de los vehículos automotores, dependiendo el perfil de sus usuarios.

Su ubicación no es limitativa a la indicada en este plan, pudiendo la Dirección de Desarrollo Urbano y Medio Ambiente proponer la colocación o construcción de este tipo de cruces en otros puntos. (Ver mapa E-03i y mapa E-03j)

7.1.3.4 POLÍTICA DE INFRAESTRUCTURA Y EQUIPAMIENTO

Objetivo:

Determinar una cartera de proyectos estratégicos para mejorar las condiciones y oferta de equipamiento urbano de la ciudad.

ESTRATEGIA 1

Proyectos y programas destinados a cubrir el déficit de equipamiento e infraestructura en la ciudad de Los Mochis.

Proyectos:

A. Unidad Médica Familiar del IMSS

Con la finalidad de mejorar las condiciones actuales de la clínica del IMSS no.37 que brinda atención a un poco más de 180 mil derechohabientes, se considera la modernización y remodelación de este edificio.

Al mismo tiempo de acuerdo a los indicadores y habitantes afiliados a este servicio se requiere de otra clínica. La cual se sugiere ubicar hacia el Poniente de la ciudad. Mínimamente deberá de contar con 15 consultorios. **(Ver Mapa E-04)**

B. Hospital de la Mujer

El Hospital de la Mujer, es una unidad de salud centralizada, cuyo propósito principal es la atención de pacientes en las especialidades de Ginecología, Obstetricia y Oncología. Proporcionará consultas a mujeres de todo el municipio las 24 horas del los 365 días del año. Deberá de contar mínimamente con un servicio de 40 camas.

La ubicación de este equipamiento será determinada a través de un estudio elaborado por IMPLAN, se sugiere el sector centro para su ubicación. Y se deberá seguir un proceso de diseño participativo tomando en cuenta al sector salud del municipio. **(Ver Mapa E-04)**

C. Centro de Alto Rendimiento Intelectual

La justificación de este centro es brindar un espacio para aumentar las capacidades intelectuales de estudiantes, becarios, académicos e investigadores. Por lo cual deberá desarrollarse a la par de la construcción de este equipamiento en el sector centro, un programa académico. **(Ver Mapa E-04)**

Deberá de contar mínimamente con:

- a) Biblioteca
- b) Departamento de asesores
- c) Laboratorio de investigación
- d) Auditorio
- e) Centro de Computación

D. Albergue para Menores en Adicciones

Su objetivo principal es ayudar a las personas menores de edad con adicciones al alcohol y a las drogas, brindándoles apoyo moral, ayuda material y profesional, para su recuperación e integración a la sociedad. En constante intercambio de programas, talleres, capacitación y apoyo con el resto de centros de atención del DIF a nivel nacional

siendo público y gratuito. Se sugiere ubicar en el sector Centro de la mancha urbana. **(Ver Mapa E-04)**

E. Estancia de día para el adulto mayor

Su objetivo principal será ofrecer un espacio de convivencia a los adultos mayores de 60 años, donde puedan realizar actividades creativas o recreativas y se les brinde el servicio de cuidados y atención preventiva durante su estancia. Se sugiere ubicar hacia el Centro de la ciudad. **(Ver Mapa E-04)**

No contempla el albergue o estancia nocturna.

Mínimamente se deberá de otorgar servicios como:

- Otorgar alimentos balanceados de acuerdo con su condición de salud.
- Asistencia en el baño y aseo personal.
- Atención Médica
- Realizar talleres y actividades para la ocupación del tiempo libre.
- Promover su participación en las actividades de terapia ocupacional.
- Mantener la autonomía y funcionalidad de las personas adultas mayores.

Mínimamente deberá tener los siguientes espacios:

- Comedor
- Salas de Estar
- Jardines
- Enfermería
- Área de Talleres

F. Comedores Comunitarios.

Espacio para brindar un servicio de alimentos en asistencia a zonas con bajo índice de desarrollo que presentan evidencias del algún tipo de marginación. El servicio de alimentos se enfocará a familias o individuos de bajos o nulos ingresos, situación de vulnerabilidad o indigencia. Se sugiere ubicar en los Subcentros Barriales de la ciudad. **(Ver Mapa E-04)**

El proyecto de estos equipamientos deberá tener para su diseño mínimamente los siguientes espacios:

- Oficina de coordinación y administración
- Bodega
- Cocina
- Área de comedor
- Enfermería
- Baños
- Espacio para disposición de residuos

Cantidad	Sector	Horizonte límite
2 Comedores comunitarios	Poniente y Suroriente	2016
3 Comedores comunitarios	Norte, Nororiente, Oriente	2018
3 Comedores comunitarios	Norponiente, Surponiente, Sur	2020

G. Entubado del Dren Mochis

Se busca una modernización de esta infraestructura y orientado a mejorar condiciones de higiene, imagen y permite el desarrollo de vialidades y espacios públicos dentro de su derecho de vía. **(Ver Mapa E-04)**

H. Programa de mejoramiento en vialidades de acceso

Una vez definidas las vialidades de acceso en la *Política de Tránsito y Vialidad* se deberá mejorar la infraestructura, el mobiliario urbano y la señalética de las mismas, para ello deben contemplarse mínimamente los siguientes puntos en la elaboración del proyecto:

- a) Integración de distintos repartos modales
- b) Mejora de imagen urbana
- c) Programa de regularización de comercio informal
- d) Ser vinculante a las estrategias de *Política de Medio Ambiente* de este plan
- e) Contener criterios de diseño de acceso universal
- f) Conservar áreas para la regeneración o creación de espacios de valor ambiental

Los accesos que tendrán prioridad en su mejoramiento son:

- Acceso Carretera Los Mochis-Topolobampo
- Acceso Carretera Los Mochis-Ahome
- Acceso Blvr. Bienestar, entrada del Ferrocarril
- Acceso Blvr. Macario Gaxiola-Internacional México 15

(Ver Mapa E-04)

I. Programa integral de modernización de equipamientos.

Para mejorar la calidad de los servicios públicos prestados en la actualidad en diversos equipamientos de la ciudad, deberá elaborarse un programa de renovación y modernización de las instalaciones ya edificadas. Procurando que su horizonte de ejecución no rebase el año 2020. Este programa se centrará en la renovación de equipamientos de orden municipal, en el cual las dependencias de educación, salud, deporte y DIF coadyuvaran en la priorización de proyectos y acciones.

Los proyectos deberán considerarse como actuaciones integrales sobre cada inmueble, abordando aspectos de infraestructura, servicios, tecnologías.

Además estas acciones deberán ser vinculantes a programas de las dependencias mencionadas para el desarrollo de habilidades en los usuarios o beneficiarios que permitan la cogestión o comanejo de estos espacios.

Los criterios para el diseño de espacio deberán incluir.

- Accesibilidad universal
- Tecnologías para ahorro de recursos, sustentable o ambientalmente amables.
- Integración al sistema de transporte público

Por otro lado deberán considerara mínimamente la atención de los siguientes espacios:

- a) Equipamientos de Salud
 - Consultorios
 - Baños
 - Instalaciones
 - Jardines
 - Laboratorios
 - Área de camas
- b) Equipamientos de Deporte
 - Baños
 - Canchas, pistas deportivas y/o espacios de juego
 - Jardines
- c) Equipamientos de Educación
 - Cerca perimetral
 - Aulas
 - Baños
 - Canchas y/o espacios de juego
 - Techumbre
 - Jardines
- d) Equipamientos de Asistencia Social
 - Estancias
 - Baños
 - Jardines
 - Enfermerías

Como acciones prioritarias de este programa se consideran los siguientes proyectos de plazo inmediato:

- **Centro de Salud Urbano de Los Mochis** ubicado en esquina C. Zaragoza y C. Cuauhtémoc.
- **Ciudad Deportiva Aurelio Rodríguez Ituarte** ubicada en c. Belisario Domínguez y ave. de la juventud.
- **Escuelas municipales³:**
 Primaria Prof. Francisco Montiel Ruiz (Norponiente)
 Jardín de Niños María Montessori (Norte)
 Secundaria Jaime Torres Bodet (Poniente)
 Secundaria Ignacio Manuel Altamirano (Centro)
 Secundaria Zacarías Ochoa (Surponiente)
- **Asilo de Ancianos Santa Rosa** ubicado en C. Los Mochis Campo 35 km 13.5.
(Ver Mapa E-04)

³ Datos proporcionados por la SEP en el inventario DEMA 2014

Para el financiamiento de las actividades que pudieran surgir en la ampliación, remodelación, dotación de mobiliario o mantenimiento, se apoyará en los siguientes programas e instituciones:

- Programa de Mejoramiento Institucional de las Escuelas Normales Públicas (PROMIN) del Instituto Nacional de la Infraestructura Física Educativa
- Programa Especial de Cultura Física y Deporte 2014-2018 de la Comisión Nacional de Cultura Física y Deporte (CONADE)
- Programa Rescate de Espacios Públicos de la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano (SEDATU)
- Programa Especial de Cultura y Arte 2014-2018 (PECA) del Consejo Nacional para la Cultura y las Artes (CONACULTA)
- Programa entorno y comunidades saludables de la Secretaría de Salud (SS)
- Programa Sectorial de Salud de la Secretaría de Salud (SS)
- Programa de Atención a Familias y Población Vulnerable por medio del Subprograma Apoyo para Proyectos de Asistencia Social del Sistema Nacional para el Desarrollo Integral de la Familia (SNDIF)

J. Parques Barriales:

De acuerdo a la *Política de Ordenamiento Territorial* en la *estrategia 2 de Unidades Barriales*, la ciudad se subdivide en 9 centros barriales, unidades que deberán ir acompañadas de estos parques como elemento articulador de la ciudad. En el Mapa E-05 se pueden observar los polígonos de los Subcentros Barriales, dentro de ellos se determina el predio para cada parque. **(Ver Mapa E-04)**

K. Unidad Deportiva Suroriente

Busca promover, fomentar y difundir la cultura física y el deporte a través de programas y proyectos en el sector Suroriente de la ciudad cubriendo el déficit de áreas deportivas en la zona, logrando la masividad en actividades físicas y elevando la calidad de vida de los participantes. **(Ver Mapa E-04)**

L. Reubicación central de Abastos.

Se propone reubicarla en predios de la unidad Barrial Norponiente o poniente. Con el fin de posicionar este equipamiento con una ubicación más estratégica para su operación. Cerna a accesos carreteros, libramientos y vías que faciliten el tránsito de vehículos de carga pesada y minimicen la mezcla con el tránsito local. **(Ver Mapa E-04)**

M. Campus universitario Sur de la ciudad.

Como tema de acceso a educación y equilibrio de condiciones de desarrollo se plantea la necesidad de captar la inversión en el desarrollo de un campus universitario en el sur de la ciudad ya que es una de las zonas que más jóvenes concentra. **(Ver Mapa E-04)**

N. Proyectos Pluviales.

Dentro de los proyectos de mejora pluvial, el principal se refiere a la construcción del sistema de drenaje pluvial que permita hacer frente a las consecuencias de una posible inundación. Se detectaron 87 obras necesarias, las cuales se grafican en el Atlas de Riesgos Naturales de la ciudad de Los Mochis **(Ver pág. núm. 107 y plano núm. 27 del Atlas de Riesgos Naturales de la ciudad de Los Mochis).**

Otro proyecto pluvial es el desvío del Dren Juárez hacia el Dren Buenaventura, con la finalidad de evitar que el agua procedente de la zona agrícola al norte de la Carretera Internacional entre a la zona urbana.

(Ver Mapa E-04)

O. Ampliación del libramiento Oriente.

Realizar acciones de ampliación en el libramiento Oriente que presta servicio al corredor Los Mochis- Topolobampo, contemplando características de interconectividad modal. **(Ver pág. núm. 113 del Programa Municipal de Desarrollo Urbano Ahome) (Ver Mapa E-04)**

7.1.3.5 POLÍTICA DE MEDIO AMBIENTE

Objetivo:

Mejorar la calidad de los servicios ambientales de los elementos naturales de la ciudad.

ESTRATEGIA 1

Instrumentos para hacer más eficiente y eficaz la administración y gestión de áreas verdes; integrando para la formulación de planes, programas y proyectos a profesionistas relacionados a las disciplinas de biología, medio ambiente, ecología, desarrollo sustentable, paisajismo y jurídicos.

A. Reglamento de vegetación urbana de la ciudad de Los Mochis.

El reglamento indicará una gama de especies de flora adecuada para la forestación de diversos elementos del espacio y vía pública de la ciudad.

La creación de este reglamento estará sujeta a las siguientes condicionantes fundamentales:

- Glosario de definiciones, considerando por lo menos los conceptos de vegetación urbana, espacio público, área verde y diferenciación de distintos elementos urbanos.
- Propuesta de especies que permitan a la administración municipal reducir la utilización de recursos para riego, poda, tala, reparación de pavimentos, reparación de infraestructura, compensación, indemnización y reparación de daños a terceros.
- Uso de especies nativas o adaptadas al clima de la región.
- Características físicas, funcionales, de desarrollo y conservación de cada especie de flora propuesta.
- Sanciones y responsable de ejecución, seguimiento y procesamiento.

(Ver Mapa E-05)

B. Programa de imagen urbana ambiental de la ciudad de Los Mochis

Consistirá en dos instrumentos que tendrán el objetivo de establecer una política municipal que prevenga, evite o contrarreste condiciones de abandono y/o deterioro de las áreas verdes de la ciudad de Los Mochis y que a la par procure el aprovechamiento de los predios propiedad del municipio destinados para la construcción de áreas verdes.

Del Plan de Manejo de áreas verdes de la ciudad de Los Mochis

El Plan de Manejo de Áreas Verdes de la ciudad de Los Mochis establecerá estrategias centradas en el fomento de uso de las áreas verdes, esquemas de co-manejo de las áreas entre vecinos y la administración municipal, programas de mantenimiento, conservación y mejoramiento de estas áreas por medio de la acción social de vecinos y voluntarios. **(Ver Mapa E-05)**

El Plan de Manejo considerará como mínimo los siguientes aspectos:

- Ubicación de los sitios de acción o polígonos de acción.
- Actividades y programas estatales o federales que se pueden integrar.
- Actividades que se impulsarán a través de este plan.
- Criterios de participación.
- Modalidades de co-manejo de las áreas verdes.
- Criterios para la elaboración de programas de actividades y acciones de participación ciudadana.
- Programa de acciones de conservación del municipio.
- Programas de acciones de mejoramiento del municipio.
- Programas de mantenimiento, riego y poda del municipio.

Del Programa de gestión de áreas verdes de la ciudad de Los Mochis.

Este programa se encargará de establecer la relación y medios de cooperación entre diversos actores para la gestión de recursos, acciones u obras para la construcción o edificación de nuevas áreas verdes para la ciudad de Los Mochis, en áreas de donación predios en desuso al interior de la mancha urbana o nuevo suelo urbano. **(Ver Mapa E-05)**

Los proyectos bandera de este programa serán nueve “parques barriales” para cada una de las unidades barriales. (Ver 7.1.3.4 Política de infraestructura y equipamiento estrategia J)

Deberá estar a disposición de empresas constructoras, asociaciones de vecinos, organizaciones civiles y dependencias gubernamentales interesadas en el desarrollo de espacio público, arte y cultura, historia y turismo.

Este programa tendrá un ámbito de acción en los parques vecinales y contendrá los mínimos siguientes:

- Programas estatales y federales de apoyo.
- Criterios de participación.
- Ruta de gestión.
- Meta mínima de espacios intervenidos.
- Protocolos de entrega del espacio y liga al Plan de Manejo de Áreas Verdes de la ciudad de Los Mochis.

C. Ordenamiento Ecológico Territorial del Cerro de la Memoria

Esta estrategia se compone de tres acciones, elaborar y publicar la declaratoria Área Natural Protegida de Jurisdicción Local bajo la modalidad de Zona Sujeta a Conservación

Ecológica, elaborar su respectivo plan de manejo y un plan parcial de uso, conservación y aprovechamiento del Cerro de la Memoria, con la participación del gobierno del estado de Sinaloa. **(Ver Mapa E-05)**

Declaratoria de Área Natural Protegida de Jurisdicción Local

El objetivo principal de la declaratoria buscará la conservación y regeneración del acervo natural del Cerro de la Memoria.

Programa de Manejo del Cerro de la Memoria

Especificará las acciones de conservación, mantenimiento y mejoramiento necesarias para la operación óptima de la zona sujeta a conservación ecológica del Cerro de la Memoria e indicará los proyectos requeridos para la operación óptima o ampliación de oferta de actividades. También especificará una ruta cronológica de acciones así como los medios y niveles de cooperación para la realización de dichas acciones.

Plan Parcial de uso, conservación y aprovechamiento del Cerro de la Memoria

El objetivo principal de dicho instrumento será diferenciar las zonas de conservación de aquellas susceptibles de aprovechamiento únicamente con fines recreativos, dentro de los límites del Cerro de la Memoria. Tomando como criterios para la zonificación y priorización de aprovechamientos las disposiciones de la declaratoria de Zona Sujeta a Conservación Ecológica y el Plan de Manejo.

La diferencia entre el programa de manejo y el plan, consiste que en el programa de manejo se trata a la conservación, regeneración y aprovechamiento de los recursos ecológicos, mientras que el plan parcial se limita al uso del suelo.

D. Ordenamiento del Jardín Botánico Benjamín F. Johnston

Declaratoria de UMA

Declaratoria de Unidad de Manejo para la Conservación de la Vida Silvestre (UMA) para el Jardín Botánico F. Johnston. **(Ver Mapa E-05)**

El Jardín Botánico F. Johnston se asentará en las Unidades de Manejo para la Conservación de la Vida Silvestre (UMA), ante la Secretaria del Medio Ambiente y Recursos Naturales (SEMARNAT), en él se abarca 16 hectáreas albergando a un gran número de plantas importadas de varias partes del mundo, donde podemos encontrar 45 familias de plantas; 203 especies diferentes en aproximadamente 4,400 individuos, donde se destaca 32 especies de palmas; 27 especies de leguminosas como el mezquite; 19 de moráceas como el macapule; 15 anonáceas como la guanábana y 13 bignoniáceas, por su gran variedad de biodiversidad se desarrollarán programas de cultivo y propagación de plantas incluidas en algunas categorías de riesgo para el re-poblamiento de las zonas naturales.

De igual manera se busca promover esquemas alternativos de producción compatibles con el cuidado del ambiente a través del uso racional, ordenado y planificado de los recursos naturales renovables en el Jardín, frenando o revirtiendo los procesos de deterioro ambiental.

Programa de Manejo del Jardín Botánico Benjamín F. Johnston

Deberá especificar las acciones de conservación, mantenimiento y mejoramiento necesarias para la operación óptima del Jardín Botánico.

Indicar los proyectos requeridos para la operación óptima o ampliación de oferta de actividades del Jardín Botánico, así como una ruta cronológica de acciones con los medios y niveles de cooperación para la realización de acciones; cumpliendo con las disposiciones de los artículos No. 66 y No. 68 de la Ley del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente del Estado de Sinaloa.

E. Protección del uso de suelo de Alamedas, Canales y Drenes

Esta estrategia se constituirá por dos acciones, las declaratorias de Área Natural Protegida de Jurisdicción Local bajo la modalidad de Parque Urbano de las Alamedas y la elaboración y decreto del Plan Parcial para la protección de Derechos de Vía de Drenes y Canales de la Ciudad de Los Mochis. **(Ver Mapa E-05)**

Declaratoria de Área Natural Protegida de Jurisdicción Local

Estas se llevarán a cabo mediante la declaratoria de Área Natural Protegida de Jurisdicción Local bajo la modalidad de “Parque Urbano”.

Plan de Manejo de Alamedas

Especificará las acciones de conservación, mantenimiento y mejoramiento necesarias para la operación óptima de la Zona Sujeta a Conservación Ecológica e indicará los proyectos requeridos para la operación óptima o ampliación de oferta de actividades de las alamedas. También especificará una ruta cronológica de acciones así como los medios y niveles de cooperación para la realización de dichas acciones.

Se considerarán suscritos a estos instrumentos los siguientes tramos de alamedas:

- A-1 Sección Independencia, entre blvr. Zacatecas-Ejido México.
- A-2 Sección Agustina Ramírez, entre blvr. Alameda y blvr. Zacatecas.
- A-3 Sección Agustina Ramírez, entre Prolongación blvr. Zacatecas y blvr. Río de las Cañas.
- A-4 Sección Agustina Ramírez, entre blvr. Río de Las Cañas y blvr. Antonio Rosales.
- A-5 Sección Agustina Ramírez, entre blvr. Antonio Rosales y C. Santos Degollado
- A-6 Sección Ejido Plan de Ayala, entre blvr. Pioneros del Valle y blvr. Las Granjas
- A-7 Sección blvr. Río de las Cañas, entre Av. Agustina Ramírez y Av. Mariano Matamoros.
- A-8 Sección blvr. Antonio Rosales, entre el Ejido 9 de Diciembre y el Fracc. “La Herradura”.
- A-9 Sección Carretera Los Mochis-Topolobampo, entre blvr. Centenario y Curva “Las Mañanitas”.
- A-10 Sección Carretera Ejido 20 de Noviembre, entre calle Marzo y Libramiento Oriente.
- A-11 Sección blvr. Macario Gaxiola, entre Carretera Federal Internacional México No.15 y blvr. 10 de Mayo.

- A-12 Sección Carretera Compuertas - Carretera Internacional paralela al Canal Taxtes.
- A-13 sección Dren Mochicahui, paralela al Dren Mochicahui entre Av. Agustina Ramírez y Gral. M. Ávila Camacho.
(Ver Mapa E-03c, E-05)

Protección y Aprovechamiento de los Derechos de Vía de Drenes y Canales.

Son restricciones obligadas para conservar, regenerar o crear espacios con elementos naturales dentro del derecho de vía de los drenes y canales. Esta restricción podrá extenderse fuera del derecho de vía de estos elementos a consideración de la Dirección de Desarrollo Urbano y Medio Ambiente.

Se considerarán sujetos a integrarse los siguientes drenes y canales:

Canales

- C-1 Canal Taxtes
- C-2 Canal Ramal 7+700
- C-3 Canal Ramal 0
- C-4 Ramal 6+700
- C-5 Canal 5+700
- C-6 Ramal 4+700
- C-7 Ramal 3+700
- C-8 Canal Ramal 2+700
- C-9 Canal Hidalgo 4
- C-10 Canal Ramal 1+700
- C-11 Canal Ramal 0
- C-12 Canal Lateral 18+420
- C-13 Canal Sub Lateral 23+700
- C-14 Canal Sub Lateral 26+740
- C-15 Canal sin nombre

(Ver Mapa E-03c, E-05)

Drenes

- D-1 Dren Álamo (Sanitario)
- D-2 Dren Juárez (Sanitario)
- D-3 Dren Mochis (Sanitario)
- D-4 Dren Cañero
- D-5 Dren Miguelito (Sanitario)
- D-6 Dren Hidalgo
- D-7 Dren Mochicahui (Sanitario)
- D-8 Dren Bayoneta R. Flores Magón (Sanitario)
- D-9 Dren Cero
- D-10 Dren Bam. 10 del Dren Juárez
- D-11 Dren Justicia Social
- D-12 Dren Bam. 23+700
- D-13 Dren Bam. 2+000
- D-14 Dren Bam. 4+000
- D-15 Dren Bam. Pichonera
- D-16 Dren Taxtes

- D-17 Dren sin identificar
(Ver Mapa E-03c, E-05)

F. Mejoramiento de la calidad del aire

Partiendo del hecho que actualmente se monitorea la calidad del aire en la ciudad, calificándola como aceptable⁴, la propuesta estratégica tiene un enfoque preventivo y de mejoramiento. Sin embargo considerando que el origen de las principales emisiones de contaminantes al aire se debe al uso del vehículo, estas estrategias se integran a los proyectos propuestos en el Plan Integral de Movilidad Urbana Sustentable.

Proyecto Pulmones verdes

Con el fin de mejorar la calidad del aire en la ciudad se propone aumentar el volumen de masa verde mediante la forestación de espacios públicos y privados con superficies de gran tamaño disponibles para la siembra de cúmulos o grupos numerosos de árboles.

Para lograr estas acciones será necesario elaborar un programa de corresponsabilidad y participación social que cumpla con los mínimos siguientes:

Criterios para la selección de espacios o inmuebles a intervenir de acuerdo a:

- Superficie disponible
- Potencial de impacto
- Valor paisajístico
- Número de usuarios beneficiados directamente
- Relevancia cultural y de identidad

Criterios de arborización y diseño paisajístico:

- Uso eficiente de los recursos naturales
- Responder al objetivo del programa
- Inventario de especies a utilizar
- Propuesta conceptual de paisajismo e imagen urbana

Esquemas de corresponsabilidad:

- Contratos o convenios de cooperación sin obligaciones, basado en la buena voluntad y disponibilidad de recursos
- Protocolos de nombramiento y reconocimiento ante la sociedad
- Estrategia de seguimiento y mantenimiento

Evaluación:

- Indicadores de superficie verde
- Indicadores para el Monitoreo de la calidad del aire
- Indicadores de fauna urbana
- Indicadores de temperatura en las zonas cercanas a los pulmones verdes

Como sitios piloto para la implementación de este programa se consideran los siguientes espacios, los cuales deberán ser sometidos a los criterios de selección que se desarrollen en el programa:

⁴ Información Proporcionada por el Departamento de Medio Ambiente del H. Ayuntamiento de Ahome.

Prioridad	Sitio	Horizonte límite
1	“El trébol” Acceso norte por Blvr. Adolfo López Mateos	2016
2	Ciudad deportiva Aurelio Rodríguez Ituarte	2016
3	Ciudad deportiva Centenario	2016
4	Deportivo El Debate	2016
5	Instituto Tecnológico de Los Mochis	2018
6	Universidad de Durango	2018
7	Universidad del Valle del Fuerte	2018
8	Universidad Autónoma de Los Mochis	2018
9	Universidad de Occidente	2018
10	Centro Escolar del Noroeste	2018
11	Estacionamientos de supermercados.	2020

(Ver Mapa E-05)

ESTRATEGIA 2

Ampliación y mejora de los servicios en espacios naturales.

A. Proyectos urbanos arquitectónicos:

Por un lado los proyectos buscarán la protección de elementos naturales y propiciar condiciones para su conservación, pero al mismo tiempo permitir a los ciudadanos el goce de servicios ambientales para el desarrollo de actividades de esparcimiento. Estos proyectos de intervención espacial serán los detonantes en la ciudad de nuevas tipologías de espacio público y aprovechamiento de suelo urbano para fines recreativos.

Los criterios dominantes para la edificación del proyecto serán:

- Uso de tecnologías verdes
- Utilización de materiales y mano de obra local
- Esquemas de reutilización y ahorro de agua
- Colocación de bebederos
- Propuesta Integración del comercio existente normado y esquema de pago por uso de derechos de servicios ambientales.
- Generar un plan de manejo operación y administración

Los criterios de diseño dominantes considerarán:

- Deberá establecerse un proceso de diseño participativo con la sociedad en general, apoyado y en colaboración por los colegios de ingenieros y arquitectos.
- Considerar la identidad del barrio, colonia o manzanas para integrarla al diseño arquitectónico
- Uso de criterios de Diseño Universal.
- Integración del sistema de transporte público
- Elementos que fomenten la movilidad no motorizada
- Conservación de los elementos naturales existentes
- Uso de especies nativas para la forestación de los espacios
- Considerarlos como espacios abiertos
- Propuesta de hitos o puntos de interés

Accesos a la ciudad:

Para efectos de mejorar los servicios de los espacios importantes en la ciudad, se proponen proyectos para implantar y mejorar los espacios verdes de los accesos más importantes que además de aumentar el área verde de la misma, servirá para mejorar la imagen verde urbana.

Los accesos que tendrán prioridad en su mejoramiento son:

Prioridad	Sitio	Horizonte límite
1	Acceso Carretera Los Mochis-Topolobampo	2016
2	Acceso Carretera Los Mochis-Ahome	2018
3	Acceso Blvr. Bienestar, entrada del Ferrocarril	2018
4	Acceso Blvr. Macario Gaxiola- C. Internacional México 15	2020

(Ver Mapa E-05)

Corredores Verdes:

Con el mismo fin de mejorar y aumentar los espacios verdes, se deberán de mejorar los corredores detectados de mayor relevancia en la ciudad, tomando en cuenta además del camellón el excedente de banqueta que se pudiera aprovechar para la mejora de estos espacios, de igual manera se pretende mejorar la imagen visual del corredor plantando árboles que brinden flores coloridas.

A continuación se enlistan los corredores verdes identificados en la ciudad:

Prioridad	Calle	Tramo	Horizonte límite
1	Blvr. Centenario	Av. Gabriel Leyva Solano y Blvr. Macario Gaxiola	2016
2	Blvr. Justicia Social	Blvr. Zacatecas y Blvr. Antonio Rosales.	2016
3	Blvr. H. Colegio Militar	Blvr. Centenario y C. Estado de Hidalgo	2018
4	Blvr. Alameda	Av. Agustina Ramírez y Blvr. Pedro María Anaya	2018
5	Blvr. Rosendo G. Castro	Blvr. Macario Gaxiola y C. Real del Sol	2020
6	C. Manuel M. Ponce	Blvr. Justicia Social y Av. Zacarías Ochoa Camacho	2020

(Ver Mapa E-05)

Proyectos Urbanos Arquitectónicos en Alamedas, Drenes y Canales:

Estos proyectos podrán derivarse de la intervención de particulares a cambio de derechos de desarrollo o mayores intensidades de ocupación del suelo, dónde la Dirección de Desarrollo Urbano y Medio Ambiente haya establecido restricciones de construcción. No obstante todo proyecto deberá incorporar espacios o criterios que permitan crear,

conservar o regenerar los elementos naturales presentes en estos predios. **(Ver Mapa E-03c, E-05)**

ESTRATEGIA 3

Control y aprovechamiento eficiente de la disposición de residuos sólidos

A. Programa cambio verde

Este programa tiene como objeto fomentar y realizar acciones para recolectar residuos sólidos, separarlos y en su caso canalizarlos a los agentes clave para su reaprovechamiento, sin suplir las labores de la empresa concesionada para tal servicio. Por ello este programa tendrá su campo de acción para la limpia de tiraderos clandestinos o la basura dispersa en la ciudad sobre las cuales no tiene competencia la empresa concesionada.

Los rasgos generales del programa deberán partir de las siguientes condicionantes:

- Funcionará en dos ámbitos
 - a) Recolección, acopio y separación de basura dispersa en áreas verdes y vía pública.
 - b) Recolección, acopio y separación de basura en tiraderos clandestinos.
- La población beneficiada será aquella que se encuentra establecida en polígonos de actuación de este Plan Director.
- Creación, consenso y aprobación de una tabla de intercambio, la cual expresará los productos obtenidos por el beneficiario, en relación al peso y tipo de material.
- Esta tabla considerará todo el material acopiado, tanto el reciclable como el desecho.
- No incluirá vegetación producto de poda, limpia o escombro.
- Las acciones se darán por convocatoria del H. Ayuntamiento a través de los departamentos e instancias que considere facultadas y competentes para la ejecución de este programa.
- Las empresas recicladoras así como la empresa concesionada para la recolección de la basura en la ciudad, participarán poniendo a disposición contenedores para el acopio de residuos reciclables.
- Los beneficios que podrá obtener la población consistirán en productos de la canasta básica, electrodomésticos de cocina, artículos de cocina y de limpieza del hogar, así como artículos de aseo personal.
- Puntos o lugar de intercambio, de preferencia exclusivo para este fin. No dependencias e instalaciones oficiales.

- La entrega se hará por unidad, no pudiendo armar paquetes preestablecidos como despensas. El usuario beneficiado decidirá qué artículos tomar.
- Los productos entregados solo podrán llevar un logo preestablecido del programa, sin hacer alusión a la administración en turno o las empresas participantes.
- Los artículos, recurso principal para el funcionamiento de este programa, podrán ser aportados por empresas socialmente responsables, donaciones de ciudadanos, donación de colegios y universidades, recursos de DIDESOL, y con la participación obligada de las empresas recicladoras.
- Deberá hacer énfasis en la perspectiva de género y edad, priorizando la participación de amas de casa y adultos mayores.
- Polígonos de acción: Son aquellos sitios identificados para el arranque del programa, y se trata de tiraderos clandestinos. **(Ver Mapa E-05)**
- Polígonos beneficiados: Son colonias o áreas de la ciudad con población potencialmente seleccionable para ser beneficiario de este programa, y se indican en el mapa de estrategia ambiental. **(Ver Mapa E-05)**

B. Programa de regulación de tiraderos de escombros

Este programa se compondrá de cuatro acciones:

- *Pago por afectación a los servicios ambientales*

Este cargo tiene el objetivo tazar los daños al ambiente y los costos extras o externos cargados indirectamente al H. Ayuntamiento por las problemáticas que generan los predios “enmontados”.

- *Descuento por eficiencia en el cuidado de servicios ambientales*

Este descuento será aplicado a quienes mantengan su predio limpio.

- *Programa de predios limpios*

Se aperibirá a los propietarios de lotes y predios desocupados mediante una campaña de difusión para limpiar y cercar sus predios.

- *Padrón de registro de predios para la disposición de escombros*

Los propietarios que suscriban a este padrón tendrán autorización para mantener en sus predios residuos de escombros, condicionado al establecimiento de las siguientes medidas mínimas:

- Cercado del predio.
- Instalación de un punto de control.
- Colocación de un cartel, indicando que el predio es un punto oficial de disposición final, el número de registro y/o permiso por parte de la autoridad competente.
- Registro de accesos, salidas y número de viajes.

C. Programa de Riego y Aprovechamiento de Aguas Tratadas.

El objetivo principal de esta estrategia se enfoca en hacer un uso eficiente de este recurso, reducir costos para el H. Ayuntamiento y mantener en mejores condiciones las áreas verdes de la ciudad. Consisten en hacer efectiva la reutilización de agua de las plantas tratadoras de la ciudad, para ello se elaborará un programa y convenio de trabajo y colaboración entre dependencias.

ESTRATEGIA 4:

Reducción de riesgos.

El objetivo principal de esta estrategia es dar la reducción de los riesgos de la ciudad de Los Mochis, mediante el seguimiento en las acciones indicadas en los Atlas de Riesgo que engloban a la zona urbana. Para ello se deberá contemplar el contenido del Atlas de peligros naturales del municipio de Ahome, dentro del capítulo XI Estrategias de Mitigación de Riesgos; y el contenido del punto 5.3.2. Estrategias de Mitigación de riesgos del Atlas de Riesgos Naturales de la ciudad de Los Mochis 2011. Las estrategias comprendidas en ambos atlas de riesgos, se establecen con el fin de reducir los desastres y fortalecer la posibilidad de mitigar las pérdidas humanas, económicas y sociales causadas por los desastres, en busca de un crecimiento sostenido.

7.1.3.6 POLÍTICA DE DESARROLLO ECONÓMICO**Objetivo:**

Facilitar medios para el desarrollo de actividades económicas flexibilizando la vocación del suelo, renovando o incentivando la inversión en infraestructura, inmuebles y servicios públicos.

ESTRATEGIA 1

Flexibilidad de desarrollo micro empresarial en el sector habitacional.

A. Acciones y proyectos:

Se amplía la diversidad de usos permitidos en habitacionales mediante la figura de vialidad secundaria (**Ver estrategia de vialidad Jerarquía del Sistema Vial**) acotándolos a comercio local al por menor y una gama de servicios complementarios o compatibles con los sectores residenciales. Condicionándolos a la anuencia de los vecinos, la no alteración o perturbación de las condiciones ambientales del sector y la no generación de impactos viales considerables. (**Ver tabla de mezcla de suelos y Mapa E-02**).

Deben contribuir al desarrollo de actividades comerciales locales, la movilidad no motorizada y la construcción de redes sociales vecinales.

ESTRATEGIA 2

Aprovechamiento de edificios con valor histórico, cultural, social y estético.

A. Catálogo de Patrimonio Edificado de la ciudad de Los Mochis.

El objetivo es generar un catálogo con edificaciones que tengan potencial para su aprovechamiento en actividades económicas relacionadas al turismo, cultura, esparcimiento, ocio y recreación.

Para la elaboración del catálogo, la Comisión estará apoyándose en la base de datos del Instituto Nacional de Antropología e Historia y el actual catálogo de Patrimonio Artístico elaborado por el IMPLAN, con el objetivo de lograr una lista más precisa y detallada, complementada con la selección e inclusión de inmuebles, la cual será direccionada a un desarrollo económico exitoso, garantizando su protección y fomento cultural.

El catálogo deberá contener mínimamente:

- Listado y ubicación de los inmuebles con potencial de aprovechamiento
- Denominación de valor:
 - a) Histórico: inmueble o edificación anterior a 1930 o lugar donde acontecieron hechos de relevancia para la sociedad.
 - b) Cultural: por la importancia en la producción, valores de identidad, pertenencia, arraigo, etc.
 - c) Social: por el uso extendido y apropiación de los ciudadanos
 - d) Artístico: por la estética producto de la innovación técnica, discursiva, o programática de un inmueble.
- Ficha informativa de cada inmueble conteniendo los siguientes aspectos:
 - a) Fotografía de fachadas
 - b) Propietario
 - c) Descripción general de condiciones físicas del inmueble
 - d) Restricciones o condicionantes
- Potencial de aprovechamiento:
 - a) Destinos pre aprobados para su aprovechamiento
 - b) Incentivos o programas de apoyo.

B. Programas de aprovechamiento, conservación y desarrollo de inmuebles inscritos en el Catálogo de Patrimonio Edificado de la ciudad de Los Mochis.

Los objetivos de este programa deberán enfocarse en lograr el aprovechamiento de los inmuebles del Catálogo de Patrimonio Edificado de la ciudad de Los Mochis, considerando tres aspectos fundamentales:

- Asegurar la conservación y mejoramiento de la edificación.
- Facilitar la ocupación de estas edificaciones.
- Seguimiento de desarrollo.

C. Declaratoria de Patrimonio Histórico Industrial del Ingenio Azucarero de Los Mochis.

El fin de esta declaratoria tiene por objeto dos metas, por un lado consiste en generar un manifiesto que proteja bajo normas internacionales los edificios más simbólicos del Ingenio Azucarero, como Patrimonio Histórico Industrial; aportando mayor significancia y valor de promoción y por otro lado, establecer relaciones con posibles inversionistas. **(Ver Mapa E-06)**

D. Parque Ingenio Los Mochis.

Proyecto en el que se reubicará el Ingenio Azucarero de Los Mochis con mejores instalaciones que permitan la competitividad, la innovación y el empleo, con un mejor

cuidado al medio ambiente. En las antiguas instalaciones del Ingenio se establecerá una serie de usos que impulsarán el desarrollo económico y turístico, ligada a consumos globales. Será labor del municipio el gestionar inversiones federales en caso de ser necesario; de ser solo inversión privada, el municipio revisará que el proyecto cumpla con la debida normatividad. **(Ver Mapa E-06)**

A efecto de facilitar tal desarrollo, asegurando que toda acción urbana para conseguir la consolidación de este proyecto se desarrolle bajo la guía y el control de un esquema de desarrollo bien estructurado, se destina el polígono de terreno que actualmente ocupa y posee el Ingenio Azucarero, la casa de la cultura y el museo interactivo Trapiche, como Zona Especial de Desarrollo Controlado (ZEDEC). **(Ver política 2 y Mapa E-02).**

E. Rehabilitación de los Mercados de Abasto Municipal

El objetivo es generar condiciones de comercialización similares a las de supermercados y tiendas de auto servicio, a través de las siguientes acciones:

Lineamientos económicos:

- Capacitación para los locatarios, orientadas a ofrecer un mejor servicio para organizar de mejor manera sus compras y finanzas, y para establecer relaciones y estrategias con productores locales.
- Promover la introducción de sistemas de cobro con tarjetas bancarias de débito o crédito (terminales bancarias).
- La Dirección de Economía convocará semestralmente a un encuentro entre locatarios y productores locales, con el fin de establecer relaciones directas para la comercialización del producto.
- Desarrollar programas de beneficios y descuentos en la adquisición de productos en mercados municipales, dirigidos principalmente a empresas e instituciones.
- Se vinculará a los locatarios con la alianza de transporte público para acordar incentivos de descuento para usuarios de los mercados municipales

Socialización e imagen:

- Desarrollar una imagen corporativa o empresarial que de un sentido de identidad a los mercados. Esta imagen corporativa deberá abarcar aspectos que regulen las acciones para la administración y operación del mercado.
- Deberá llevarse a cabo la actualización de reglamentos internos, y deberán ser incluidos capítulos específicos para la imagen del mercado, la asignación de derechos y obligaciones, la compatibilidad de áreas y usos en las instalaciones.
- Los comités de mercados deberán incorporarse a consejos en distintos organismos privados y públicos.
- El diseño de la imagen corporativa, deberá abarcar como mínimo: la creación de un logotipo, la selección de colores oficiales, uniformidad en elementos informativos visuales y en vestimenta del personal a cargo.
- Deberá diseñarse una estrategia de publicidad para promover el consumo en los mercados municipales.

(Ver Mapa E-06)

Prioridad	Mercado	Horizonte Límite
1	Popular	2016
2	Independencia	2018
3	Municipal	2020

ESTRATEGIA 3

Generar patrones de ocupación del suelo, para la creación de polos de desarrollo económico.

A. Subcentros Barriales

Estas superficies se encuentran estratégicamente ubicadas, al interior de los núcleos residenciales de la periferia de la ciudad, la meta consiste en crear espacios con las condiciones para el desarrollo de actividades económicas, contribuyendo al mismo tiempo a generar patrones de movilidad no motorizada y a la construcción de redes sociales vecinales.

El perfil de usos es mixto (servicios, comercio e industria ligera), los cuales son los destinos compatibles con los sectores residenciales, es decir aquellos que no generan alteraciones o perturbación de las condiciones ambientales del sector, ni impactos viales considerables (**Ver tabla de mezcla de suelos**) (**Ver Mapa E-02 y E-06**)

Dentro de los objetivos de impulsar estos subcentros barriales tenemos los siguientes:

- Generar condiciones para el desarrollo equilibrado en la ciudad.
- Dar lugar al desarrollo del comercio local.
- Reducir la distancia, el tiempo y costo de viajes en la ciudad.

La constitución de estos subcentros estará sujeta a los siguientes lineamientos:

- Tendrán que ubicarse dentro de los polígonos indicados en la zonificación secundaria.
- Generar un Plan Parcial de cada subcentro barrial.
- Obligatoriamente se deberán destinar áreas para espacio público, servicios públicos, educativos o artísticos y, servicios administrativos y demás equipamiento de utilidad para la comunidad o disponerse alrededor del mismo.
- El espacio público deberá llevar primicia en jerarquía estética, simbólica y escala.
- La estructura urbana de estos centros, se definirá a partir de un espacio público que articule y subordine la disposición de los demás usos de suelo.
- El espacio público se integrará a la red de transporte público y contribuirá a la accesibilidad y movilidad universal.

B. Regeneración de la vialidad Gabriel Leyva Solano, en el tramo del bulevar Rosendo G. Castro y bulevar Centenario.

El objetivo principal es revitalizar la vialidad Gabriel Leyva, en el tramo entre el bulevar Rosendo G. Castro y bulevar Centenario, para integrarla a las dinámicas de desarrollo en ese punto de la ciudad; generadas por la operación de centros y plazas comerciales.

Para lograrlo deben considerarse las siguientes acciones mínimas:

- Proyecto de mejoramiento de aceras:
 - a) Nivelación y reparación de superficies
 - b) Retiro de obstáculos
 - c) Introducción de servicios subterráneos
- Proyecto de imagen urbana
 - a) Integración del espacio urbano:
 - Proyectos del Ingenio Azucarero
 - Auditorio de asambleas del sindicato azucarero
 - b) Homologación de anuncios y publicidad
 - c) Vegetación de ornato
 - d) Colocación de mobiliario urbano
 - e) Colocación de señalización
- A través de la Dirección de Económica y la Dirección de Desarrollo Urbano y Medio Ambiente se fomentará la colocación y operación de PyMES sobre este corredor.
- Para toda obra deberán considerarse criterios de diseño universal
- Proyecto vial:
 - a) Remodelación de los cruces con Gabriel Leyva y Rosendo G. Castro.
 - b) Incorporación de un carril para bicicletas.
 - c) Gestión del estacionamiento en vía pública.
 - d) Incorporar espacios para la red del transporte público.

(Ver Mapa E-06)

C. Regeneración de la estación del ferrocarril CHEPE

Los objetivos principales son:

- Generar oportunidades de desarrollo económico y social dentro del polígono de actuación.
- Mejorar las condiciones y atractivos turísticos para los usuarios del ferrocarril.
- Mejorar las condiciones de imagen urbana dentro del polígono de actuación.
- Mejorar la eficiencia de servicios en la estación del ferrocarril.

Para lograrlo deben considerarse las siguientes acciones mínimas:

- Proyecto de regeneración urbana:
 - a) Construcción de un parque dentro del polígono, aprovechando las instalaciones viejas de la estación.
 - b) Introducción o mejoramiento de servicios.
 - c) Pavimentación de vialidades.
 - d) Integración de la cancha deportiva.
 - e) Mejorar los andenes de descenso de pasajeros.
 - f) Modernizar las instalaciones de carga de la estación.
- Programa económico y social:
 - a) Construcción de un mercado o área para tianguis.
 - b) Construcción de un centro cultural.

- c) Organización de vecinos para el cuidado de las instalaciones bajo la supervisión de la Dirección de Participación Ciudadana y el Departamento de Parques y Jardines.
- d) Programar en el parque actividades a través de la Dirección de Atención a la Juventud y los institutos de la Mujer, Cultura y Deporte.
- e) Instalación de un pabellón para exhibición de arte en el interior de la estación.

(Ver Mapa E-06)

D. Proyecto de Renovación del Centro de la ciudad de Los Mochis.

El objetivo principal es mejorar condiciones de desarrollo para el centro de la ciudad, hacerlo atractivo para nuevas inversiones.

- El Plan de Desarrollo deberá contemplar acciones para los siguientes puntos:
 - a) Conclusión de las obras de renovación de banquetas del corredor turístico cultural
 - b) Mejorar los servicios públicos de alumbrado, alcantarillado, agua y recolección de basura
 - c) Establecer los lineamientos para la imagen urbana en cuanto a estilo de fachadas, publicidad, mobiliario urbano y señalización.
 - d) Intervención en edificios para su renovación como hitos visuales, tales como mercados, Palacio Municipal, teatro del seguro social, templos etc., o aquellos inscritos en el *Catálogo de Patrimonio Edificado de la ciudad de Los Mochis*.
 - e) Priorización para el peatón en la vía pública.
 - f) Ordenamiento de rutas para reducir obstrucciones y riesgos por tránsito de vehículos pesados.
 - g) Generar otro espacio público en el centro de la ciudad
 - h) Reordenamiento del comercio semifijo.
 - i) Diseño de calles completas y zona 30
- Las acciones deberán obligarse al cumplimiento de los lineamientos del plan integral de movilidad urbana sustentable de la ciudad de Los Mochis.
- Los proyectos ejecutivos deberán condicionarse a la elaboración por profesionistas de la ciudad.

(Ver Mapa E-06)

E. Ciudad Universitaria

El objeto es generar condiciones idóneas para el desarrollo de economías ligadas al conocimiento y deporte, y potenciar el desarrollo universitario y deportivo en la región.

El Plan de Desarrollo deberá contemplar acciones dentro de los siguientes rubros:

- Proyectos económicos:
 - a) Impulso a las empresas de servicios de apoyo o complemento de las actividades universitarias.
 - b) Construcción de una plaza comercial en el sector
 - c) Impulso a vivienda bajo esquema de renta

- d) Modernización del Estadio Emilio Ibarra Almada
- Imagen urbana
 - a) Priorización del peatón y bicicleta
 - b) Instalación de mobiliario urbano homogéneo
 - c) Señalización informativa
 - d) Retiro o tratamiento de enrejados y bardas
 - e) Proyecto de paisaje urbano en aceras
 - f) Construcción de paradas multimodales
 - g) Colocación de ciclo puertos
 - h) Renovación de alumbrado público
 - i) Ordenamiento y regulación de comercio semifijo en la zona
 - j) Diseño de un kiosco tipo
- Equipamiento
 - a) Reaprovechamiento de los terrenos del panteón municipal a largo plazo
 - b) Modernización de instalaciones de la ciudad Deportiva
 - c) Creación de nuevos espacios recreativos en el Cerro de la Memoria, respetando el plan de manejo y lineamientos de su declaratoria.
- Vialidad y tránsito
 - a) Apertura vialidad a través de Instituto Tecnológico
 - b) Retiro venta de automóviles
 - c) Estacionamiento en el panteón
 - d) Banquetas
 - e) Construcción de ciclo vías o esquema de vialidad compartidas o tranquilizadas.
 - f) Construcción de pasos peatonales seguros
 - g) Renovación de banquetas con criterios de diseño universal

(Ver Mapa E-06)

7.1.3.7 POLÍTICA DE FORTALECIMIENTO INSTITUCIONAL

Objetivo:

Mejorar las capacidades de gestión y administración municipal, haciéndolas más flexibles, eficientes y abiertas a la participación ciudadana.

ESTRATEGIA 1

Modernización de los instrumentos para gestión del territorio y su desarrollo, orientados a hacer más eficaz, abierta y transparente la toma de decisiones.

A. Agenda pública de desarrollo urbano.-

Mediante ella se crearán acuerdos entre sociedad y gobierno municipal con el objetivo de consolidar un pacto social que genere consenso y corresponsabilidad para la ejecución de las acciones contenidas en este plan.

B. Modernización de la Dirección de Desarrollo Urbano y Medio Ambiente.-

Iniciará con una evaluación de las capacidades de la Dirección mismas que tiene que ver con los conocimientos, habilidades, competencias laborales y el ambiente para que las personas puedan realizar actividades y lograr resultados esperados.

Una vez evaluadas las capacidades, la institución definirá los distintos niveles de operación y de gestión municipal. Así mismo, tendrá que definir las competencias esenciales de la dirección, los principales servicios que están obligados a brindar, los colectivos a los que se dirige y el ámbito territorial de influencia. Por otro lado deberá definir cuáles son sus competencias exclusivas, cuáles compartidas y cuáles delegadas y en qué condiciones y bajo qué normas.

Como producto de esta evaluación se determinará un programa para el fortalecimiento de la Dirección, orientada a mejorar los siguientes aspectos:

- Necesidades reales de recursos humanos y materiales
- Colaboración y coordinación con otras dependencias y niveles de gobierno.
- Corresponsabilidad y delegación de actividades
- Plataformas para la digitalización de servicios.
- Módulos de atención en localidades y ventanillas especializadas.

C. Nuevo reglamento de construcción y zonificación del municipio de Ahome

Las modificaciones en el reglamento de construcción estarán orientadas a mejorar y transparentar los procesos de toma de decisiones en torno a la asignación de usos de suelo y permisos de construcción, lograr mayor eficacia en las actividades de los D.R.O. y fortalecer la figura del IMPLAN como órgano técnico de consulta. Por otro lado también deberá buscar que la edificación de los diversos elementos de la vía pública permita la integración y accesibilidad para todos los ciudadanos.

Por otro lado deberá integrarse una capitulación especial vinculada al control de desarrollo y crecimiento urbano planteado en los planes directores y parciales. Esta capitulación será vinculante con la zonificación secundaria y la tabla de mezcla de usos de suelo, el objeto de este reglamento será detallar las directrices para determinar la asignación de los usos y destinos del suelo.

La creación de este reglamento estará sujeta a las siguientes condicionantes fundamentales:

- Las normas reglamentarias en materia de organización administrativa y participación en ordenamiento urbano.
- Las normas para la definición de Áreas de Estudio y de Aplicación de los planes y programas municipales en materia de desarrollo urbano.
- Normativa, definición, clasificación y compatibilidades de los usos de suelo.
- La clasificación general de las áreas y predios.
- Las disposiciones para la estructuración territorial y urbana.
- Las disposiciones para el control y administración de los usos del suelo.
- Las normas reglamentarias de control de densidad e Intensidad de la edificación.
- Las restricciones de uso de suelo.
- Los requerimientos generales para elaborar los estudios de impacto urbano, vial, ambiental y de riesgos.

- Las normas reglamentarias para la prevención de riesgos, desastres y siniestros.
- La Regulación del crecimiento urbano de acuerdo con la necesidad de la población.
- Los documentos que conformarán los programas de desarrollo urbano, directores, parciales de asentamientos humanos, y en particular sus normas de zonificación.
- Las normas para operación de instrumentos de control e inducción de desarrollo urbano (Transferencias de derechos de desarrollo).

D. Actualización del reglamento de estaciones de servicio:

Principalmente orientado a establecer criterios más certeros para determinar la correcta determinación de aprovechamiento de suelos para los giros de estaciones de servicio de gasolina y gas, así como depósitos para el almacenaje y distribución de combustibles. Orientado a reducir riesgos, impactos urbanos, viales y daños ambientales. Privando la libre competencia pero ante todo el bienestar de los ciudadanos.

De igual manera este reglamento deberá establecer criterios de diseño arquitectónico e industrial que garanticen la reducción de riesgos para los individuos.

E. Reglamento Municipal para propiedades bajo régimen de condominio:

Con el propósito de dar certeza al ayuntamiento y ciudadanos con alguna propiedad bajo un régimen de condominio, este reglamento especificará los lineamientos para regular la constitución, modificación, organización, funcionamiento, administración y terminación del régimen de propiedad en condominio en el municipio. Por otro lado establecerá directrices para regular las relaciones entre los condóminos entre éstos y su administración.

F. Reglamento de vialidad y tránsito municipal:

Este reglamento se elaborará de acuerdo a lo que se determine en el Plan Integral de Movilidad Urbana de la ciudad de Los Mochis.

G. Programa de polígonos de actuación:

Tiene como fin un reparto equitativo de los costos y beneficios intrínsecos a las acciones urbanas.

Consistirá en determinar un catálogo de costos y beneficios a los cuales se sujetaran ciertas acciones urbanas, delimitando su influencia mediante polígonos, derivados de las externalidades que dicha acción genere.

La idea de que los costos y beneficios del desarrollo urbano deben ser asignados equitativamente tiene como fin reducir los impactos producidos por los particulares, y que estos sean asimilados por ellos mismos. Y por otro lado, también deberá evitarse que los beneficios de las inversiones o acciones públicas, como el aumento de los derechos de desarrollo y las obras, sean capitalizadas por algunas minorías sin compensar a la sociedad, que es quien soporta el costo.

H. Programa Incentivos para el desarrollo urbano:

Se determinará un catálogo de incentivos para el desarrollo urbano enfocados a los siguientes aspectos:

- Facilitar la inversión en la cartera de proyectos económicos
- Equilibrar el desarrollo y crecimiento de la ciudad
- Reutilización de la ciudad interior

- Preservación y mejoramiento de elementos naturales de la ciudad
- Inversión en edificaciones catalogadas como históricas
- Creación de áreas verdes
- Fomento a la vivienda social
- Vivienda social vertical
- Vivienda sin espacios para el automóvil en el centro.
- Proyectos que coadyuven al logro de objetivos del Plan Integral de Movilidad Urbana Sustentable de la ciudad de Los Mochis

Este programa debe orientarse en general a beneficiar y facilitar la inversión en proyectos que coadyuven a la consolidación del modelo urbano propuesto en este plan.

I. Agenda para la modificación de leyes estatales:

Mediante ella se crearán acuerdos entre sociedad, gobierno municipal y estatal, con el objetivo de consolidar un pacto social que genere consenso y corresponsabilidad para el impulso de modificación de leyes estatales necesarias para el correcto desempeño de las actividades relacionadas al desarrollo urbano. (Para más detalle ver programa municipal de desarrollo urbano y ordenamiento territorial de Ahome).

ESTRATEGIA 2

Mejora del servicio institucional en materia de desarrollo urbano a través de la mejora de recurso técnicos y materiales, desarrollo del capital humano en las áreas complementarias para el cumplimiento de la normatividad en materia de desarrollo urbano.

A. Especialización y modernización de los cuerpos de protección civil y bomberos del municipio:

Dado el posible desarrollo industrial que podría derivarse de la operación del gasoducto, será necesario capacitar al personal y dotarlos del equipo necesario para prevenir, atender y mitigar efectos de contingencias de mayor escala. Por lo cual será necesario invertir en capacitación para aumentar su capacidad de respuesta ante situaciones no habituales.

B. Especialización y profesionalización de cuerpos de inspección y vigilancia para el cumplimiento de las normas de desarrollo urbano:

Para afrontar unas de las principales problemáticas del cumplimiento de normas de desarrollo concernientes al desarrollo urbano, es necesario replantear el esquema de los cuerpos de inspección y normatividad.

Revisando los objetivos que deben cumplir, las competencias y ámbitos de acción, así como los recursos y normativas para su cumplimiento. Por lo cual este problema deberá ser abordado en el diagnóstico de la Dirección de Desarrollo Urbano y Medio Ambiente

C. Digitalización de servicios públicos:

Deberá elaborarse un catálogo de trámites que puedan llevarse a cabo a través de plataformas informáticas, y establecer un programa operativo para la transición a tecnologías informáticas.

D. Control aéreo del desarrollo urbano:

Para hacer más eficientes y efectivas las tareas de control de crecimiento, desarrollo y aprovechamiento del suelo, deberá generarse un programa para elaboración y actualización de cartografía e imágenes de la ciudad. Estos productos deberán facilitarse continuamente al Catastro Municipal, Tesorería y Dirección de Desarrollo urbano y Medio Ambiente, con el fin de coadyuvar al control del cumplimiento de los ordenamientos de suelo y hacer una aplicación más eficiente del impuesto predial.

Como beneficio secundario permitiría monitorear las dinámicas de desarrollo de la ciudad de modo más continuo y fiable.

E. Atlas cartográfico de la ciudad de Los Mochis.

Para hacer más accesible y eficiente la consulta de información general y cartográfica de la ciudad, se creará un Atlas Cartográfico de Los Mochis, el cual permita a la ciudadanía, organismos públicos y privados, así como instituciones educativas que lo requieran, acceder de manera fácil y clara a información detallada sobre las características de urbanización de la ciudad.

Se contará con una base de datos de fuentes confiable, la cual será elaborada por personal del IMPLAN para integrar un documento de consulta inmediata en los sitios web oficiales.

Contenido principal del Atlas Cartográfico.

- Número de lotes de cada fraccionamiento.
- Tipo de desarrollo considerado.
- Límites oficiales de cada fraccionamiento o colonia.
- Nomenclatura oficial de cada vialidad.
- Sentidos de circulación vial.
- Proyectos viales.
- Usos de suelo.

F. Departamento jurídico del desarrollo urbano o procuraduría de desarrollo urbano.

Se busca mejorar la estructura de la Dirección de Desarrollo Urbano equipándola con un departamento jurídico el cual se especialice y atienda únicamente casos relacionados al cumplimiento de las normas y pautas de desarrollo urbano, proporcione asesoría, apoyo y orientación jurídica tanto a la Dirección, como a los demás departamentos que la conforman. Esto ayudará a dar más agilidad en el proceso de seguimiento de trámites y resoluciones de los mismos.

Este departamento jurídico tendrá también la función de elaborar conjuntamente con la Dirección de Desarrollo Urbano y organismos afines, anteproyectos de leyes, reglamentos, decretos, acuerdos, contratos, convenios y demás instrumentos legales en materia de ordenamiento territorial; además apoyará en todos los procedimientos administrativos y en lo referente a emisiones de opiniones y resoluciones que la Dirección de Desarrollo Urbano tenga que dar la ciudadanía sobre cuestiones urbanas.