



RENACIMIENTO MAYA

YUCATÁN

GOBIERNO DEL ESTADO | 2024 • 2030

Programa de Mediano Plazo 2025-2030

Ordenamiento Territorial y Desarrollo
Urbano

INSTITUTO DE MOVILIDAD Y DESARROLLO
URBANO TERRITORIAL
GOBIERNO DEL ESTADO DE YUCATÁN

Índice

I. Presentación	4
II. Sustento Legal	8
III. Marco Metodológico	14
IV. Diagnóstico	16
V. Prioridades del Desarrollo	58
VI. Objetivos y Estrategias	60
Prioridad del Desarrollo 1: Integración territorial para un desarrollo metropolitano sostenible.....	61
Prioridad del Desarrollo 2: Modelo de desarrollo urbano territorial compacto, ordenado y sostenible.....	62
Prioridad del Desarrollo 3: Acceso equitativo a infraestructura pública y servicios urbanos para el bienestar social.....	63
Prioridad del Desarrollo 4: Infraestructura para movilidad sostenible y resiliente.....	64
VII. Políticas Públicas	66
Política Pública 1: Ordenamiento Territorial Sostenible y Justo para la Zona Metropolitana de Mérida.....	68
Política Pública 2: Desarrollo Urbano Territorial para los Asentamientos Humanos Sostenibles de Yucatán.....	80
Política Pública 3: Servicios Urbanos e Infraestructura Pública con Enfoque Inclusivo y Territorial.....	92
Política Pública 4: Movilidad y Conectividad Sostenibles para la Seguridad, Equidad y Bienestar Social.....	102
VIII. Indicadores.....	110
IX. Alineación al Plan Estatal de Desarrollo Renacimiento Maya 2024-2030.....	114
X. Mecanismos de Coordinación, Seguimiento y Evaluación.....	120
XI. Referencias	122

I. Presentación

A las y los Yucatecos:

En el Estado de Yucatán estamos decididas y decididos a construir un futuro donde el desarrollo no sea privilegio de unos cuantos, sino un derecho compartido por todas y todos. Donde cada persona, sin importar dónde viva, tenga acceso a un medio ambiente con servicios públicos de calidad, espacios dignos para habitar y entornos que favorezcan su bienestar.

El presente Programa de Mediano Plazo de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano 2025–2030 es una herramienta clave para lograr el desarrollo.

Este Programa de Mediano Plazo responde a uno de los retos más complejos y urgentes que Yucatán enfrenta hoy: avanzar en un desarrollo urbano territorial justo y sostenible. Es importante planear el desarrollo urbano de nuestras ciudades y comunidades de manera responsable, con una visión que atienda a las necesidades de la población, especialmente de los grupos vulnerables en cuanto a servicios urbanos, transporte eficiente y empleos de calidad, que respete el medio ambiente, preserve la identidad de nuestros pueblos, que sea inclusiva y que cierre las brechas históricas de desigualdad.

A través de este Programa de Mediano Plazo, articulamos una agenda de acción clara para promover el desarrollo urbano del territorio, atendiendo a las necesidades urbanas de la población y consolidar sistemas de movilidad eficiente que permitan la accesibilidad de las personas de forma segura, eficiente y sostenible. Todo ello, en segui-

miento a lo establecido en el Plan Estatal de Desarrollo Renacimiento Maya 2024-2030, particularmente con la Directriz 5.1 que impulsa la infraestructura para un desarrollo territorial ordenado y sostenible.

Los asentamientos humanos no son únicamente espacios físicos, sino comunidades vivas que merecen entornos habitables dignos para el desarrollo pleno de las personas. Por eso, este programa se orienta a la inclusión, la justicia territorial y la equidad de género.

El fortalecimiento del desarrollo urbano territorial no es solo una tarea técnica, sino una decisión política con visión estratégica de largo plazo. Implica coordinación entre los diversos órdenes de gobierno, corresponsabilidad ciudadana y un profundo respeto por nuestra diversidad cultural y natural. Con este programa, trazamos una hoja de ruta concreta para hacer realidad ese Yucatán que queremos: con desarrollo compartido, conectado, resiliente y con bienestar para todas las personas.

Sigamos avanzando en el desarrollo urbano del territorio yucateco con visión estratégica del futuro con justicia social en donde nadie se quede atrás.



Mtro. Joaquín Jesús Díaz Mena

**GOBERNADOR CONSTITUCIONAL
DEL ESTADO DE YUCATÁN**

MENSAJE DEL TITULAR RESPONSABLE DEL PROGRAMA A MEDIANO PLAZO.

A las y los Yucatecos:

El presente Programa de Mediano Plazo (PMP) de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano 2025-2030, ha sido elaborado por el Instituto de Movilidad y Desarrollo Urbano Territorial en concordancia con el Plan Estatal de Desarrollo Renacimiento Maya 2024-2030, específicamente en seguimiento a la Directriz 5. “Infraestructura para un desarrollo territorial ordenado y sostenible”.

En este PMP se plantea el diagnóstico de los principales problemas relacionados al desarrollo urbano territorial y a la movilidad en Yucatán, a partir del cual se señalan las principales prioridades del desarrollo que orientarán la actuación del gobierno del estado dirigido a enfrentar los desafíos en el territorio yucateco como lo señala el PED 2024-2030. Construyendo con justicia social un porvenir de progreso sostenible para todos y todas, un Yucatán con bienestar y prosperidad compartida en que se cierren significativamente las brechas de desigualdad. Y en lo que respecta a los asentamientos humanos yucatecos, que estos espacios proporcionen a sus pobladores servicios urbanos de calidad, oportunidades de empleo y viviendas dignas, condiciones que signifiquen un mejoramiento de sus condiciones de vida y sean espacios de inclusión, de atención a los grupos vulnerables, con perspectiva de género y respeto a la identidad de las comunidades originarias.

Las prioridades contenidas en este PMP están relacionadas a cuatro temas:

Regular la ocupación de suelo y favorecer el acceso a los servicios urbanos en las zonas periféricas de los asentamientos humanos de la Zona Metropolitana de Mérida.

Promover la transformación positiva de los asentamientos humanos, permitiendo el mejoramiento de las condiciones de vida de la población en sus áreas habitacionales y con acceso a una vivienda digna con una perspectiva de disminución de riesgos urbanos y la preservación de los recursos públicos.

Fortalecer el acceso, cobertura, calidad y funcionamiento de los servicios urbanos públicos para el bienestar social con un enfoque de equidad en el territorio de Yucatán, lo que contribuirá a mejorar las condiciones de educación, salud, seguridad pública y recreación, e impactar positivamente en la reducción de la brecha de desigualdad y ampliar las oportunidades de acceso a empleo.

Desarrollo de una conectividad y movilidad sostenible en Yucatán, que enfrente la desigualdad en el acceso a servicios de transporte y el deterioro en el entorno urbano, incrementando la cobertura de infraestructura ciclista

y peatonal, así como la escasa intermodalidad del transporte público, y la creciente dependencia del automóvil u otros medios como la motocicleta en los asentamientos humanos de Yucatán en favor de opciones de movilidad segura y accesible, especialmente para mujeres, personas con discapacidad, adultos mayores, estudiantes y habitantes de zonas rurales.

De las anteriores prioridades se desprende a su vez las políticas públicas que son formas específicas y detalladas en la que se atienden las prioridades antes enunciadas.

Finalmente, se presentan los indicadores, la Alineación al Plan Estatal de Desarrollo Renacimiento Maya 2024-2030 y los Mecanismos de Coordinación, Seguimiento y Evaluación del presente PMP que permitirán medir y monitorear el avance y eficacia de las políticas públicas y realizar los ajustes que sean pertinentes.

Ing. Irak Abraham Greene Marrufo

**DIRECTOR GENERAL DEL INSTITUTO DE
MOVILIDAD Y DESARROLLO URBANO
TERRITORIAL**

II. Sustento Legal

Los instrumentos de planeación que hoy impulsan el Renacimiento Maya en Yucatán no son solo documentos con rigor técnico y metodológico, sino instrumentos con un sólido sustento jurídico que garantiza su fuerza transformadora. En este nuevo ciclo histórico, donde la justicia social guía nuestra acción, presentamos el marco legal que da vida institucional al Programa de Mediano Plazo (PMP).

Este andamiaje normativo se compone sobre pilares fundamentales: la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; la Constitución Política del Estado de Yucatán; la Ley de Planeación para el Desarrollo del Estado y su Reglamento, que hoy se ejercen con sentido social. A este núcleo normativo se suman las legislaciones sectoriales específicas que dan identidad jurídica a este PMP, creando así una estructura legal completa donde la visión general de transformación se articula con soluciones precisas para cada ámbito de desarrollo.

En las siguientes páginas se presenta el sustento legal que regula nuestra capacidad para construir el Yucatán que merecemos: un estado donde el desarrollo no sea privilegio de unos cuantos, sino derecho de todas y todos. Aquí descansa la garantía de que esta transformación, arraigada en la legalidad, será tan profunda como permanente.

Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos

El artículo 25 establece que corresponde al Estado la rectoría del desarrollo nacional para garantizar que éste sea integral y sustentable, que fortalezca la soberanía de la Nación y su régimen democrático y que, mediante la competitividad, el fomento del crecimiento económico y el empleo y una más justa distribución del ingreso y la riqueza, permita el pleno ejercicio de la libertad y la dignidad de los individuos, grupos y clases sociales. El Estado velará por la estabilidad de las finanzas públicas y el sistema financiero para coadyuvar a generar las condiciones favorables para el crecimiento económico y el empleo. El Plan Nacional de Desarrollo y los planes estatales y municipales deberán observar dicho principio. El Estado planeará, conducirá, coordinará y orientará la actividad económica nacional, y llevará a cabo la regulación y el fomento de las actividades que demande el interés general. Al desarrollo económico nacional concurrirán, con responsabilidad social, el sector público, el sector social y el sector privado, sin menoscabo de otras formas de actividad económica que contribuyan al desarrollo de la Nación.

El artículo 26 señala que el Estado organizará un sistema de planeación democrática del desarrollo nacional que imprima solidez, dinamismo, competitividad, permanencia y equidad al crecimiento de la economía para la independencia y la democratización política, social y cultural de la nación. Los fines del proyecto nacional contenidos en la Constitución determinarán los objetivos de la planeación. La planeación será democrática y deliberativa. Mediante los mecanismos de participación que establezca la ley, recogerá las aspiraciones y demandas de la sociedad para incorporarlas al plan y los programas de desarrollo. Habrá un plan nacional de desarrollo al que se sujetarán obligatoriamente los programas de la Administración Pública federal. El Ejecutivo establecerá los procedimientos de participación y consulta popular en el sistema nacional de planeación democrática y los criterios para la formulación, instrumentación, control y evaluación del plan y los programas de desarrollo.

Asimismo, determinará los órganos responsables del proceso de planeación y las bases para que el Ejecutivo federal coordine mediante convenios con los gobiernos de las entidades federativas e induzca y concierte con los particulares las acciones a realizar para su elaboración y ejecución. El Plan Nacional de Desarrollo considerará la continuidad y las adaptaciones necesarias de la política nacional para el desarrollo industrial, con vertientes sectoriales y regionales.

Constitución Política del Estado de Yucatán

El artículo 55, fracción XXIII, establece entre las facultades y obligaciones del Gobernador del estado, elaborar y remitir el Plan Estatal de Desarrollo, sus actualizaciones, los programas sectoriales, especiales, institucionales y operativos, al Congreso del estado para su conocimiento y consideración al ejercer sus atribuciones constitucionales. Así, la integración del Plan Estatal de Desarrollo responde categóricamente a la formulación de un instrumento de planeación fundamentado en una amplia participación popular. En este orden de ideas, el plan igualmente se apeg a el artículo en comento, fracción XXII, de la propia Constitución que a la letra señala “establecer los procedimientos de participación y consulta popular en el Sistema Estatal de Planeación Integral y los criterios para la formulación, instrumentación, control y evaluación del Plan y los programas sectoriales, especiales, institucionales y operativos”. En este sentido, la formulación de los instrumentos antes señalados, debe apegarse a este mandato constitucional.

El artículo 87, fracción X, señala que son funciones específicas del Estado organizar un sistema de Planeación del Desarrollo Integral que imprima solidez, dinamismo, permanencia y equidad al crecimiento de la economía, de acuerdo con los lineamientos del Sistema Nacional de Planeación Democrática, sobre bases que aseguren la conservación y el uso racional de los recursos naturales, la salud del ambiente y el desarrollo sostenido.

El artículo 96 establece que el Estado propugnará por una correcta aplicación de los recursos y al efecto elaborará un Plan de Desarrollo Integral con vigencia sexenal, al cual se sujetarán obligatoriamente los programas de la Administración Pública estatal. La ley determinará cuáles serán los órganos responsables del proceso de planeación y las bases para que el Ejecutivo coordine, mediante convenios con los gobiernos federal y municipal e induzca y concerte con los particulares, las acciones a realizar para la elaboración y ejecución del Plan Estatal de Desarrollo. La planeación para el desarrollo estatal y municipal facilitará la programación del gasto público con base en objetivos y metas, claros y cuantificables, que permitan evaluar adecuadamente su cumplimiento, a fin de conocer los resultados obtenidos. La ley facultará al Poder Ejecutivo para que establezca los procedimientos de participación y consulta popular en el sistema estatal de planeación democrática, y los criterios para la formulación, instrumentación, control y evaluación del plan y los programas de desarrollo. La planeación del estado también implicará mecanismos para el uso racional de los recursos naturales, la salud y el desarrollo sostenido. Lo que permitirá, trazar el camino para alcanzar las metas establecidas durante su administración.

Ley de Planeación para el Desarrollo del Estado de Yucatán

El artículo 2 establece que la planeación deberá llevarse a cabo como un medio para el eficaz desempeño de la responsabilidad del Estado sobre el desarrollo integral, equitativo y sustentable de la entidad, con perspectiva de género, y deberá atender a la consecución de los fines y objetivos políticos, sociales, económicos y culturales contenidos en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

El artículo 3 señala que la planeación del desarrollo es el proceso continuo, democrático, evaluable y participativo mediante el cual se establecen objetivos, estrategias, planes y programas específicos de implementación para atender las distintas dimensiones del desarrollo del Estado, y asignar los recursos conforme al esquema de presupuesto basado en resultados. El proceso de planeación se despliega en las fases de formulación, instrumentación, seguimiento y evaluación.

El artículo 5 indica que el Poder Ejecutivo del Estado será el responsable de conducir la planeación del desarrollo estatal con la participación democrática de los grupos sociales, conforme a lo dispuesto en la propia ley de planeación.

El artículo 7 establece que el Gobernador del estado, en el ejercicio de sus facultades constitucionales, remitirá al Congreso del estado, para su conocimiento y consideración, los instrumentos de planeación, así como los criterios que le sirvan de base para su formulación.

El artículo 10 dispone que las dependencias y entidades de la Administración Pública estatal deberán planear y conducir sus actividades con sujeción a los objetivos y prioridades establecidos en los instrumentos de planeación; observando siempre la igualdad entre mujeres y hombres a través de la

incorporación de la perspectiva de género desde su formulación.

El artículo 29 señala que los programas que deriven del Plan Estatal, deberán observar congruencia con el Plan Nacional y sus programas de mediano plazo, y su vigencia no excederá del periodo constitucional de la gestión gubernamental en que se aprueben, aunque sus previsiones y proyecciones puedan referirse a un plazo mayor.

El artículo 30 dispone que los programas sectoriales, regionales, especiales e institucionales contendrán la estructura y los elementos descritos en esta ley y en las disposiciones reglamentarias que al efecto expida el Gobernador del estado.

El artículo 31 indica que los programas sectoriales contendrán los objetivos específicos del desarrollo para las actividades económicas, ambientales, sociales, gubernamentales, políticas y culturales, que determine el Gobernador del Estado, y serán coordinados por la dependencia de la Administración Pública del Estado que encabece el sector, estos programas deberán incorporar los enfoques regional y transversal.

El artículo 33 establece que los programas regionales tienen por objeto promover el desarrollo equitativo y sustentable del Estado, con un enfoque territorial que permita mejorar la calidad de vida en el Estado y disminuir las disparidades regionales.

El artículo 35 señala que el Poder Ejecutivo del Estado establecerá los mecanismos de coordinación e instrumentos para garantizar la coherencia entre los enfoques sectorial, especial e institucional con el regional. Estos deberán alinear los objetivos regionales a los sectoriales, así como a las acciones, programas y proyectos derivados de los instrumentos de planeación.

El artículo 36 dispone que los programas especiales son aquellos que se elaboran para planificar un ámbito específico o estratégico, de carácter interinstitucional, que es de interés para la implementación de una política o estrategia derivada de los instrumentos de planeación.

El artículo 38 establece que los programas institucionales son los instrumentos que tienen por objeto establecer la planeación de las dependencias y entidades, y deberán ajustarse a la norma que regule su organización y funcionamiento.

Los programas sectoriales, regionales, especiales e institucionales contendrán al menos la síntesis del marco metodológico de la planeación, el diagnóstico sectorial basado en información estadística, las prioridades para crear el valor público, los objetivos y estrategias, los recursos para cumplir el objetivo institucional y las metas, los indicadores de evaluación y los mecanismos de coordinación, para con ello lograr los objetivos de cumplir los programas de mediano y largo plazo.

Reglamento de la Ley de Planeación para el Desarrollo del Estado de Yucatán

Los artículos 1 fracción III y IV, y 5 fracciones I y II, señalan que este tiene entre otros objetos regular el proceso para la formulación, instrumentación, seguimiento y evaluación del Plan Estatal de Desarrollo y de los programas que de este deriven, así como representar a la sociedad y el pueblo maya en los órganos de planeación estatal; y que el Gobernador del estado tendrá, entre otras facultades y obligaciones, identificar y establecer las prioridades en la planeación del desarrollo del estado; y

presentar, aprobar y expedir el Plan Estatal de Desarrollo, los programas de mediano plazo y sus actualizaciones.

El artículo 8, fracciones IV y V, determina que los titulares de las dependencias y entidades de la Administración Pública estatal tendrán, entre otras facultades y obligaciones, emitir el programa institucional de su dependencia o entidad, de conformidad con los criterios y lineamientos establecidos en la materia; y cuidar que los programas de su dependencia o entidad se orienten a la consecución de los objetivos y metas establecidos en los instrumentos de planeación.

El artículo 35 dispone que los programas de mediano plazo son documentos de carácter obligatorio que rigen los proyectos y acciones de la Administración Pública estatal y tienen por objeto desagregar y detallar los planteamientos del Plan Estatal de Desarrollo al tratar de manera específica los temas señalados en él; en los programas de mediano plazo deberán distribuirse los objetivos, estrategias y compromisos del Plan Estatal teniendo un enfoque regional y transversal, y deberán incluirse objetivos, estrategias, líneas de acción y demás elementos que permitan atender los aspectos relativos a equidad de género, pueblo maya, jóvenes y grupos vulnerables. Las estrategias y líneas de acción que contengan los programas de mediano plazo constituirán los contenidos prioritarios de los programas presupuestarios y unidades básicas de presupuestación que formulen las dependencias y entidades de la Administración Pública estatal.

Los artículos 36, 38, 39 y 43 establecen que una vez aprobado, expedido y publicado el Plan Estatal de Desarrollo, la comisión permanente, las comisiones y, en su caso, las subcomisiones comenzarán sus labores para recabar la información que se integrará a los programas de mediano plazo, dentro de los ciento ochenta días hábiles siguientes contados a partir de la fecha de publicación del Plan Estatal de Desarrollo; en los programas de mediano plazo se establecerán las metas expresadas en los valores cuantitativos que deberán alcanzar los indicadores establecidos en el Plan Estatal para medir efectivamente los resultados de las intervenciones públicas; de la misma manera las dependencias y entidades de la Administración Pública estatal realizarán el seguimiento de los instrumentos de planeación, con base en los indicadores del Plan Estatal, las metas de los programas de mediano plazo y las normas que para tal efecto emita la secretaría técnica; asimismo a partir de la publicación del Plan Estatal de Desarrollo o sus actualizaciones las dependencias y entidades de la Administración Pública del estado efectuarán un proceso de alineación de sus programas presupuestarios y unidades básicas de presupuestación con el fin de cumplir los objetivos y metas establecidas en los instrumentos de planeación y en el marco de la gestión por resultados y el presupuesto basado en resultados.

Código de la Administración Pública de Yucatán

El artículo 6, fracciones I y III, establece que la Administración Pública estatal conducirá sus actividades en forma planeada y programada, con base en las políticas de planeación que establezca el titular del Poder Ejecutivo del Estado para el logro de los objetivos y prioridades de desarrollo, así como los correspondientes programas de la Administración Pública.

El artículo 7, en su párrafo primero, dispone que el Gobernador del Estado y los titulares de las dependencias y entidades de la Administración Pública, deben establecer los mecanismos necesarios para que en la definición de las políticas e instrumentación de planes, programas y acciones de go-

bierno exista una vinculación permanente entre éstas, los ciudadanos y las organizaciones de la sociedad civil.

Decreto 17/2018 por el que se Regula el Instituto de Movilidad y Desarrollo Urbano Territorial

El artículo 4 fracciones XIII, XIV, XV y XVI, establecen que, para el cumplimiento de su objetivo, el Instituto de Movilidad y Desarrollo Urbano Territorial cuenta entre sus atribuciones, la promoción y la aplicación de las políticas y criterios técnicos previstos en la legislación fiscal, que permitan contribuir al financiamiento del ordenamiento territorial y el desarrollo urbano, regional y metropolitano en condiciones de equidad, así como a la recuperación del incremento del valor de la propiedad inmobiliaria generado por la consolidación y el crecimiento urbano; así mismo se debe formular y aplicar las políticas, así como realizar las acciones en materia de conservación del patrimonio cultural, en términos de la Ley de Preservación y Promoción de la Cultura de Yucatán, la Ley de Asentamientos Humanos del Estado de Yucatán y demás legislación aplicable; de la misma manera deben diseñar e implementar las políticas y acciones en materia de estructuración urbana y gestión del suelo, en términos de la Ley de Asentamientos Humanos del Estado de Yucatán, la Ley del Instituto de Vivienda del Estado de Yucatán y demás legislación aplicable; asimismo establece que dentro de sus funciones se encuentra diseñar e implementar las políticas públicas y acciones en materia de movilidad y accesibilidad universal, en términos de la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano, la Ley de Transporte del Estado de Yucatán, la Ley de Fomento al Uso de la Bicicleta en el Estado de Yucatán, la Ley para la Protección de los Derechos de las Personas con Discapacidad del Estado de Yucatán, la Ley para la Protección de los Derechos de los Adultos Mayores del Estado de Yucatán y demás disposiciones legales y normativas aplicables.

III. Marco Metodológico

Los Programas de Mediano Plazo (PMP) marcan un antes y después en la planeación del desarrollo en Yucatán al integrar rigor técnico con la visión transformadora del Renacimiento Maya. Los PMP se formularon mediante un proceso participativo y estructurado, sustentado por los principios de planeación estratégica. Su elaboración se realizó en estrecha vinculación con los lineamientos establecidos en el Plan Estatal de Desarrollo Renacimiento Maya 2024-2030, garantizando así su coherencia y contribución al cumplimiento de la visión y metas del desarrollo estatal.

La metodología empleada se fundamenta en la elaboración de un diagnóstico integral y riguroso, a partir del cual se identificaron, agruparon y jerarquizaron los desafíos más apremiantes que inciden en el bienestar de las y los yucatecos. Este análisis permitió definir Prioridades del Desarrollo con un enfoque estratégico, así como delimitar problemas centrales que fungen como punto de partida para la planeación de mediano plazo.

El análisis de cada problema se realizó mediante herramientas que permitieron identificar sus causas más estructurales que facilitaron la comprensión de las situaciones del estado. Este ejercicio derivó en la definición de Objetivos y Estrategias con el propósito de orientar las acciones institucionales hacia la transformación deseada.

La formulación de Políticas Públicas específicas, derivadas de este análisis, permitió alinear las propuestas institucionales con las necesidades reales de la población. Esta metodología permitió la identificación de la población objetivo, los ámbitos de intervención y las contribuciones concretas a la mejora de las condiciones sociales. Las Políticas Públicas fueron diseñadas con base en criterios de pertinencia y viabilidad bajo un enfoque orientado a resultados. Adicionalmente, cada Política Pública fue analizada para garantizar su viabilidad integral desde los aspectos

tos legal, técnico-administrativo, político, social y hasta ambiental.

El desarrollo del presente documento involucró a equipos multidisciplinarios con experiencia en las áreas técnica, operativa y administrativa, así como a expertos externos que aportaron su conocimiento especializado en momentos clave del proceso.

Como resultado, el Programa de Mediano Plazo se integra como un instrumento estratégico que articula las capacidades institucionales en torno a objetivos claros y medibles. Su contenido refleja el esfuerzo conjunto de los actores participantes y constituye una herramienta para fortalecer la toma de decisiones, generar Políticas Públicas que contribuyan al sector y al cumplimiento de los objetivos de desarrollo del Estado.

Para la elaboración del Programa de Mediano Plazo de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano 2025-2030, se aplicaron herramientas metodológicas partiendo de un diagnóstico el cual realizaron las áreas sustantivas de Desarrollo Urbano y Movilidad del Instituto de Movilidad y Desarrollo Urbano Territorial, esto implicó profundizar en diversas fuentes de consulta oficiales, registros propios, análisis e interpretación de la información disponible, entrevistas con funcionarios de otras dependencias e incorporación de información provista por parte de estas, todo desde un enfoque transversal necesario para la atención de los temas de desarrollo urbano y movilidad, así como para incorporar la visión transformadora del Renacimiento Maya.

Posterior a la elaboración del diagnóstico el cual contextualiza la situación actual en materia de desarrollo urbano, ordenamiento territorial y movilidad, la cual es uno de los principales temas en el Plan Estatal de Desarrollo Renacimiento Maya 2024-2030, se realizó un análisis para detectar las principales problemáticas y sus causas lo que permitió la definición de prioridades temáticas y problemas centrales, esto a través de la metodología del árbol de problemas, una vez definido el árbol de problemas se realizó la revisión de manera integral por las áreas técnicas del Instituto lo que permitió una mejor comprensión de las causas y sus efectos.

Posterior a la definición de problemas, se procedió a realizar la propuesta de objetivos y estrategias que atiendan estas problemáticas considerando la interrelación de factores y los impactos que tienen injerencia en las complejas dinámicas territoriales que conforman el estado de Yucatán, esto con la participación y comunicación entre los funcionarios tanto interno como externos mediante reuniones de trabajo presenciales y virtuales, así como el acompañamiento técnico de la Secretaría de Planeación.

Este esfuerzo conjunto dio como resultado la construcción de 4 políticas públicas que contienen 18 objetivos y 26 estrategias.

IV. Diagnóstico

En seguimiento a lo propuesto por el Plan Estatal de Desarrollo Renacimiento Maya 2024-2030, específicamente la Directriz 5. “Infraestructura para un desarrollo territorial ordenado y sostenible”, y en el marco de la elaboración del Programa de Mediano Plazo (PMP), se presenta el siguiente diagnóstico que tiene como propósito establecer el panorama actual de los principales problemas territoriales y urbanos, así como los retos que enfrenta el Gobierno del Estado para avanzar en el desarrollo urbano y sostenible con un enfoque territorial.

El presente diagnóstico se ha estructurado con un enfoque sistémico y multidimensional, considerando la interrelación de factores y los impactos que tienen injerencia en las complejas dinámicas urbanas, institucionales, socioespaciales y de movilidad que caracterizan al territorio yucateco. En ese contexto, el análisis se ha desarrollado a partir de las siguientes dimensiones:

1. Dimensión territorial: Se presenta información relacionada con la organización y desarrollo de las actividades humanas en el territorio yucateco, así como los retos de sostenibilidad del modelo de desarrollo urbano en el estado. Su análisis se realizó a partir de los siguientes temas: a) expansión urbana y crecimiento de los asentamientos humanos; b) procesos de urbanización y cambios de uso de suelo; y c) subutilización del suelo urbano consolidado.
2. Dimensión institucional: Se presentan aspectos relacionados con los procesos de planeación, administración y gestión urbana en Yucatán en los ámbitos municipal, metropolitano y estatal. Su análisis se realizó a partir de los siguientes temas: a) marco institucional, normativo e instrumental para la regulación urbana; y b) gobernanza e institucionalidad para la planeación y gestión del desarrollo urbano territorial.

3. Dimensión socioespacial: Se presenta información que permite establecer un panorama relacionado con la situación socioeconómica en Yucatán y su relación con las características espaciales de los asentamientos humanos. Principalmente, se aborda el tema de la habitabilidad urbana y su relación con el acceso de la población a equipamientos, infraestructura y espacios públicos, que en su conjunto proveen de servicios urbanos a la sociedad, siendo uno de los factores determinantes para su desarrollo integral. Su análisis se realizó a partir de los siguientes temas: a) vulnerabilidad social, rezago social, pobreza multidimensional y marginación; b) inequidad territorial en el acceso a servicios urbanos; c) deficiencias en el acceso a la vivienda adecuada y servicios básicos; d) limitado desarrollo socioeconómico asociado a las condiciones de competitividad y productividad del territorio; y e) retos de seguridad pública en los asentamientos humanos.
4. Dimensión movilidad: Se presentan las condiciones actuales de movilidad y conectividad en Yucatán. Se describen el crecimiento en el uso del vehículo particular y un aumento del parque vehicular, junto con una participación variable de medios de transporte sostenibles. Se plantean los principales retos para la movilidad en Yucatán, como el aumento de la contaminación atmosférica, derivada del crecimiento del parque vehicular motorizado, y la ausencia de trayectos seguros y continuos para peatones y ciclistas, tanto en zonas urbanas como rurales, así como su impacto a los grupos vulnerables del estado.

De manera transversal se aborda la dimensión metropolitana, considerando que los retos territoriales, institucionales, socioespaciales y de movilidad están vinculados a las políticas de desarrollo urbano territorial, ya que, tienen una importante incidencia en la Zona Metropolitana de Mérida (ZMM). En esta región la expansión y dispersión urbana, la débil articulación de los marcos de planeación y gestión territorial, y la fragmentación de los sistemas ecológico, urbano y vial, propician un escenario desfavorable para la sostenibilidad ambiental, y el acceso a los servicios urbanos y al empleo, principalmente para la población que habita en las periferias urbanas y aquella en situación de vulnerabilidad social.

Cada una de las dimensiones incorpora información proveniente de fuentes oficiales y actualizadas, lo que permite evidenciar y sustentar los problemas identificados, así como reconocer los retos y oportunidades existentes. Este diagnóstico facilita la definición de objetivos, estrategias y líneas de acción, que, junto con la asignación presupuestaria correspondiente, significará avanzar hacia la Visión 2030: un Yucatán con un desarrollo equilibrado y sostenible, que responda a las necesidades de la población, priorizando la equidad social, el respeto al medio ambiente, la justicia territorial y la atención a los grupos vulnerables de Yucatán.

En primer lugar, la dimensión territorial parte del reconocimiento del territorio como el escenario donde se organizan las actividades humanas que posibilitan el desarrollo integral de la sociedad, así como de los desafíos que enfrenta la población yucateca ante los desequilibrios territoriales, sociales y ambientales generados por un crecimiento urbano expansivo, disperso, descontrolado y altamente especulativo, que limitan la sostenibilidad del modelo de desarrollo urbano en el estado.

En ese contexto, la planeación del desarrollo urbano territorial en el Estado de Yucatán se ha caracterizado por ser un proceso carente de una visión prospectiva respecto a los retos y tendencias

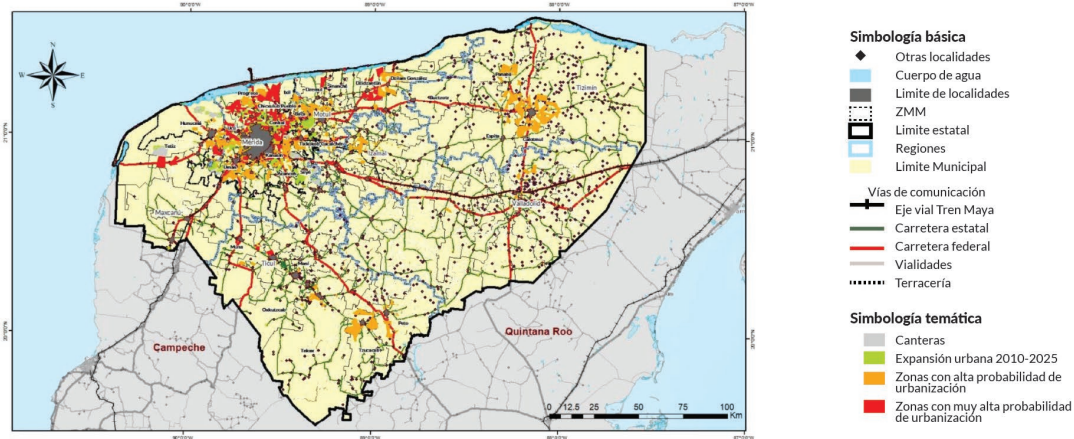
relacionadas con las condiciones socioeconómicas, ambientales y climáticas actuales, presente y futuras. Con datos del Programa Estatal de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano de Yucatán (PEOTDUY), se identifica que los procesos de urbanización relacionados con el crecimiento de los asentamientos humanos y la productividad en el territorio de Yucatán, se han desarrollado bajo un patrón de ocupación expansivo, disperso y descontrolado, que es resultado de los débiles mecanismos de planeación del desarrollo urbano y la regulación del aprovechamiento del territorio, lo que ha contribuido a problemas urbanos (IMDUT, 2024).

En el periodo de 2010 al 2025 se registró una notable expansión de los asentamientos humanos e incremento del suelo artificializado por dinámicas urbanas, inmobiliarias y productivas en las siete regiones del estado, propiciando un representativo incremento de la urbanización e industrialización en 43 municipios: a) Seyé, Baca, Yaxkukul y los municipios que conforman la ZMM en la región noroeste; b) Muxupip, Motul, Dzilam González, Dzidzantún y Dzemul en la región litoral centro; c) Izamal, Hochtún, Hocabá, Teya, Tepakán, Tekantó y Xocchel en la región centro; d) Buctzotz, Tizimín y Cenotillo en la región noreste; e) Valladolid en la región oriente; f) Peto, Ticul, Sacalum, Oxkutzcab, Dzán y Tekax en la región sur; y g) Maxcanú, Chocholá, Halachó y Tetiz en la región poniente (Mapa 1).

Asimismo, el colectivo Geocomunes (2019, citado en IMDUT, 2024) realizó proyecciones de los procesos de expansión urbana en el estado, identificando una alta y muy alta probabilidad de urbanización para los siguientes años en los sectores periféricos de los municipios que conforman la ZMM y los municipios de Maxcanú, Kinchil, Peto, Panabá, Baca, Tizimín, Motul, Izamal, Ticul, Sacalum, Oxkutzcab, Dzilam González, Dzidzantún, Dzemul, Temozón, Temax, Telchac Pueblo, Tekax, Tekantó, Sucilá, Tzucacab, Calotmul, Cacalchén, Telchac Puerto y Valladolid, como se puede observar en el Mapa 1.

Lo anterior, deriva de la concentración de dinámicas inmobiliarias e industriales en sectores estratégicos, que se caracterizan por procesos de integración regional y metropolitana de los municipios y las principales ciudades del estado. En ese contexto, los documentos institucionales Metrópolis de México 2020 (SEDATU, CONAPO e INEGI, 2023) y Sistema Urbano Nacional 2020 (SEDATU y CONAPO, 2024), reconocen la existencia de la ZMM, la Zona Conurbada de Valladolid y ocho principales ciudades (Tizimín, Ticul, Tekax, Oxkutzcab, Motul, Peto, Izamal y Chemax), que en su conjunto concentran más de la mitad de la población del estado, así como dinámicas de desarrollo urbano y productivo relevantes en el contexto regional y nacional.

Mapa 1. Zonas de expansión del suelo urbano y artificializado en Yucatán, 2010-2025

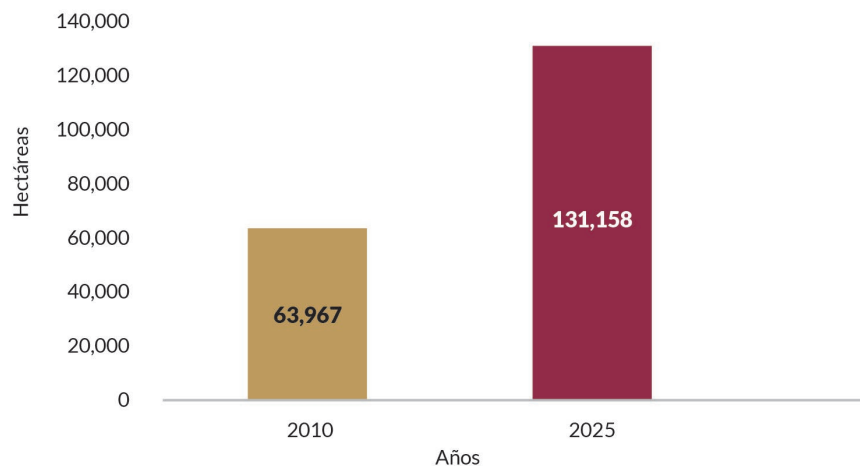


■ Fuente: Elaboración propia a partir de Geocomunes (2019, citado en IMDUT, 2024); INEGI (2010); INEGI (2024a); y RAN (2025a).

En este periodo (2010 al 2025), la superficie de suelo para asentamientos humanos tuvo un aumento de 67,191 hectáreas (equivalente a una variación porcentual de 105%), pasando de 63,967 hectáreas en 2010 a 131,158 hectáreas en 2025, cuyos procesos de expansión se realizaron principalmente sobre ecosistemas y suelo ejidal, propiciando significativos cambios de uso de suelo (Gráfica 1).

De igual forma, para el periodo 2000 al 2020 se incrementaron las viviendas particulares habitadas en un 76% (284,841 unidades), pasando de 373,244 unidades en 2020 a 507,145 unidades en 2010, y posteriormente, a 658,085 unidades en 2020 (INEGI, 2000, 2010, 2020, citados en IMDUT, 2024).

Gráfica 1. Superficies de asentamientos humanos en 2010 y 2025 en Yucatán



■ Fuente: Elaboración propia a partir de Geocomunes (2019, citado en IMDUT, 2024); INEGI (2010); INEGI (2024a); y RAN (2025a).

Como se ha señalado con anterioridad, la mayor concentración de los procesos de expansión y dispersión urbana se localizan en la ZMM, la cual está conformada por los siguientes 13 municipios propuestos por la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano (SEDATU), el Consejo Nacional de Población (CONAPO) y el Instituto de Estadística y Geografía (INEGI), a través del documento Metrópolis de México 2020 (SEDATU, CONAPO e INEGI, 2023): Acanceh, Chicxulub Pueblo, Conkal, Hunucmá, Ixil, Kanasín, Mérida, Timucuy, Tixkokob, Tixpéhual, Samahil, Ucú y Umán.

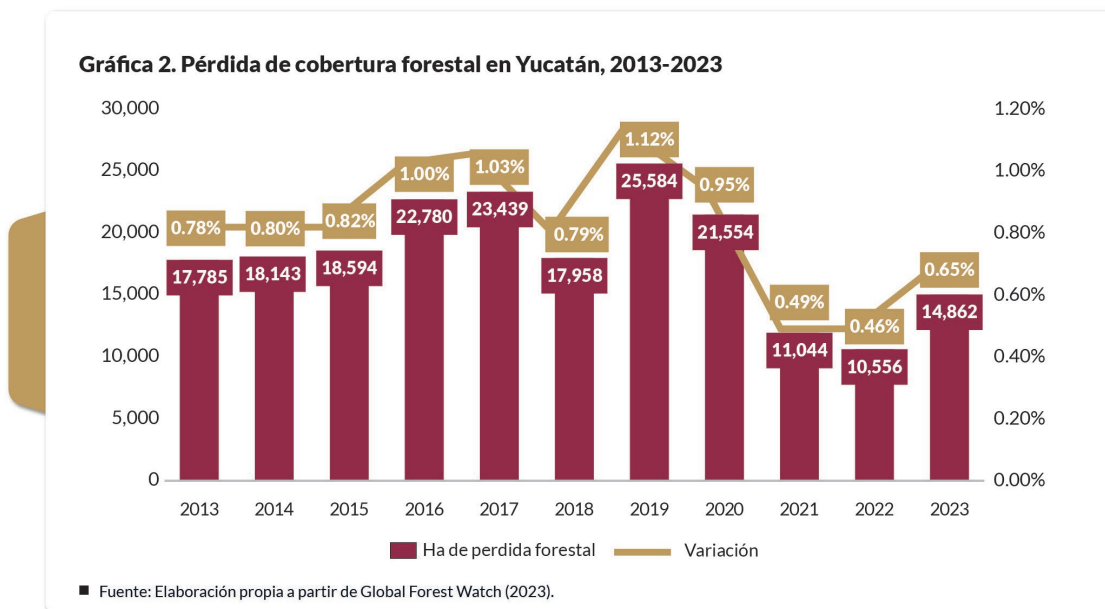
De forma complementaria el Gobierno Estatal reconoce la pertinencia de incorporar a Progreso en la ZMM reconociendo, entre otros criterios: a) la conurbación urbana de tipo lineal entre las cabeceras municipales de Mérida y Progreso a través de la Carretera Federal 261; y b) la integración funcional por motivos de trabajo, ya que, el 16% de las personas trabajadoras de Progreso se desplazan a su centro laboral fuera del municipio y 9% de las personas estudiantes también se desplazan a otro municipio yucateco con fines educativos (IMDUT, 2024; INEGI, 2020). En ese contexto, se estima que Mérida es el principal destino por su colindancia, la alta concentración de unidades económicas y la oferta educativa de cobertura regional, así como las características del sistema vial y de transporte que facilitan los desplazamientos entre Progreso y Mérida, a comparación de otros municipios colindantes y metropolitanos.

Respecto a las dinámicas metropolitanas, en 1950 la superficie urbana en el Municipio de Mérida se estimaba en 4,264 hectáreas en las cuales habitaban 208,620 personas; para el año 2024, la superficie urbana incrementó a 31,157 hectáreas y la población municipal registrada en 2020 fue de 995,129 personas, es decir, en 70 años la superficie urbana creció seis veces mientras que la población creció cuatro veces (IMDUT, 2024; INEGI, 2020; INEGI, 2024a). Asimismo, para el periodo 2000-2024 los municipios de la Zona Metropolitana de Mérida con un mayor crecimiento poblacional han sido Umán, Conkal y Kanasín, con una tasa de crecimiento del 3.26%, 4.03% y 6.69%, respectivamente, siendo los principales municipios conurbados con Mérida a partir de las dinámicas de expansión urbana (IMDUT, 2024).

Uno de los efectos más devastadores y con mayores impactos para el desarrollo sostenible de los asentamientos humanos, son las dinámicas de expansión urbana en áreas de alto valor ecológico como humedales, dunas costeras, manglares, petén y la selva baja espinosa, principalmente en la franja costera conformada por 13 municipios por la presencia de ecosistemas de alta fragilidad y vulnerabilidad (Sinanché, San Felipe, Río Lagartos, Tizimín, Ixil, Hunucmá, Dzilam de Bravo, Progreso, Dzidzantún, Dzmul, Celestún, Yobaín y Telchac Puerto), así como las 15 Áreas Naturales Protegidas (ANP) de jurisdicción federal, estatal, municipal y privadas, que en conjunto abarcan una superficie de 672,2025 hectáreas (17% de la superficie estatal), localizadas total o parcialmente en 55 municipios. Esto ha traído consigo deforestación descontrolada y pérdida de la biodiversidad, mayor exposición a la erosión y contaminación de suelo, costas y el acuífero, mayor vulnerabilidad ante fenómenos hidrometeorológicos y el cambio climático, entre otros (IMDUT, 2024).

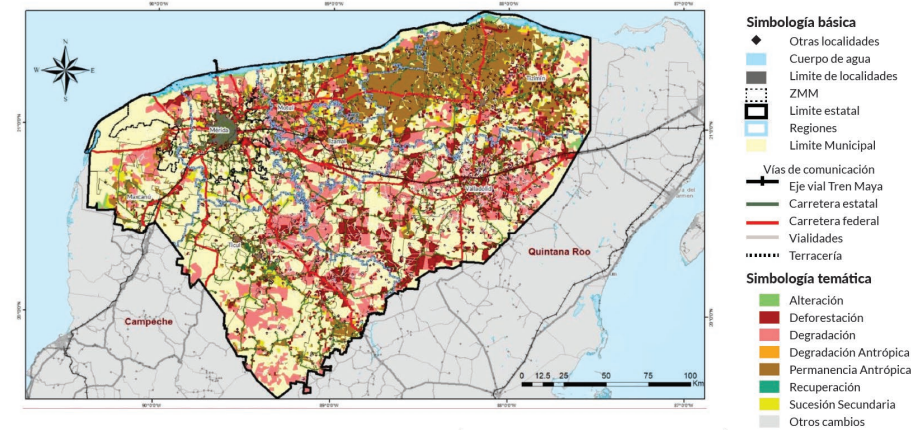
En ese contexto, para el periodo que abarca del 2011 al 2019 se identificó una reducción del 19% en la superficie de los ecosistemas de alto valor, equivalente a 25,068 hectáreas, al pasar de 131,753 hectáreas en 2011 a 106,685 hectáreas en 2019 (INEGI, 2011, 2019, citados en IMDUT, 2024). Por su parte, según datos de Global Forest Watch (GFW, 2023), Yucatán cuenta con una superficie forestal de 2,694,375 hectáreas que representa el 68% de su territorio. De esta superficie, el 94% co-

responde a selvas, el 3% a manglares y el 2% a otros ecosistemas forestales. Para el periodo 2013 al 2023 se registró una disminución del porcentaje anual de pérdida de cobertura forestal en el estado, sin embargo, del 2021 al 2023 se registró un aumento, que derivó en la pérdida de 14,862 hectáreas de cobertura forestal para el 2023, equivalente al 0.65% de la superficie forestal calculada con base en el año 2010, ubicando al estado en el quinto lugar nacional con mayor pérdida de superficie forestal (Gráfica 2).



Esta disminución no solo implica una pérdida de cobertura vegetal y afectación directa a los ecosistemas naturales, sino que también tiene repercusiones en el entorno urbano, como el aumento de las temperaturas y el incremento del riesgo ante desastres en asentamientos humanos, principalmente en los municipios costeros. Esto se debe a la eliminación de barreras naturales, como los manglares y las dunas costeras, que históricamente han protegido a los asentamientos humanos frente a fenómenos meteorológicos extremos.

Mapa 2. Procesos de cambio de uso de suelo en Yucatán, 2011-2019



En el PEOTDUY (IMDUT, 2024) se realizó el análisis del cambio de uso de suelo en el estado para el periodo de 2011 al 2019, en el que se puede observar la deforestación y degradación de los ecosistemas naturales, principalmente en la ZMM, como se observa en Mapa 2. De acuerdo con los resultados obtenidos en este análisis se encontró que en la superficie estatal hubo una permanencia del 65% de la cubierta de suelo, mientras que el 35% de la superficie presentó algún tipo o proceso de cambio. Se identificó que los dos principales procesos de cambio de uso de suelo fueron el de degradación, equivalente al 55% de la superficie de cambio, y el de deforestación, equivalente al 32%. Ambos implican la alteración de la cubierta vegetal. Sin embargo, los procesos de deforestación se caracterizan por la pérdida total de ésta, mientras que el proceso de degradación implica la pérdida parcial de la cubierta vegetal sin llegar a la remoción total de vegetación.

Respecto a lo señalado con anterioridad, la Comisión Nacional para el Conocimiento y el Uso de la Biodiversidad (CONABIO, 2020, citado en IMDUT, 2024) tiene registros para el periodo 2015-2020, en los cuales se evidencia que la ZMM ha perdido amplias superficies forestales, destacando 1,047 hectáreas de vegetación de manglar en los municipios localizados en la franja costera y su zona de influencia, principalmente en Hunucmá y Progreso, provocando la fragmentación de los ecosistemas y disminuyendo la conectividad entre estos, dando lugar a una mayor amenaza a la biodiversidad y mantenimiento de las funciones ecológicas de los ecosistemas.

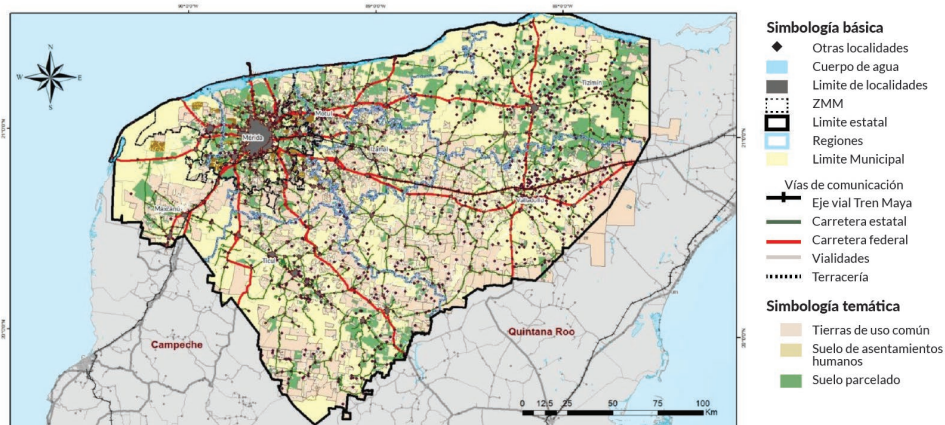
Lo anterior, se asocia a modelos de crecimiento urbano y desarrollo productivo con alta dispersión territorial que propician procesos de fragmentación ecológica y desintegración del suelo urbano. Al respecto, la Comisión Nacional de Vivienda (CONAVI, 2018) propuso en 2018 los Perímetros de Contención Urbana (PCU) como una herramienta gubernamental para orientar las políticas de vivienda, promoviendo su adecuada localización en función de la proximidad al empleo y los servicios urbanos en las ciudades del país. Por su lado, el PEOTDUY (IMDUT, 2024) estableció las Unidades de Gestión Territorial de Contención Urbana y Vial, como parte del Modelo de Ordenamiento Territorial propuesto, con el fin de revertir la dispersión territorial de los asentamientos humanos y actividades productivas, estableciendo mejores condiciones normativas para la localización en proximidad a los asentamientos humanos preexistentes y principales vialidades del estado.

En 2025 el Instituto de Movilidad y Desarrollo Urbano Territorial (IMDUT, 2025a) realizó estudios en los se evidencia que el 32% (41,692 hectáreas) de los asentamientos humanos registrados por INEGI (2024a) y el Registro Agrario Nacional (RAN, 2025a), se localizaban fuera de los perímetros de contención urbana y vial establecidos en los referentes institucionales previamente señalados. Lo anterior, está estrechamente vinculado con el dato del Censo Nacional de Gobiernos Municipales y Demarcaciones Territoriales de la Ciudad de México (INEGI, 2023a), que establece que ningún municipio en Yucatán declaró aplicar políticas para promover la adopción de los perímetros de contención urbana designados por la CONAVI, como base para la delimitación del crecimiento deseable de las ciudades.

Otro reto de los procesos de expansión urbana y cambios de uso de suelo es la ocupación irregular en territorios no aptos, al respecto en 2022, el 17% de los municipios del estado (18 municipios), manifestaron que en el territorio bajo su jurisdicción existían asentamientos humanos irregulares y localizados en zonas de riesgo (INEGI, 2023a). Esta situación disminuye la certeza jurídica de la población sobre la propiedad e incrementa la exposición de la población a peligros tanto naturales como antrópicos, lo cual podría derivar en pérdidas humanas y materiales, entre otras afectaciones.

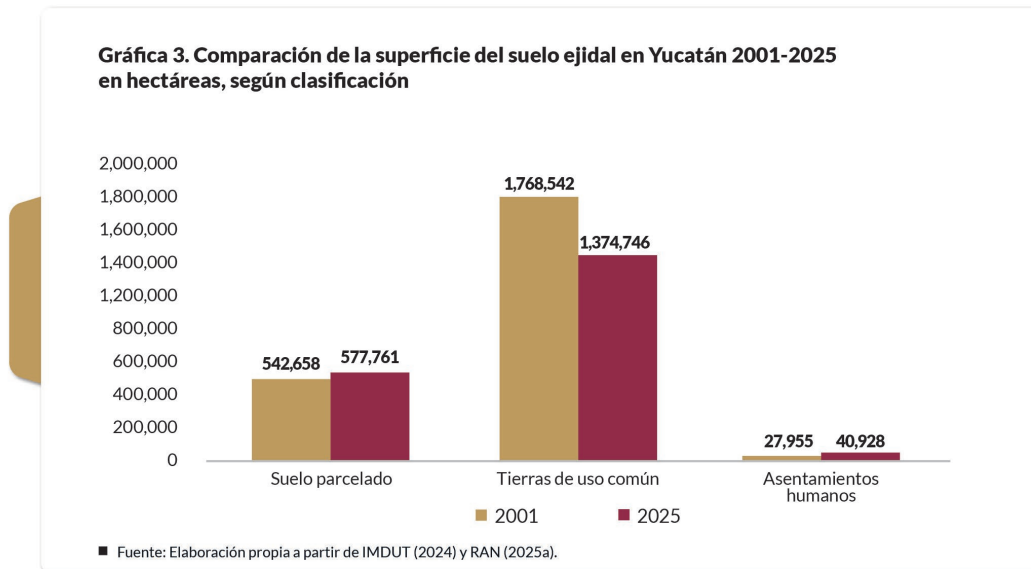
Los cambios de uso de suelo asociados a la expansión de los asentamientos humanos y actividades industriales han impactado fuertemente la estructura de las tierras reguladas bajo el régimen agrario, cuya superficie ha disminuido históricamente (IMDUT, 2024). El territorio ejidal representa actualmente el 56% de la superficie estatal (2,226,457 hectáreas), según datos del Registro Agrario Nacional (RAN, 2025a) (Mapa 3). Originalmente, el suelo ejidal estaba destinado a actividades agropecuarias y a la localización de asentamientos humanos rurales vinculados a dichas actividades. Sin embargo, el crecimiento poblacional, la expansión de los asentamientos y el desarrollo industrial en el estado han impulsado, desde hace décadas, el cambio de régimen y uso del suelo ejidal, especialmente en las tierras ubicadas en las proximidades de las principales ciudades. Este proceso ha transformado el ejido en propiedad privada susceptible de comercialización y aprovechamiento urbano, alterando así el equilibrio histórico entre lo rural y lo urbano (IMDUT, 2024).

Mapa 3. Superficie y clasificación de suelo ejidal de Yucatán, 2025



■ Fuente: Elaboración propia a partir de RAN (2025a).

Los datos evidencian esta tendencia de manera contundente. En 2001, Yucatán contaba con 728 ejidos que ocupaban una superficie total de 2,339,155 hectáreas. Para 2007, el número de ejidos se redujo a 722, con una superficie de 2,311,646 hectáreas, y en 2025, el registro disminuyó a 713 ejidos con 2,226,457 hectáreas. Esto representa una pérdida del 4.82% de superficie ejidal en poco más de dos décadas (IMDUT, 2024; RAN, 2025a; RAN, 2025b) (Gráfica 3).



El impacto es aún más evidente en las tierras de uso común, cuyo propósito principal es la producción agropecuaria conforme a lo previsto en la legislación agraria. En 2001, estos terrenos ocupaban 1,768,542 hectáreas, pero en 2025 la cifra se redujo a 1,374,746 hectáreas, lo que equivale a una disminución del 22% (393,796 hectáreas). A la par, las tierras ejidales destinadas a asentamientos humanos han incrementado significativamente, ya que, en 2001, estas ocupaban 27,955 hectáreas; en 2007 crecieron a 32,706 hectáreas y, en 2025 alcanzaron las 40,928 hectáreas, reflejando un aumento del 46% en 24 años (12,973 hectáreas) y una tasa de crecimiento anual del 1.68% (RAN, 2025a). Lo anterior, está relacionado con complejos procesos de especulación inmobiliaria y despojo de tierras ejidales, que han sido facilitados por débiles mecanismos institucionales de regulación del cambio de uso de suelo y régimen del territorio ejidal.

Como resultado, en los últimos diez años ha incrementado la dispersión de lotificaciones catastrales y procesos de urbanización en el territorio yucateco, una gran proporción emplazado sobre suelo ejidal, que corresponden principalmente a desarrollos inmobiliarios, uso de suelo industrial, complejos turísticos y lotes de inversión. Esta dispersión hacia sectores distantes y sin proximidad a las áreas urbanas consolidadas, se vinculan a las inversiones especulativas del sector inmobiliario y empresarial en zonas con bajo valor comercial del suelo y débil regulación territorial, lo que permite aumentar el rendimiento de las actividades económicas, principalmente el negocio inmobiliario. Estos procesos se localizan con mayor incidencia en la ZMM, Valladolid y su zona conurbana, y los municipios costeros, donde el sector gubernamental y el sector privado han realizado importantes inversiones para consolidar la vocación industrial, turística e inmobiliaria de estas regiones (IMDUT, 2024).

En el caso de la ZMM según el Padrón e Historial de Núcleos Agrarios (PHINA) del RAN en los últimos 30 años, 11 municipios cercanos a Mérida han perdido alrededor de 40% de tierras ejidales. Los municipios que mayor pérdida han presentado son Kanasín y Progreso con el 73% de la superficie ejidal en cada caso. Este proceso ha sido principalmente asociado a las dinámicas inmobiliarias, industriales y turísticas. Asimismo, el 77% de la superficie ejidal categorizada como asentamiento humano por el RAN no corresponde a comunidades agrarias, siendo esta superficie vinculada al crecimiento urbano exógeno, derivado de procesos especulativos o inmobiliarios (Geocomunes, 2019; RAN, s.f., citados en IMDUT, 2024).

Estos cambios ponen de manifiesto una transformación estructural en el uso del suelo ejidal, lo que en su origen estaba destinado a actividades agropecuarias ahora forma parte del crecimiento urbano. Esta situación plantea desafíos en la regulación territorial, el acceso a servicios básicos y el equilibrio entre el desarrollo urbano y la conservación de actividades productivas y otros usos de suelo, entre ellos los que deben ser protegidos por su grado alto valor ecológico y sociocultural. Ante esta dinámica, se vuelve fundamental una planeación urbana integral que garantice un crecimiento ordenado, sostenible y en armonía con las vocaciones productivas y desde un enfoque sistémico del suelo.

Finalmente, se reconocen importantes retos relacionados con el desequilibrio entre las demandas sociales de vivienda, derivadas de los procesos de crecimiento demográfico y dinámicas migratorias, respecto a la oferta inmobiliaria en expansión acelerada. A esto se suma la subutilización del suelo urbano en áreas consolidadas de los asentamientos humanos que ya cuentan con equipamientos, infraestructura, servicios y fuentes de empleo (IMDUT, 2024).

Esta situación genera contradicciones en el modelo de desarrollo urbano territorial del estado, entre las que destacan el crecimiento de la oferta habitacional del mercado inmobiliario orientada principalmente a la urbanización de las periferias urbanas, en un contexto socioeconómico caracterizado por la informalidad laboral y los bajos ingresos, lo que limita la capacidad de la población para acceder al mercado formal de vivienda y suelo urbano; así como la existencia de viviendas deshabitadas (Gráfica 4) y predios baldíos en áreas intraurbanas de los asentamientos humanos que cuentan con equipamiento, infraestructura, servicios básicos y fuentes de empleo, lo que propicia la subutilización del suelo urbano consolidado (IMDUT, 2024).

Gráfica 4. Porcentaje de viviendas habitadas, deshabitadas y de uso temporal en Yucatán, 2020



■ Fuente: Elaboración propia a partir de INEGI (2020).

Lo anterior se vincula con el dato del Censo Nacional de Gobiernos Municipales y Demarcaciones Territoriales de la Ciudad de México (INEGI, 2023a), que indica que en 2022 ninguno de los 106 municipios yucatecos registró el desarrollo de políticas de uso del suelo intraurbano mediante el aprovechamiento de predios baldíos o subutilizados, y solo el municipio de Mérida implementó políticas de reaprovechamiento de edificios y lotes en situación de deterioro.

Esta situación está estrechamente vinculada al fenómeno de la especulación inmobiliaria y a la lógica mercantil que domina el acceso a la vivienda y la gestión del suelo urbano. Estos factores han favorecido una expansión urbana descontrolada, caracterizada por la construcción de conjuntos habitacionales y otros productos inmobiliarios en las periferias, sin una planeación basada en una visión integral de desarrollo urbano territorial que promueva modelos de ciudad compactos, integrados, equilibrados y sostenibles.

En segundo lugar, el análisis de la dimensión institucional se desarrolla a partir de la caracterización de los procesos de planeación y gestión del desarrollo urbano territorial en los ámbitos municipal, metropolitano y estatal. Esto se sustenta en el reconocimiento de que la planeación urbana y la gestión territorial son procesos institucionales clave para promover el crecimiento ordenado y la consolidación urbana de los asentamientos humanos. Sin un marco institucional sólido, estos procesos difícilmente se traducirán en acciones prioritarias a favor del desarrollo urbano territorial, lo que impactaría negativamente en la calidad de vida, la infraestructura urbana y el acceso a servicios.

A lo largo de los años, en el Estado de Yucatán se ha evidenciado la necesidad de fortalecer los mecanismos de planeación y gestión territorial para permitir un desarrollo urbano equilibrado y sostenible. En este contexto, resulta fundamental analizar el marco institucional actual del desarrollo urbano territorial, a fin de identificar los principales desafíos y oportunidades para mejorar la actividad institucional en los siguientes rubros: a) el ordenamiento territorial de los asentamientos humanos; b) la planeación y gestión urbana; c) la regulación del uso de suelo y de las actividades humanas; d) la participación ciudadana en la política urbana; y e) la coordinación intermunicipal para impulsar proyectos de impacto regional o metropolitano con beneficios sociales, ambientales y económicos.

En México, la planeación del desarrollo urbano territorial se estructura mediante instrumentos vinculados a tres sistemas, organizados conforme a la jerarquía normativa que los rige. En primer lugar, en el ámbito federal, la legislación e instrumentación correspondiente constituye el marco que orienta los objetivos de la administración pública, a través del Sistema Nacional de Planeación Democrática, reconocido en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos (CPEUM), regulado por la Ley de Planeación (LP) e instrumentado a través del Plan Nacional de Desarrollo 2024-2030 y los programas de la administración pública federal derivados. Por su parte, la Constitución Política del Estado de Yucatán (CPEY) establece atribuciones homólogas para el gobierno estatal, al cual le corresponde organizar su propio Sistema de Planeación del Desarrollo Integral, alineado con el sistema nacional, regulado por la Ley de Planeación para el Desarrollo del Estado de Yucatán (LPDEY) e instrumentado por el Plan Estatal de Desarrollo 2024-2030, del cual se derivan los programas de la administración pública estatal.

En segundo lugar, en congruencia con el Sistema Nacional de Planeación Democrática, la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano (LGAHOTDU) establece un Sistema General de Planeación Territorial, que determina que la planeación y regulación del ordenamiento territorial de los asentamientos humanos y del desarrollo urbano de los centros de población, se realizará a partir de la formulación e implementación de los planes y programas que establezcan las políticas, estrategias, lineamientos y acciones para el crecimiento, mejoramiento, conservación, densificación, consolidación y regeneración de los asentamientos humanos. Finalmente, la Ley General de Equilibrio Ecológico y Protección al Ambiente (LGEEPA) establece un Sistema de Planeación Ecológica, que da origen a los instrumentos de política ambiental y ordenamiento ecológico, que, en su conjunto, definen pautas para el aprovechamiento sustentable del territorio y la promoción del desarrollo sostenible en los asentamientos humanos (Figura 1).

Figura 1. Estructura de los sistemas de planeación en México relacionados con el ordenamiento territorial y el desarrollo urbano, 2025



■ Fuente: Elaboración propia a partir de ordenamientos jurídicos referidos.

Yucatán cuenta con un robusto marco jurídico con leyes y reglamentos estatales relacionados directa o indirectamente con el ordenamiento territorial y el desarrollo urbano, destacando la Ley de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano del Estado de Yucatán (LAHOTDUEY) publicada en 2023, así como otros ordenamientos en las materias de medio ambiente, vivienda, desarrollos inmobiliarios, obras públicas, vialidad, movilidad, protección civil, cambio climático, planeación, administración pública, entre otras.

Al respecto, 2016 representa un parteaguas en la actualización del marco legal y normativo en materia de asentamientos humanos en México. Después de 23 años de la entrada en vigor de la Ley General de Asentamientos Humanos (LGAH, 1993), ésta fue abrogada con la publicación de la LGAHOTDU, en congruencia con las nuevas directrices internacionales de ordenamiento territorial y desarrollo urbano establecidas en la Agenda 2030 y los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ONU, 2015), así como en la Nueva Agenda Urbana (ONU-Hábitat, 2016), derivada de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre la Vivienda y el Desarrollo Urbano Sostenible (Hábitat III).

La mayoría de las leyes y reglamentos vigentes en el estado fueron publicados antes de 2016 y han tenido únicamente reformas parciales. A la fecha, solo cuatro ordenamientos estatales vinculados directamente con el ordenamiento territorial y el desarrollo urbano han sido formulados de origen y publicados en congruencia con el cambio de paradigma nacional en la materia ocurrido a partir de ese año. Estos son: la *Ley de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de Yucatán* (2022), la LAHOTDUEY (2023), la *Ley de Procuración de Justicia Ambiental y Urbana del Estado de Yucatán* (2023) y la *Ley de Coordinación Metropolitana, Desarrollo Regional y Asociatividad Intermunicipal del Estado de Yucatán* (2024). Sin embargo, en los cuatro casos, hasta la fecha no se han publicado los reglamentos ni la normatividad secundaria que mejore su interpretación y aplicación.

En el ámbito municipal, la situación es crítica. De acuerdo con el *Censo Nacional de Gobiernos Municipales y Demarcaciones Territoriales de la Ciudad de México* (INEGI, 2023a), el 90% de los municipios en Yucatán (95 municipios) no contaban, hasta 2022, con instrumentos jurídicos o normativos en materia territorial (95 municipios).

Un marco normativo pertinente y actualizado es de suma importancia para regular los procesos de planeación y gestión del desarrollo urbano territorial, orientándolos hacia el cumplimiento de los compromisos, metas y objetivos de desarrollo sostenible establecidos en el ámbito internacional, nacional y local.

Conforme lo establece el marco jurídico federal y estatal en materia de asentamientos humanos, Yucatán y sus 106 ayuntamientos tienen, en el ámbito de sus atribuciones y jurisdicción territorial, las siguientes funciones:

- a. Vigilar el cumplimiento de leyes, reglamentos e instrumentos normativos
- b. Formular, implementar, evaluar y actualizar programas de ordenamiento territorial y desarrollo urbano
- c. Ejecutar obras públicas y acciones para la construcción, mejoramiento o consolidación de los asentamientos humanos
- d. Regular el aprovechamiento del territorio y el uso del suelo

- e. Dotar de servicios públicos e infraestructura social
- f. Promover la coordinación y asociación con otros órdenes de gobierno para acciones de interés común
- g. Fomentar la participación ciudadana y concertación con actores no gubernamentales que inciden en el desarrollo urbano; entre otras

Sin embargo, el estado enfrenta desafíos significativos en la planeación y gestión del desarrollo urbano territorial, derivados de un marco institucional debilitado por la insuficiencia y/o ineficiencia de los mecanismos e instrumentos de ordenamiento territorial, planeación urbana, regulación del suelo, gestión urbana, coordinación institucional y participación ciudadana. Esta situación propicia la persistencia y reproducción de múltiples problemas urbanos vinculados con la habitabilidad y sostenibilidad.

Según el Censo Nacional de Gobiernos Municipales y Demarcaciones Territoriales de la Ciudad de México (INEGI, 2023a), hasta el 2022 el 74% de los municipios de Yucatán no realizaban actividades de planeación urbana (78 municipios), y el 92% no realizaba actividades de ordenamiento territorial (98 municipios). Como resultado, conforme a los registros del Instituto de Movilidad y Desarrollo Urbano Territorial (IMDUT, 2025a), actualmente solo 17 municipios (16%) en el estado cuentan con programas municipales de desarrollo urbano y ordenamiento territorial vigentes: Acanceh (2018), Chicxulub Pueblo (2025), Hunucmá (2011), Izamal (2011), Kanasín (2024), Maxcanú (2024), Mérida (2017), Motul (2021), Progreso (1994), Tekax (2025), Tinum (2024), Tixkokob (2014), Tixpéual (2010), Ucú (2018), Umán (2024), Valladolid (1994) y Yaxcabá (2011).

Sin embargo, sólo 10 de estos programas municipales de ordenamiento territorial y desarrollo urbano fueron publicados después de 2016, año en el que inició en México el cambio de paradigma institucional en materia de ordenamiento territorial y desarrollo urbano con la entrada en vigor de la LGAHOTDU. Por lo anterior, se estima que al menos siete de los programas publicados entre 1994 y 2014 no incorporan estrategias, lineamientos y acciones plenamente congruentes con el paradigma nacional (IMDUT, 2025a).

De igual forma, con el inicio de la vigencia de la LAHOTDUEY en abril de 2024, este ordenamiento establece, en sus artículos transitorios, un plazo de dos años para la elaboración y actualización de programas de ordenamiento territorial y desarrollo urbano en el estado conforme a las nuevas disposiciones normativas (LAHOTDUEY, 2023). En consecuencia, varios programas deberán actualizarse y se deberá promover la formulación de este tipo de instrumentos en los municipios que actualmente no cuentan con ellos.

En ese contexto, desde un enfoque territorial, el 73% de la superficie estatal (2,863,745 hectáreas) no se encuentra regulada por este tipo de instrumentos municipales, lo que corresponde a los 89 municipios que no tienen programas de ordenamiento territorial y desarrollo urbano vigentes de tipo municipal. De igual forma, hasta la fecha, la Zona Metropolitana de Mérida y la Zona Conurbada de Valladolid no cuentan con programas de carácter regional o intermunicipal. En lo que respecta al ámbito estatal, en 2024 se publicó el PEOTDUY que establece pautas para la regulación de los asentamientos humanos y la implementación de acciones de desarrollo urbano en las regiones y principales ciudades del estado, sin embargo, resulta necesario fortalecer los mecanismos para la

implementación, seguimiento, evaluación y actualización del instrumento (IMDUT, 2025a).

Cabe destacar, que en las áreas de mayor desarrollo, crecimiento y consolidación existe una mayor demanda y a su vez obstáculos para el desarrollo urbano territorial; tal es el caso de la ZMM, donde es evidente la falta de mecanismos eficientes de planeación urbana, gestión territorial y gobernanza metropolitana. En materia de planeación urbana cuatro de los 14 municipios metropolitanos no cuentan con programa municipal de ordenamiento territorial y desarrollo urbano, y de los 10 municipios que cuentan con este tipo de instrumento, al menos siete requieren actualizaciones por su temporalidad (los publicados entre 1994 y 2014) o la adecuación conforme a la LAHOTDUEY (los publicados entre 2016 y 2018), así como para el reconocimiento del papel de cada municipio en el contexto metropolitano (IMDUT, 2025a).

De igual forma la ZMM es una de las seis de las 48 zonas metropolitanas en el país que no ha formalizado su delimitación conforme a lo previsto en la legislación federal y estatal, por lo que a la fecha no se ha instalado la Junta de Coordinación Metropolitana, el Consejo Consultivo de Desarrollo Metropolitano y otros mecanismos de gobernanza, que faciliten la implementación de políticas, planes y proyectos de impacto metropolitano (SEDATU, 2024).

La planeación, gobernanza y coordinación metropolitana son acciones que deben promoverse en el estado considerando la relevancia de la ZMM y la necesidad de implementar políticas con perspectiva de integración regional en diversos ámbitos, destacando los siguientes:

- **Expansión metropolitana:** La ZMM presenta los procesos de expansión y dispersión urbana más significativos en el estado. Actualmente el desarrollo inmobiliario e industrial continúan promoviendo la urbanización periférica en los municipios colindantes a Mérida y generando complejos procesos de conurbación, integración funcional y fragmentación territorial entre los municipios. En las últimas décadas se han aprovechado ventajas estratégicas y facilidades administrativas para la construcción de complejos habitacionales, industriales, comerciales y recreativos en municipios aledaños y zonas distantes. Las ventajas y facilidades incluyen la cercanía a fuentes de empleo y servicios, la conectividad mediante infraestructura vial regional, la disponibilidad de suelo a bajo costo, y regulaciones urbanas más flexibles o inexistentes en los municipios periféricos. Esta situación demanda mecanismos de planeación urbana y gestión territorial que promuevan un modelo metropolitano de desarrollo urbano territorial sostenible.
- **Distribución territorial de los servicios urbanos:** En el estado y la región metropolitana existe un patrón de alta concentración de equipamientos, infraestructura, fuentes de empleo y servicios urbanos en la ciudad central (Mérida), su zona conurbada y los principales ejes viales de conectividad metropolitana. Lo anterior, plantea el reto de promover políticas de ordenamiento territorial y desarrollo urbano que contrarresten la centralización y promuevan la redistribución territorial de los servicios urbanos en beneficio de los municipios periféricos y del interior del estado.
- **Movilidad intermunicipal:** Mérida y su región conurbada concentran una gran cantidad de fuentes de empleo y servicios, lo que atrae diariamente a personas que habitan los municipios

circundantes, generando un intenso flujo de movilidad intermunicipal. Esta situación representa un reto para el sistema de movilidad regional y local en términos de saturación vial, así como el equilibrio entre la demanda y la oferta de vialidad y transporte.

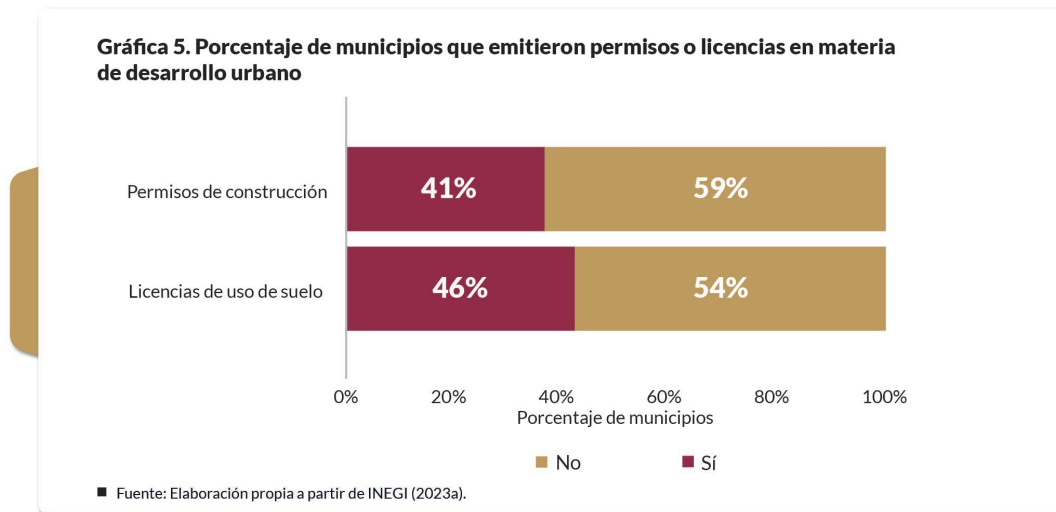
- Integración económica: La conexión entre municipios se ve reflejada en la conformación de cadenas productivas vinculadas a las principales actividades económicas del estado, impulsando la instalación de unidades del sector secundario y terciario en distintos municipios metropolitanos. Esto propicia dinámicas de movilidad laboral, transporte logístico, intercambio comercial y turismo, con Mérida como eje central de articulación económica y movilidad regional. En ese contexto, se requiere fortalecer la planeación y gestión de los procesos productivos en el territorio metropolitano, con el fin de reducir su impacto ambiental y maximizar sus beneficios sociales.

De forma complementaria, la regulación del aprovechamiento del territorio y del uso de suelo se apoya en los instrumentos de política ecológica y de prevención de riesgos. El estado cuenta con el Programa de Ordenamiento Ecológico y Territorial del Estado de Yucatán (POETY, 2023), el Programa de Ordenamiento Ecológico del Territorio Costero del Estado de Yucatán (POETCY, última actualización 2015), el Atlas de Peligros por Fenómenos Naturales del Estado de Yucatán (última actualización 2024), así como con los decretos y programas de manejo de las 15 Áreas Naturales Protegidas de jurisdicción federal, estatal, municipal y privadas, ubicadas total o parcialmente dentro del territorio estatal (IMDUT, 2025a). En el ámbito municipal, este tipo de instrumentos también son limitados, identificando solo 14 municipios con atlas municipales de riesgos publicados entre 2011 y 2018 (CENAPRED, 2025).

Los principales retos del marco de planeación en materia de ordenamiento territorial y desarrollo urbano en Yucatán, integrado por los planes, programas e instrumentos previamente referidos, son los siguientes: a) elaborar y actualizar instrumentos municipales, regionales, metropolitanos e intermunicipales, para ampliar su cobertura y definir las políticas que atiendan los problemas urbanos prioritarios en los asentamientos humanos, principalmente aquellos que de impacto regional o que involucren dos o más municipios; b) evaluar y actualizar de forma constante los instrumentos, garantizando su congruencia con los cambios urbanos y territoriales; c) armonizar los instrumentos de política urbana, ecológica y de prevención de riesgos, con el fin de evitar contradicciones y conflictos; d) asegurar la observancia y cumplimiento de las estrategias, lineamientos y acciones por parte de las autoridades y ciudadanía, para una adecuada implementación de los instrumentos y el logro de sus objetivos; y e) fortalecer los mecanismos de vigilancia y la aplicación de sanciones ante el incumplimiento de las disposiciones establecidas en los instrumentos (IMDUT, 2024).

El panorama anterior evidencia un marco de planeación para el desarrollo urbano territorial debilitado, que requiere reformas y acciones institucionales significativas para su transformación estructural en términos de cobertura, calidad, congruencia y mecanismos de implementación. Esta debilidad ha propiciado procesos desorganizados de ocupación, desarrollo y crecimiento de los asentamientos humanos, generando entornos con limitada accesibilidad territorial a servicios y fuentes de empleo, baja habitabilidad en la vivienda y el entorno urbano, mayor exposición a riesgos y desequilibrios ambientales, que en conjunto limitan las oportunidades de la sociedad para un desarrollo sostenible.

Otro de los temas prioritarios es la implementación de mecanismos formales para el control del crecimiento urbano, la regulación del uso del suelo y la gestión del desarrollo urbano. Al respecto, el Censo Nacional de Gobiernos Municipales y Demarcaciones Territoriales de la Ciudad de México (INEGI, 2023a), establece que hasta 2022, el 54% de los municipios no emitían licencias de uso de suelo (57 municipios), mientras que el 59% no otorgaba permisos de construcción (63 municipios) (Gráfica 5).



De igual forma, una gran proporción de municipios no llevan a cabo acciones de gestión del desarrollo urbano orientadas al ordenamiento territorial, la conservación ecológica y la regulación del territorio. Por ejemplo, según datos del INEGI (2023a), en 2022 únicamente el 6% de los municipios reportaron realizar acciones para el crecimiento urbano sustentable y la protección ecológica (6 municipios); el 55% realizaron acciones de preservación del patrimonio e imagen urbana (58 municipios); el 20% realizaron acciones de reordenamiento, renovación o densificación urbana (21 municipios); y el 10% realizaron acciones de gestión de riesgos urbanos y ambientales (11 municipios).

Se destaca que ninguno de los municipios reportó realizar acciones de tramitología, sanción, denuncia, clausura o suspensión para prevenir el surgimiento o la expansión de asentamientos humanos irregulares y ubicados en zonas de riesgo. De igual forma, solo un municipio declaró realizar acciones de inspección, monitoreo, supervisión y registro. Lo anterior, evidencia una importante debilidad en la gestión del control urbano (INEGI, 2023a).

Los ámbitos de mayor desarrollo institucional son aquellos vinculados con la construcción o mejoramiento de la infraestructura social, así como la prestación de servicios públicos. Según datos del INEGI (2023a), en 2022, el 56% de los municipios realizaron acciones para mejorar la cobertura de áreas verdes y espacios públicos (59 municipios); el 55% realizaron acciones de construcción o adecuación de equipamientos e infraestructura con enfoque de accesibilidad universal (58 municipios); el 54% realizaron acciones para dotar equipamientos, infraestructura y servicios urbanos en zonas con déficit (57 municipios); y el 8% realizaron acciones de dotación de servicios básicos vinculadas

con la regularización de la tenencia de la tierra (8 municipios). Aun así, se identifica que una gran proporción de municipios no desarrolla acciones estratégicas en estos ámbitos, lo que repercute en la disponibilidad y acceso de la población a servicios urbanos, especialmente de aquella en situación de vulnerabilidad por carencias sociales o discapacidad.

En materia de coordinación institucional, el panorama es aún más crítico, ya que, para el mismo año y según la misma fuente (INEGI, 2023a), una gran proporción de municipios reportaron la ausencia de mecanismos de coordinación con el Gobierno Estatal en temas concurrentes previstos en la legislación. Los principales ámbitos en los que se reportaron mecanismos de coordinación institucional son los siguientes: a) regularización de la tenencia de la tierra (5 municipios, 5%); b) reubicación y/o regularización de asentamientos humanos irregulares (3 municipios, 3%); aseguramiento y delimitación física de zonas de riesgo no aptas para vivienda (3 municipios, 3%); y d) atención de procesos de ocupación irregular del suelo (2 municipios, 2%).

Los ámbitos de mayor desarrollo de mecanismos de coordinación institucional con el Gobierno Estatal son aquellos vinculados con la dotación o mejoramiento de vivienda (80 municipios, 75%), la implementación de proyectos y programas de infraestructura urbana (42 municipios, 40%) y la implementación de estrategias de desarrollo urbano (11 municipios, 10%) (INEGI, 2023a).

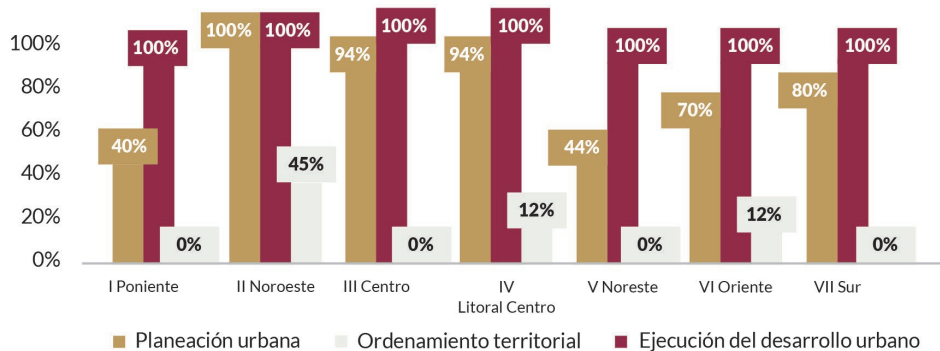
Otro de los temas de interés son las capacidades institucionales para el desarrollo urbano territorial. Al respecto, los 106 municipios de la entidad cuentan con al menos una institución dedicada a actividades territoriales, siendo las dependencias o departamentos municipales más frecuentes la Dirección o Departamento de Seguridad Pública y/o Tránsito en el 100% de los municipios; la Dirección o Unidad de Protección Civil en el 94% (100 municipios); la Dirección o Departamento de Obras Públicas y/o Desarrollo Urbano en el 93% (99 municipios); la Dirección o Departamento de Agua Potable, Drenaje y Alcantarillado en el 83% (88 municipios); la Dirección o Departamento de Alumbrado Público en el 42% (45 municipios); la Dirección o Departamento de Servicios Públicos en el 39% (41 municipios); la Dirección o Departamento de Aseo Urbano o Residuos Sólidos en el 36% (38 municipios); y la Dirección o Departamento de Parques y Jardines en el 26% (28 municipios). En materia catastral, 76 municipios (72%) tienen centralizadas sus funciones en el Catastro Estatal con el respaldo técnico y tecnológico del Gobierno del Estado, mientras que el 28% restante (30 municipios) cuentan con funciones descentralizadas, a través de una dependencia o departamento municipal encargado de la gestión catastral (IMDUT, 2024).

Tomando como referencia la regionalización establecida en la Ley de Planeación para el Desarrollo del Estado de Yucatán y su reglamento, se identifica que, para 2020 (Gráfica 6), la Región II “Noroeste”, correspondiente a la ZMM, presentó la mayor proporción de municipios con actividades en materia desarrollo urbano territorial: 100% con planeación urbana (106 municipios), 100% con ejecución del desarrollo urbano (106 municipios) y 45% con ordenamiento territorial (28 municipios). Le siguen las Regiones III “Centro” y IV “Litoral Centro”, cada una con 100% de sus municipios (106) con actividades de ejecución del desarrollo urbano y 94% con actividades de planeación urbana (100 municipios) (IMDUT, 2021, citado en IMDUT, 2024).

En contraste, las regiones con mayor debilidad institucional por implementación de actividades municipales de desarrollo urbano territorial son la Región V “Noreste”, con 100% de municipios (106)

con actividades de ejecución del desarrollo urbano, pero sólo 44% con actividades de planeación urbana (47 municipios), y la Región I “Poniente”, con 100% de municipios (106) con actividades de ejecución del desarrollo urbano y apenas un 40% con actividades de planeación urbana (42 municipios). Sólo las Regiones II “Noroeste”, IV “Litoral Centro” y VI “Oriente” reportaron municipios con actividades de ordenamiento territorial. Lo anterior evidencia disparidades institucionales significativas entre las diferentes regiones del estado de Yucatán (IMDUT, 2021, citado en IMDUT, 2024).

Gráfica 6. Porcentaje de actividades realizadas por instituciones territoriales de ámbito municipal por región del estado de Yucatán, 2020



■ Fuente: Elaboración propia con información del INEGI (2021, citado en IMDUT, 2024).

La ausencia de dependencias especializadas, así como infravaloración de las funciones de desarrollo urbano territorial al considerarlas temas secundarios dentro de otras dependencias, constituyen una de las principales limitaciones para el fortalecimiento de la planeación urbana y gestión territorial bajo un enfoque integral. De igual forma, la fragmentación de las funciones relacionadas con el desarrollo urbano territorial entre múltiples dependencias y departamentos plantea un importante reto de coordinación en la administración municipal, a fin de articular la planeación urbana con la ejecución de acciones de regulación territorial, vivienda, equipamiento, infraestructura y servicios urbanos. Aunado a lo anterior, la coordinación de estas dependencias con las instancias del Gobierno Federal y Estatal con atribuciones en dichas materias también representa un reto significativo (IMDUT, 2024).

En lo respecto a las capacidades técnicas de las y los funcionarios municipales que colaboran en las funciones de desarrollo urbano territorial y tomando como referencia la regionalización establecida por la Ley de Planeación para el Desarrollo del Estado de Yucatán y su reglamento, para 2020 sólo en las Regiones II “Poniente” y II “Noroeste” los Ayuntamientos contaban con más del 50% de su personal en este ámbito con estudios de nivel superior en urbanismo, planeación territorial, diseño del hábitat, arquitectura, derecho u otras áreas afines, siendo los municipios conurbados en la ZMM los que representaban los mayores porcentajes. En contraste, en el resto de las regiones (III “Centro”, IV “Litoral Centro”, V “Poniente”, VI “Oriente” y VII “Sur”), la proporción de personal en los Ayuntamientos con dicho nivel de estudios fue en promedio del 30%. Cabe resaltar que 38 municipios no contaban con personal dedicado al desarrollo urbano territorial con estudios de nivel superior en los

campos profesionales referidos. Lo anterior genera retos técnicos para los municipios, que pueden derivar en el incumplimiento de sus atribuciones establecidas en la legislación y en la limitada implementación de políticas adecuadas para promover el desarrollo urbano territorial (INEGI, 2022, citado en IMDUT, 2024).

Por otro lado, la generación de información para la toma de decisiones en uno de los aspectos más importantes en la implementación de las funciones de desarrollo urbano territorial, ya que, permite delimitar zonas de intervención, priorizar acciones en función de las necesidades sociales y conocer las dinámicas actuales de ocupación del territorio, así como su proyección a futuro. En ese contexto, el 94% de los municipios del estado (100) carecen de información cartográfica actualizada en temas como asentamientos humanos, vivienda, equipamiento, infraestructura, servicios urbanos, entre otros, lo que limita las acciones de planeación, programación, priorización y evaluación de las políticas urbanas (INEGI, 2023a).

Finalmente, se reconoce que la participación ciudadana es un mecanismo fundamental para promover que las políticas de desarrollo urbano territorial sean pertinentes con las necesidades sociales en materia de asentamientos humanos, vivienda, equipamiento, infraestructura, servicios urbanos y otros temas clave. Al respecto, aunque la legislación establece su obligatoriedad, con datos de INEGI (2023a), en 2022, 10 municipios del estado (9%) reportaron la inexistencia de consejos consultivos u otros espacios de participación ciudadana en el ámbito municipal relacionados con ordenamiento territorial, ordenamiento ecológico, desarrollo urbano, movilidad, asentamientos humanos, desarrollo regional, infraestructura o medio ambiente, lo que limita la inclusión de la sociedad en la toma de decisiones sobre planes, proyectos y acciones de desarrollo urbano territorial.

Lo expuesto con anterioridad, evidencia una estructura administrativa y de gestión debilitada por la inexistencia de procedimientos municipales y trámites formales de desarrollo urbano que permitan a una gran proporción de municipios ejercer adecuadamente sus atribuciones en la materia de planeación urbana y gestión territorial, así como coordinarse con otros ordenes de gobierno por asuntos comunes. Este escenario favorece la urbanización descontrolada, la ocupación irregular del suelo, la mayor exposición a riesgos por construcciones inadecuadas y la incidencia de conflictos por usos de suelo incompatibles, lo que eventualmente genera impacto sociales, ambientales y económicos en los asentamientos humanos.

En tercer lugar, el análisis de la dimensión socioespacial aborda las condiciones de habitabilidad en los asentamientos humanos de Yucatán como resultado de las políticas de planeación urbana y gestión territorial previamente referidas, las cuales, determinan la accesibilidad territorial de la población a servicios urbanos y fuentes de empleo, promoviendo un escenario que favorece o no las oportunidades de desarrollo de la sociedad.

En ese sentido, la temática se vincula con el desarrollo social y urbano, cuyos procesos enfrentan múltiples desafíos relacionados con la vulnerabilidad social y el acceso a servicios urbanos. En este apartado se presentan datos que permiten generar un panorama relacionado con la situación socioeconómica en Yucatán y su relación con las características espaciales de los asentamientos humanos. Algunos de los temas que conforman este panorama son: a) vulnerabilidad social, rezago social, pobreza multidimensional y marginación; b) inequidad territorial en el acceso a servicios ur-

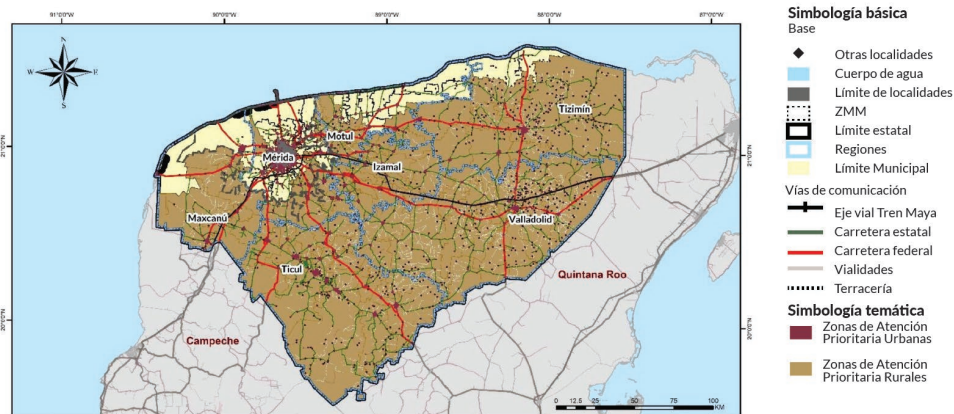
banos; c) deficiencias en el acceso a la vivienda adecuada y servicios básicos; d) limitado desarrollo socioeconómico asociado a las condiciones de competitividad y productividad del territorio; y e) retos de seguridad pública en los asentamientos humanos.

La habitabilidad urbana es definida como el conjunto de condiciones que contribuyen a una vida digna en los espacios urbanos, incluyendo el acceso a servicios básicos, la infraestructura adecuada, la sostenibilidad ambiental y la equidad social (ONU-Hábitat, 2015). Al respecto, Yucatán enfrenta importantes desafíos de habitabilidad, los cuales están estrechamente vinculados a las políticas de desarrollo urbano territorial y afectan directamente la calidad de vida de la población.

Uno de los temas que más influyen en la habitabilidad son las condiciones de la vivienda, tanto en términos físicos-constructivos, como en la planeación estratégica de su adecuada localización y en la dotación de servicios urbanos. Estos aspectos, a su vez, son el resultado de la interacción de factores territoriales, económicos, políticos y socioculturales, los cuales han contribuido a generar, agravar, perpetuar o, por el contrario, podrían mitigar, las problemáticas de habitabilidad urbana asociadas a la vivienda y su contexto urbano.

Entre los mecanismos que existen para identificar a los asentamientos humanos con problemas de habitabilidad, se encuentra la designación de numerosas localidades como Zonas de Atención Prioritaria (ZAP), que refleja la necesidad de fortalecer las políticas de inclusión y desarrollo social. En 2025, según la Secretaría de Bienestar, se definieron como ZAP 1,089 localidades, entre urbanas y rurales con más de dos viviendas. Estas zonas se definen como aquellas áreas cuya población presenta altos niveles de pobreza y marginación, lo que indica marcadas insuficiencias y rezagos en el ejercicio de los derechos sociales, conforme al artículo 29 de la Ley General de Desarrollo Social (LGDS). Estas localidades representan el 44.7% del total del estado (Mapa 4)

Mapa 4. Zonas de Atención Prioritaria (ZAP) en Yucatán, 2025



■ Fuente: Elaboración propia a partir de Decreto por el que se formula la Declaración de la Zonas de Atención Prioritaria para el año 2025 (DOF 24/12/2024).

Los 83 municipios rurales prioritarios en Yucatán presentan múltiples desafíos asociados al rezago social, la marginación y la pobreza multidimensional. Estas condiciones estructurales limitan el desarrollo social, económico y territorial de sus habitantes, considerando que la medición de los indicadores en estas temáticas incluye la identificación de las carencias sociales asociadas a la vivienda inadecuada y limitación en el acceso a servicios urbanos, lo que aumenta la vulnerabilidad social. Por tanto, se reconoce que las acciones para la construcción o mejoramiento de la vivienda, equipamientos, infraestructura y en general de los asentamientos humanos, son un mecanismo para disminuir la vulnerabilidad social, y, en consecuencia, reducir las condiciones de rezago, marginación y pobreza.

De acuerdo con datos del CONEVAL (2020a), en el estado de Yucatán, el 48% de la población se encuentra en situación de pobreza multidimensional, lo que equivale a 1,080,973 personas. Esta condición implica que los municipios presentan carencias en al menos seis de las siguientes dimensiones: ingreso, rezago educativo, acceso a servicios de salud, acceso a la seguridad social, acceso a la alimentación, calidad y espacios de la vivienda, acceso a servicios básicos en la vivienda y grado de cohesión social. Destacan tres municipios con los mayores porcentajes de población en esta situación: Tahdziú, con un 98% (5,589 personas); Chikindzonot, con un 98% (4,147 personas); y Chacsinkín, con un 96% (2,894 personas).

Con respecto a la condición de rezago social, se identifica que una proporción significativa de la población enfrenta limitaciones en el acceso a derechos sociales y a bienes del hogar. En el estado de Yucatán, el 33% de los municipios presentan un nivel de rezago social alto o medio (35 municipios). Destacan Cantamayec con un grado de rezago social alto, Chemax con grado medio, Mayapan con grado medio, entre otros. El grado de rezago social proporciona el resumen de cuatro carencias sociales en las siguientes dimensiones: rezago educativo, acceso a los servicios de salud, acceso a los servicios básicos en la vivienda, y la calidad y espacios en la vivienda (CONEVAL, 2020b).

Por su parte, la condición de marginación refleja las carencias derivadas de la falta de acceso a la educación, la residencia en viviendas inadecuadas, ingresos insuficientes y la ubicación en localidades de reducido tamaño. Según el Índice de Marginación 2020 (CONAPO, 2020), el 37% de los municipios de Yucatán (40 municipios) presentan un grado de marginación alto o muy alto, donde habita el 12% de la población estatal (278,508 personas). Entre ellos, destacan Mayapán con un grado muy alto, Cuncunul con grado alto, Chapab con grado alto, entre otros.

Según datos del PEOTDUY (IMDUT, 2024) la pobreza, la marginación y el rezago se concentran mayoritariamente en los municipios del interior del estado y los asentamientos rurales, en estrecha relación con la insuficiencia de espacios, infraestructura, y oportunidades laborales y productivas.

Finalmente, se identificaron cuatro municipios que concentran de forma más crítica las condiciones de vulnerabilidad social, al presentar de manera simultánea altos niveles de pobreza multidimensional, rezago social y marginación (CONAPO, 2020; CONEVAL, 2020a; CONEVAL, 2020b): Tahdziú, Chemax, Mayapán y Cantamayec. Estas características revelan un entorno con altos niveles de exclusión y precariedad que demanda políticas públicas focalizadas, integrales y sensibles al territorio, con el fin de reducir las brechas sociales y promover el desarrollo equitativo en los municipios de Yucatán.

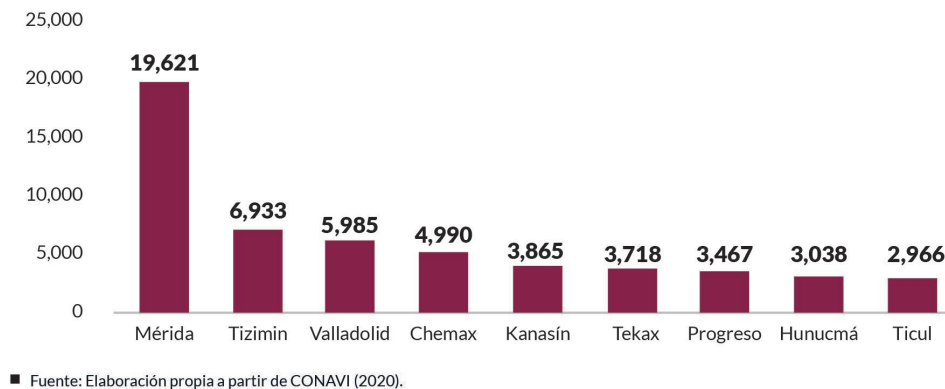
A continuación, se presenta un panorama de las condiciones de vivienda, servicios urbanos, productividad y seguridad que influyen en las carencias sociales relacionadas con la pobreza multidimensional, el rezago social y la marginación.

En el Censo de Población y Vivienda de 2020 (INEGI, 2020), el parque habitacional del Estado de Yucatán asciende a un total de 837,068 unidades de vivienda, cuya distribución según su estado de ocupación es la siguiente:

- Viviendas habitadas: representan el 78.6% del total, equivalente a 658,085 unidades;
- Viviendas deshabitadas: constituyen el 13% del total, correspondiente a 108,752 unidades; y
- Viviendas de uso temporal: comprenden el 8.4% del total, con un registro de 70,231 unidades.

Según datos del PEOTDUY (IMDUT, 2024), la mayoría de las viviendas en el estado presentan deficiencias relacionadas a la habitabilidad, específicamente con su ubicación, el acceso a servicios e infraestructura, la calidad de la vivienda y la oferta de opciones productivas cercanas al sitio de vivienda. Estos factores son indispensables para garantizar la habitabilidad de las personas en el entorno urbano. Complementariamente, con datos de la CONAVI (2020), se identifica que del total de viviendas registradas en Yucatán en el año 2020, el 18% (120,394 viviendas), se encontraban en situación de rezago habitacional, entendido como la condición de desigualdad y exclusión que se manifiesta en la brecha de condiciones mínimas de habitabilidad y ubicación, la funcionalidad de la vivienda, los elementos que reflejan la identidad cultural de los residentes y la posibilidad de acceder a ella, con la garantía y certeza que pueden habitarla con libertad. Algunos de los municipios que presentan un mayor número de viviendas en condición de rezago habitacional son: Mérida, Tizimín, Valladolid y Chemax, por mencionar los principales (Gráfica 7).

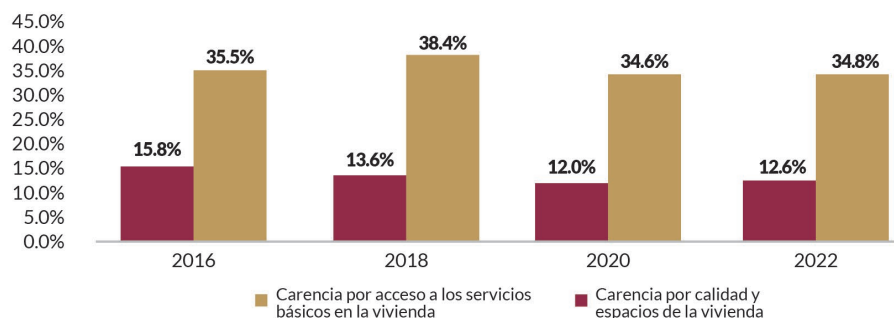
Gráfica 7. Número de viviendas con rezago habitacional en Yucatán por municipio, 2020



Para 2022, aproximadamente el 12.6% (298,383 habitantes) de la población total en Yucatán enfrenta carencias en la calidad y espacios de sus viviendas, relacionadas con materiales de construcción y hacinamiento, específicamente en la calidad de los materiales de piso, techos y muros; así como la distribución en los espacios de la vivienda relacionado con el número de ocupantes por cuarto (CONEVAL, 2022 citado en SEGOB, 2025), cifra que se encuentra por encima de la media nacional cuyo porcentaje es de 9.1%.

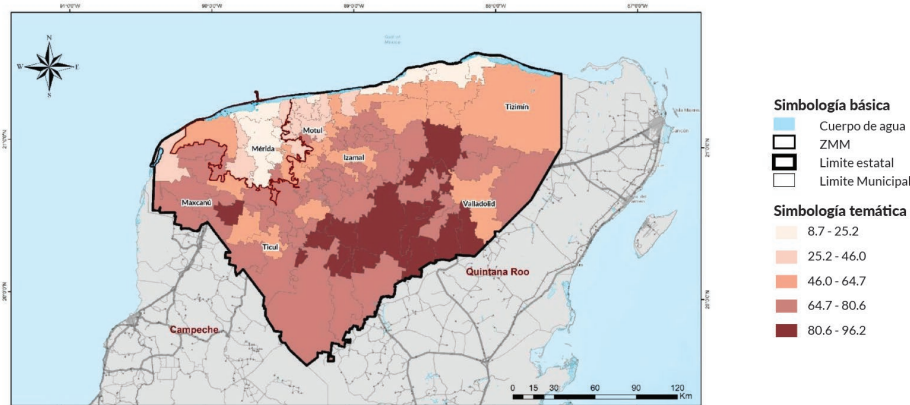
Para el mismo año, el 34.8% de la población en Yucatán (807,672 habitantes) presentaba al menos una carencia en los servicios básicos de su vivienda, como agua potable, drenaje, electricidad o combustible; de acuerdo con datos del CONEVAL (2022 citado en SEGOB, 2025), esta proporción contrasta significativamente con la media nacional de 17.8%, siendo que en el 49% de los 106 municipios se declararon problemas para el acceso de la población a infraestructura urbana y dichos servicios públicos (Gráfica 8).

Gráfica 8. Porcentaje de población que habita en viviendas con carencias en Yucatán, 2016-2022



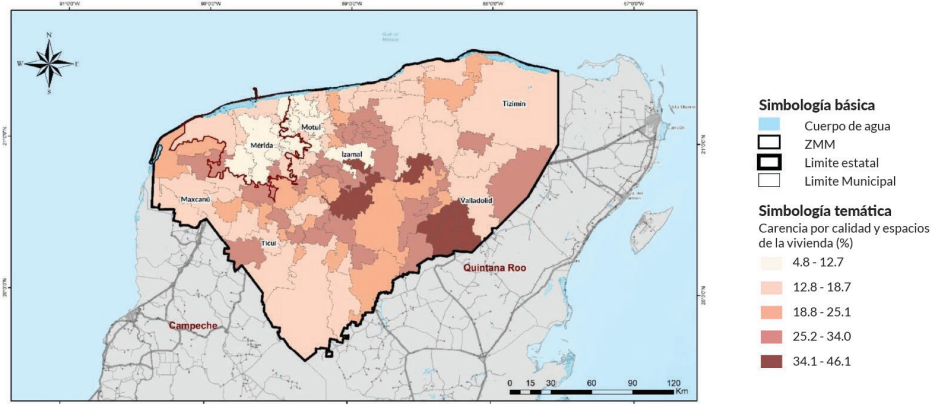
El 16% de los municipios del estado, presentan más del 80% de su población con carencia por el acceso a agua, drenaje o electricidad (CONEVAL, 2020b), siendo Chikindzonot, Takhdziú, Chacsinkín y Tixcacalcupul entre los más afectados; mientras que los municipios de Tekom, Chichimilá y Tixcacalcupul registran más del 40% de su población en situación de carencia por la calidad de espacios en la vivienda (Mapa 5 y 6).

Mapa 5. Porcentaje de población con carencia por acceso de servicios básicos en la vivienda en Yucatán, 2020



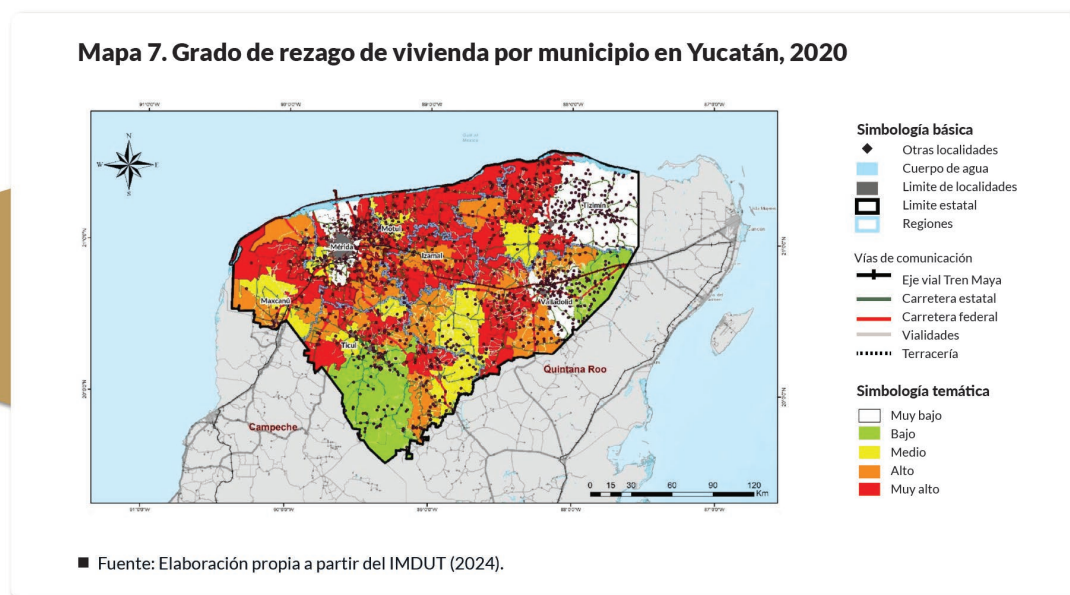
■ Fuente: Elaboración propia a partir de CONEVAL (2020b).

Mapa 6. Porcentaje de población con carencia por calidad y espacios de la vivienda de Yucatán, 2020



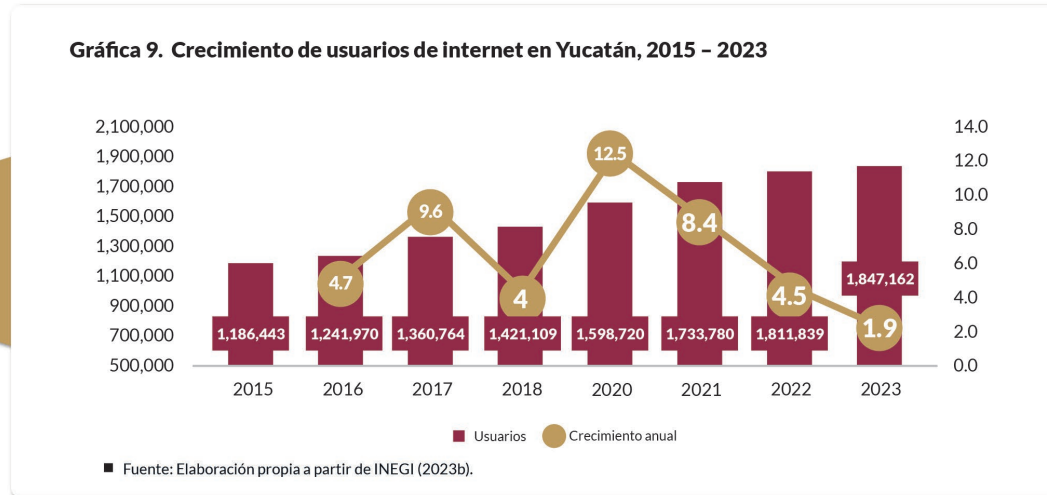
■ Fuente: Elaboración propia a partir de CONEVAL (2020b).

Complementariamente a la ubicación de la vivienda y su relación con el acceso a servicios en el contexto urbano, un factor que influye en la habitabilidad y la vulnerabilidad social es la calidad de la vivienda (tipo de materiales, número de piezas y acceso a servicios). Un análisis elaborado en el PEOTDUY (IMDUT, 2024), clasificó a los municipios por nivel de rezago según las características de la vivienda antes descritas. Derivado de este análisis, se presenta el siguiente mapa que describe los niveles de rezago en la vivienda, definido a partir de la presencia de viviendas con piso de tierra, hacinamiento y sin servicios básicos. Bajo una lógica descendente, los municipios marcados de color verde son los que presentan un “muy bajo” nivel de rezago en la vivienda, es decir, que son los municipios con menor proporción de viviendas con las características antes mencionadas (Mérida, Progreso, Tizimín y Valladolid); y, de color rojo, se indican los municipios con “muy alto” nivel de rezago en la vivienda, es decir, aquellos que tienen una mayor proporción de viviendas con estas características (Mocochá, Yobaín, Kopomá, Telchac Puerto, entre otros) (Mapa 7).



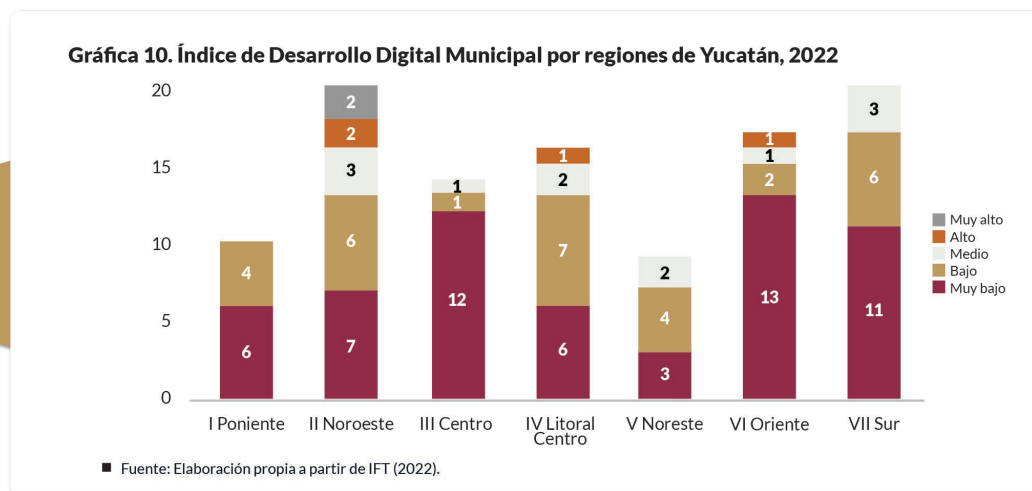
Además, los servicios de conectividad y de telecomunicaciones se han convertido en una necesidad fundamental tanto para las viviendas como para las personas. Su impacto es especialmente significativo en ámbitos clave como la educación y el empleo. A continuación, se presentan los datos relevantes sobre esta cuestión: en cuanto a cobertura de banda ancha fija, según el Instituto Federal de Telecomunicaciones (IFT, 2021), 60 de los 106 municipios de Yucatán no cuentan con accesos activos a servicios fijos de internet. Los municipios con mayor cantidad de accesos por cada 100 hogares son Telchac Puerto, Mérida y Progreso, con valores entre 83 y 120 accesos por cada 100 hogares.

En cuanto al acceso a internet, datos del INEGI (2024b) estima que el 70.6% de los hogares en Yucatán, equivalentes a 487,969 hogares, contaban con conexión en 2023, esto representó un crecimiento de 82.4% respecto al 2015. En 2023 el estado tuvo un crecimiento anual del 7.1% respecto a 2022. En términos de usuarios de internet, 84.13% de la población mayor de seis años usa internet lo que representó un incremento anual de 1.9%, mientras que en respecto al 2015 la cantidad tuvo un crecimiento de 55.7% (Gráfica 9).



En cuanto al acceso a internet, datos del INEGI (2024b) estiman que 70.6% de los hogares en Yucatán, equivalentes a 487,969 hogares, contaban con conexión en 2023, esto representó un crecimiento de 82.4% respecto al 2015. En 2023 el estado tuvo un crecimiento anual del 7.1% respecto a 2022. En términos de usuarios de internet, 84.13% de la población mayor de seis años usa internet lo que representó un incremento anual de 1.9%, mientras que en respecto al 2015 la cantidad tuvo un crecimiento de 55.7%.

El Índice de Desarrollo Digital Municipal (IDDM) del IFT destaca que 88 municipios del estado presentan niveles bajos (30) y muy bajo (58) de desarrollo digital. Las regiones con mayor rezago son Poniente, Oriente, Centro y Sur, con un alto porcentaje de municipios con menor nivel de digitalización. En lo que respecta a nivel medio, en todas las regiones tienen municipios que cuentan con estas características; los niveles de digitalización más altos se encuentran en las regiones de Litoral centro, Oriente y Noroeste, resaltando esta última ya que cuenta con dos municipios con un nivel muy alto de digitalización, estos son Mérida y Umán (Gráfica 10).



La ZMM presenta un importante desarrollo urbano y económico, aunque existen desequilibrios territoriales e institucionales que derivan en la existencia de zonas con rezago de infraestructura y servicios de telecomunicaciones. Entre ellos, municipios como Ixil, Hunucmá, Acanceh, Chicxulub Pueblo y Ucú tienen valores significativamente bajos en este rubro en el Índice de Competencia Municipal (ICM) y el IDDM del Instituto Federal de Telecomunicaciones (IFT, 2022). Esta situación refleja una brecha digital que puede impactar negativamente su desarrollo económico y digital.

En cuanto a la telefonía móvil, el 81.8% de los habitantes del estado usaban un teléfono celular, cifra comparable con el promedio nacional de 81.7%. Además, el 31% de los hogares en Yucatán disponía de al menos un dispositivo inteligente conectado a internet, como asistentes de voz o sistemas de video vigilancia, superando el promedio nacional de 26%. Estos indicadores reflejan un alto protagonismo de la digitalización en el estado y una mejor integración de las tecnologías de la información en la vida cotidiana.

En materia de la infraestructura de telecomunicaciones, cabe mencionar que Yucatán ha implementado un proceso de digitalización para mejorar la conectividad, incluyendo la creación del Nodo IXP (Internet Exchange Point), que busca reducir costos y mejorar el acceso a internet en el estado.

En síntesis, el déficit de vivienda, el rezago habitacional y la falta de acceso a servicios básicos en Yucatán son problemas estructurales que afectan principalmente a poblaciones en situación de pobreza, al concentrarse dichos problemas en comunidades rurales e indígenas, principalmente en los municipios del sur y oriente del estado. Resulta en un problema que se ha agravado en la última década debido al crecimiento urbano desordenado, cuyas proyecciones hacia 2040 estiman que Mérida, Kanasín, Umán, Tizimín y Valladolid serán las que experimenten mayor expansión en el estado (IMDUT, 2024), esta tendencia, por una

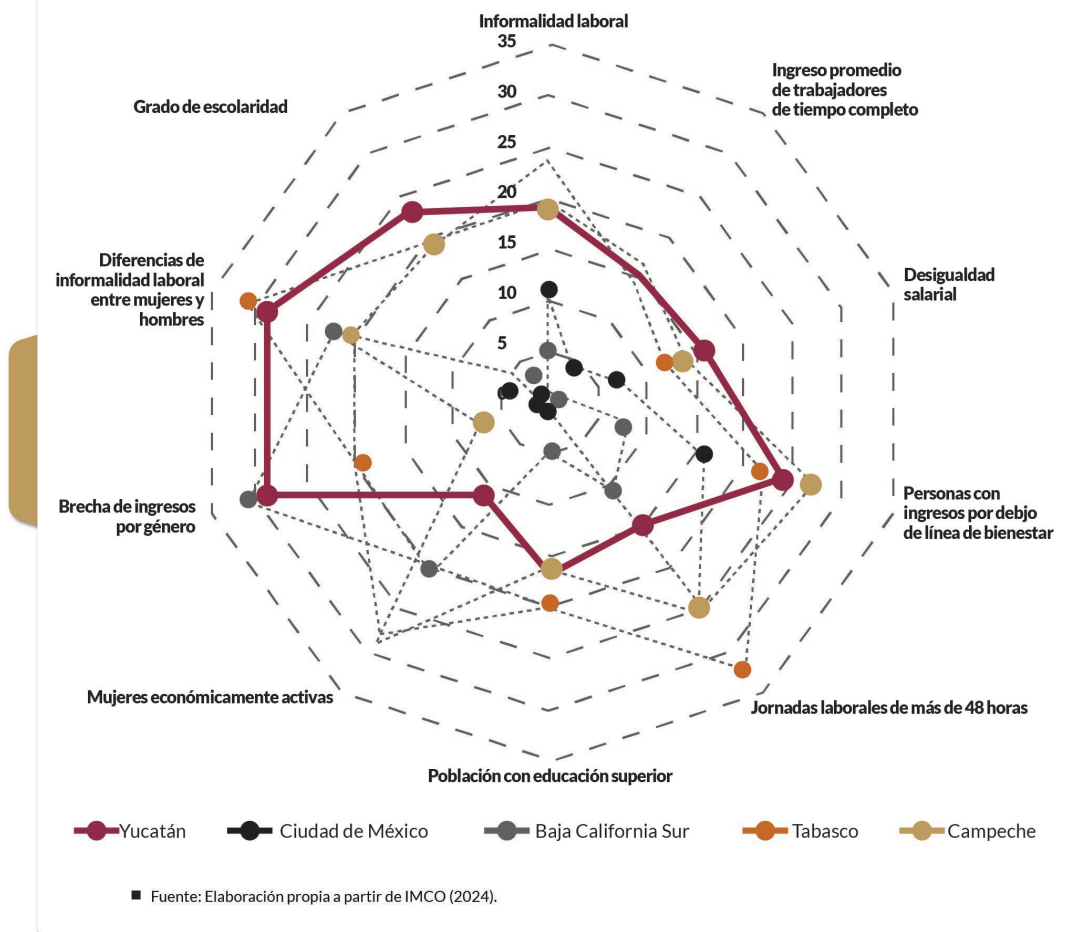
parte, consolida el papel dominante de la Zona Metropolitana de Mérida, ya que los tres primeros municipios se encuentran dentro de esta; pero al mismo tiempo podría intensificar la concentración actual de servicios en esta misma zona, rezagando aún más el interior del estado.

Otro de los temas relevantes en materia de habitabilidad es el acceso a fuentes de empleo y oportunidades productivas en el contexto urbano. Sin embargo, al igual que los temas anteriores, la falta de una estrategia territorial que defina prioridades en cuanto a productividad y ordenamiento de las actividades económicas en el territorio, ha generado disparidades regionales y limitación de oportunidades para el desarrollo productivo de la sociedad yucateca.

En ese contexto, Yucatán se caracteriza por un mercado laboral con baja competitividad, así como limitada generación de empleos formales y bien remunerados, lo que acentúa la brecha de ingresos y la informalidad laboral. Aunado a las políticas económicas, desde el punto de vista territorial, una de las principales causales de este escenario, es la desconexión entre la localización de zonas habitacionales, la ubicación de los centros productivos y las características del sistema de movilidad urbano-regional, lo que dificulta la accesibilidad territorial hacia las fuentes de empleo y la movilidad laboral, afectando el acceso de la población a oportunidades de desarrollo económico. Esto contribuye a que Yucatán presente un nivel de competitividad “medio-bajo”, según el subíndice “mercado de trabajo” que mide las condiciones laborales, siendo los temas más críticos que afectan la productividad estatal, los siguientes: a) brecha de ingresos y formalidad laboral entre hombres y mujeres, en donde Yucatán ocupa la posición 32 de 32 estados; b) bajos ingresos, con el lugar 23 de 32 estados; c) grado de escolaridad, con el lugar 23 de 32 estados; y d) informalidad laboral, con el lugar 20 de 32 estados (IMCO, 2025).

Estas desigualdades tienen un impacto directo en la calidad de vida de los habitantes, particularmente en el contexto de las políticas de desarrollo urbano y la dispersión de las actividades productivas generadoras de empleo, ya que, la movilidad hacia los centros de trabajo representa una de las mayores inversiones de tiempo y recursos económicos para quienes residen en municipios del interior del estado, comunidades rurales y deben desplazarse a localidades con mayor oferta de servicios y empleo. Lo anterior, se agrava en un mercado laboral con baja remuneración, lo que se traduce a que las familias destinen una alta proporción de su bajo ingreso familiar a la movilidad laboral (IMDUT, 2024).

Gráfica 11. Perfil comparativo de Yucatán en competitividad - mercado de trabajo



La gráfica 11 presenta una comparación interestatal de indicadores laborales clave entre Yucatán, Ciudad de México, Baja California, Tabasco y Campeche, con base en su posición dentro del Índice de Competitividad Estatal 2024 (IMCO, 2024). Yucatán presenta un desempeño rezagado en varios rubros, se posiciona en los últimos lugares en indicadores como personas con ingresos por debajo de la línea de bienestar (lugar 24) y grado de escolaridad (lugar 23). Aunque muestra posiciones medias en informalidad laboral (lugar 19), jornadas laborales largas (lugar 15) e ingreso promedio (lugar 15), su situación es menos favorable en comparación con entidades como Baja California o Ciudad de México, que lideran en varios indicadores. Esta información evidencia retos que limitan la competitividad laboral de Yucatán, especialmente en lo relativo a la calidad del empleo y la inclusión económica de las mujeres.

Uno de los temas prioritarios en materia de competitividad es la accesibilidad territorial a fuentes de empleo, la cual se encuentra asociada a la localización de unidades económicas en proximidad de la población económicamente activa, así como a las condiciones del sistema vial y del transporte que permite el desplazamiento de personas desde sus localidades de origen hacia otras localidades con oferta laboral.

Al respecto, el PEOTDUY señala que desde las Regiones I y III (Poniente y Centro) del estado se desplazan hacia la Región II (Noroeste) un 37% y 29% de personas por motivos laborales, respectivamente, siendo esta región correspondiente en mayor y menor medida a la ZMM. Sin embargo, también al interior de la región metropolitana hay movilidad laboral de tipo intermunicipal, siendo Timucuy el municipio con mayor tasa de movilidad laboral que corresponden a un promedio del 70% de la población económicamente activa (se estima que principalmente hacia Mérida y el sector conurbado, el cual concentra la mayor cantidad de unidades económicas). Lo anterior, denota la disparidad de la concentración de unidades económicas y empleo entre los municipios yucatecos, derivando en complejos desplazamientos por motivos laborales (IMDUT, 2024).

Una de las principales regiones de atracción poblacional en el estado es la ZMM, ya que, concentra la mayor cantidad de unidades económicas y las mejores condiciones de movilidad terrestre, respecto a otras regiones. De forma particular, se destaca que 13 de los 14 municipios metropolitanos (excepto Timucuy), presentan algún grado de especialización industrial que ha propiciado que en su territorio tiendan a localizarse grandes empresas de este sector, las cuales ofertan empleo para la población que habita dentro y fuera de la ZMM (IMDUT, 2024).

El rezago habitacional, el limitado acceso a servicios urbanos y la baja productividad del territorio guarda una profunda relación con la desigualdad social, considerando que la falta de una estrategia de desarrollo urbano desde un enfoque territorial ha contribuido al incremento de asentamientos humanos con deficientes oportunidades de desarrollo; lo que, a su vez, también acentúa las condiciones de pobreza, rezago y marginación.

En ese contexto, otro de los retos de la gestión y planeación del desarrollo urbano territorial, es la dotación de equipamientos e infraestructura como medio para la provisión de servicios urbanos, tanto en el contexto habitacional como en el entorno de los asentamientos humanos. Según el PEOTDUY (IMDUT, 2024), en Yucatán se estima que esta dotación y distribución ha sido inequitativa, considerando que se ha evidenciado la concentración en algunas ciudades de instalaciones, espacios, bienes y servicios que tienen una mayor jerarquía y especialización, principalmente en Mérida y aquellas con mayor dimensión demográfica, generando desequilibrios regionales en cuanto a la provisión de servicios, principalmente en materia de educación y salud, que afectan principalmente a la población que habita las comunidades rurales y los municipios del interior del estado.

Tomando como referencia datos del acceso a la educación, según el Consejo Nacional de Evaluación de la Política de Desarrollo Social (CONEVAL), en 2022, el 21% de la población de la entidad (492,030 habitantes) carecía de acceso a los servicios educativos adecuados, lo que acentúa el rezago educativo (CONEVAL, 2022 citado en SEGOB, 2025). Al respecto, la dispersión territorial de los asentamientos humanos en Yucatán y la débil planeación de la infraestructura educativa impide que muchas comunidades tengan escuelas cercanas, lo que afecta las oportunidades de ejercer su derecho a la educación, y por tanto, limita su desarrollo personal y social.

La falta de planeación y gestión estratégica de los equipamientos urbanos ha contribuido a la inequidad en la cobertura de servicios de salud. Se estima que, en 2020 en el Estado de Yucatán, el 22% de la población (505,955 personas) presentaba carencia por acceso a los servicios de salud (CONEVAL, 2020a); con datos de la misma fuente, en el 2022, según el “Informe anual sobre la situación de la pobreza y rezago social por entidad federativa” (CONEVAL, 2022 citado en SEGOB, 2025), en Yucatán se registraba un aumento de la población con esta carencia, dando como resultado que, para este año, 814,635 habitantes (35%) no contaran con acceso a servicios de salud. En el “Reporte del Índice de Competitividad Estatal 2025” elaborado por el Instituto Mexicano para la Competitividad (IMCO, 2025), con este panorama, Yucatán ocupa el lugar 19 de 32 en el ámbito nacional en el acceso de la población a instituciones de salud, y el mismo lugar, en el nivel de esperanza de vida y morbilidad por enfermedades respiratorias.

En términos generales, el acceso a los servicios de salud y educación no depende únicamente de la ubicación del equipamiento e infraestructura urbana, sino también de la disponibilidad de recursos humanos y materiales necesarios para ofrecer una atención adecuada. Sin embargo, la localización de estos servicios sigue siendo un factor determinante, ya que está estrechamente relacionada con la ubicación de las viviendas y con la existencia de medios de transporte e infraestructura de movilidad que permitan una accesibilidad territorial y universal a estos servicios.

En lo que corresponde a los equipamientos destinados al abasto, el deporte y la recreación, el panorama es similar, ya que, se estima que, en 2022, el 49% de los 106 municipios de Yucatán (52 municipios), reportaron dificultades en el acceso de la población a estos espacios dentro de su contexto urbano (INEGI, 2023a). Además, el 65% (69 municipios) señalaron una dotación insuficiente de espacios abiertos como parques, plazas y áreas deportivas en colonias, barrios y localidades, según lo establecido en las Normas Oficiales Mexicanas aplicables (INEGI, 2023a). Ésta limitada disponibilidad de infraestructura pública representa un desafío significativo para el desarrollo social de la población.

Otro de los retos en Yucatán corresponde a la provisión de instalaciones, espacios, bienes y servicios para los 2,281 asentamientos humanos sin centralidad urbana reconocidos en el

Sistema Urbano Estatal del PEOTDUY, siendo en su mayoría asentamientos dispersos y/o rurales con una población promedio menor a 100 habitantes, así como granjas, ranchos y viviendas localizados en ejes carreteros, los cuales dependen de otras localidades cercanas para satisfacer sus requerimientos de salud, educación, abasto, recreación y deporte (IM-DUT, 2024).

La seguridad urbana es otros de los temas clave en materia de habitabilidad. Si bien, los indicadores de pobreza, rezago y marginación no establecen subindicadores en esta temática, existe una relación indirecta, ya que, la insuficiencia de ingresos y oportunidades, aunada al aislamiento de comunidades marginadas, incrementa las carencias en educación, salud, vivienda y servicios básicos, lo que refuerza el rezago social. Estas condiciones, sumadas a la limitada presencia institucional, generan entornos más vulnerables a la incidencia delictiva y a la percepción de inseguridad, factores que, a su vez, desalientan la inversión y restringen las posibilidades de movilidad social, perpetuando las desigualdades socioespaciales.

En materia de seguridad pública, Yucatán destaca por su baja incidencia delictiva en el contexto nacional. De acuerdo con el subindicador “Derecho” del Índice de Competitividad Estatal 2024 del IMCO, la entidad ocupa el lugar 25 de 32 en delitos no denunciados, lo cual sugiere que existe un alto número de actos delictivos que no se denuncian en el estado. (Gráfica 12).



Durante el periodo de enero a mayo de 2025, el estado de Yucatán registró únicamente el 0.1 % de los homicidios dolosos en el ámbito nacional (11 casos), ubicándose en la posición 32. En cuanto a violencia de género, Yucatán ocupa el lugar 25 en número absoluto de víctimas de feminicidio, con el 1.4 % de los casos nacionales registrados entre enero y abril del mismo año. Al observar la tasa de víctimas por cada 100 mil mujeres, la entidad se sitúa en el lugar 22, con una tasa de 0.24, por debajo de la media nacional de 0.31. En cuanto a la incidencia delictiva general —entendida como la presunta ocurrencia de delitos registrados

en averiguaciones previas o carpetas de investigación—, el estado reportó 1,954 casos entre enero y mayo de 2025. Todos estos datos fueron obtenidos del Secretariado Ejecutivo del Sistema Nacional de Seguridad Pública (SESNSP, 2025). Estos indicadores refuerzan la imagen de Yucatán como una de las entidades más seguras del país; sin embargo, persisten retos importantes para fortalecer los mecanismos de denuncia, acceso a la justicia y acciones de prevención, especialmente en determinadas regiones con condiciones de vulnerabilidad.

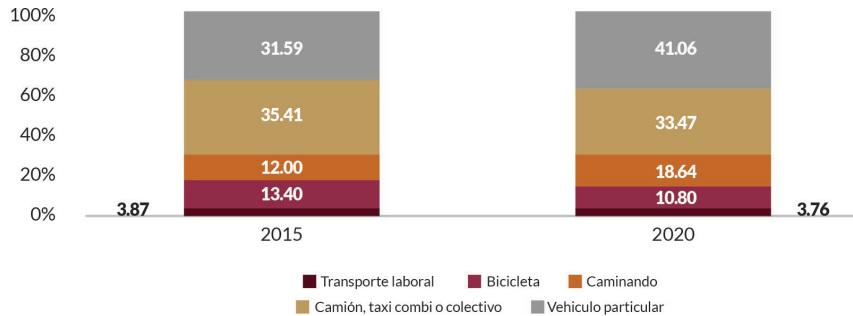
En resumen, factores como la ubicación de los asentamientos humanos, la accesibilidad territorial a servicios e infraestructura social, la calidad de la vivienda, la disponibilidad de opciones productivas y la seguridad pública no pueden analizarse de forma aislada. Los desafíos e impactos actuales en el desarrollo urbano y el ordenamiento territorial evidencian una falta de articulación y de planeación estratégica del desarrollo urbano desde una visión territorial, sistémica y sostenible, que impacte favorablemente en las condiciones de vida de las personas.

Finalmente, la dimensión de movilidad reconoce que el fortalecimiento de las redes de transporte y telecomunicaciones emerge como un componente fundamental para impulsar un desarrollo más integrado y sostenible. Mediante inversiones en infraestructura que incorporan criterios de sostenibilidad, se avanza en la implementación de sistemas de transporte público eléctrico, carreteras inteligentes y la expansión de internet de alta velocidad, especialmente en comunidades rurales. Estas acciones buscan mejorar la movilidad y reducir las brechas de conectividad digital, aspectos que inciden directamente en la calidad de vida y las oportunidades de la población.

En 2020, la entidad según datos del INEGI (2024c), el reparto de modal o distribución de usuarios según medio de transporte para ir a trabajar ubicó al vehículo particular con 41%, mientras que las opciones sostenibles como el transporte público, caminar y bicicleta registraron 33.4%, 18.64% y 10.8%, respectivamente. En cuanto al reparto modal de la población que asiste a la escuela, el medio de traslado protagonista es el caminar con 40.3%, seguido del vehículo particular 31.2%, mientras que el transporte público y la bicicleta, 23.5 y 7.3% de la población. Estos datos reflejan variaciones en la elección del transporte para trabajo y estudio, destacando el mayor uso del vehículo particular para el trabajo y una mayor proporción de personas que caminan para asistir a instituciones educativas.

En comparación con los datos de 2015 y 2020, los medios de traslado sostenibles (transporte público, bicicleta y caminar) al lugar de trabajo han mejorado registrando el 62.9% de la población, esto representa un aumento de 2.1 puntos porcentuales. Asimismo, en estos medios de traslados al lugar de estudio, se registró un uso de 74.9% de la población, cifra que representó un aumento de 3.7 puntos porcentuales.

Gráfica 13. Reparto modal a lugar de trabajo



Los datos de INEGI acerca del reparto modal hacia el lugar de trabajo en 2015 y 2020, muestran un aumento en el uso de vehículo particular, que pasó de 31.59% en 2015 a 41.06% en 2020. El transporte público (camión, taxi, combi o colectivo) disminuyó ligeramente, del 35.41% a 33.47%. Por otro lado, caminar aumentó de 12.00% a 18.64%, mientras que el uso de la bicicleta descendió de 13.40% a 10.80%. Esto indica una tendencia hacia un mayor uso del vehículo particular y caminar, en detrimento de la bicicleta y el transporte público (INEGI, 2015 e INEGI, 2020).

Gráfica 14. Tasa de heridos por accidentes terrestres por cada 100 mil habitantes en Yucatán

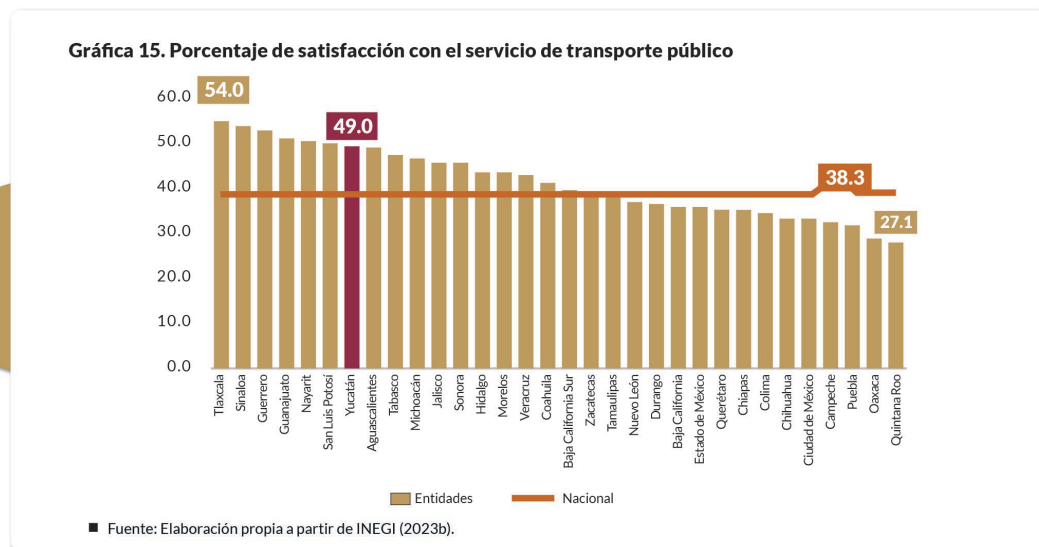


En este contexto, de acuerdo con la Estadística de Vehículos de Motor Registrados en Circulación del INEGI (2023b), Yucatán ha experimentado un notable incremento en el registro de vehículos motorizados, al pasar de 289.81 vehículos por cada mil habitantes en 2013, a 429.86 vehículos por cada mil habitantes en 2023. Esto representó un incremento de 48.3%

en la tasa, superando así la media nacional de 44.4%. Este aumento en el número de vehículos está directamente relacionado con la alta tasa de accidentes viales; de hecho, datos de la Estadística de Accidentes de Tránsito Terrestre en Zonas Urbanas y Suburbanas (INEGI, 2023c) muestran que el estado ocupa el segundo lugar a nivel nacional en heridos por accidentes de tránsito, registrando 223.01 heridos por cada 100,000 habitantes.

Desde 2013, Yucatán ha mantenido una tasa de heridos por accidentes terrestres consistentemente superior al promedio nacional, con un aumento notable en los últimos años. Desde 2021, la tasa en Yucatán se ha incrementado, superando los 200 heridos por cada 100,000 habitantes en 2022 y 2023, mientras que el promedio nacional se ha mantenido estable entre 60 y 80. Esta tendencia podría estar vinculada al crecimiento vehicular y a las condiciones del tránsito local.

Por otro lado, la percepción del transporte público en Yucatán muestra una tendencia positiva. Según datos de la *Encuesta Nacional de Calidad e Impacto Gubernamental* en 2023 (INEGI, 2024b), el estado alcanzó una satisfacción de 49% entre los usuarios mayores de 18 años, superando el promedio nacional de 38.3%. Además, Yucatán ha registrado un incremento de 14.3 puntos porcentuales en la satisfacción con el servicio de transporte público desde 2013, colocándose en el quinto lugar a nivel nacional en este aspecto.



Sin embargo, datos del INEGI (2023b) demuestran que el estado presenta una baja densidad de transporte público en relación con el parque vehicular, ocupando el lugar 25 a nivel nacional, con una tasa de 28.9 unidades por cada 10,000 vehículos motorizados registrados. Esta cifra es considerablemente inferior al promedio nacional de 94.35. Estos datos reflejan una situación compleja en términos de movilidad y seguridad vial, aunque también destacan avances en la percepción del transporte público.

Del mismo modo, la movilidad en Yucatán enfrenta retos significativos, especialmente en términos de seguridad vial y gestión del creciente parque vehicular. El aumento en el número de vehículos motorizados y la alta cantidad de heridos por accidentes subrayan la necesidad de mejorar la seguridad en las vías del estado. Sin embargo, el panorama presenta también fortalezas: aunque la densidad de transporte público en Yucatán es baja comparada con el promedio nacional, la satisfacción de los usuarios ha mejorado considerablemente, situando al estado por encima de la media nacional en este indicador. Este dato refleja una percepción positiva de la calidad del servicio de transporte público, destacando una fortaleza en el contexto de la movilidad. La importancia de abordar estos retos y oportunidades radica en el potencial de la movilidad para impulsar el desarrollo económico y social, mejorar el bienestar de la población y garantizar un entorno más seguro y accesible para todos los yucatecos.

El diagnóstico sobre movilidad y conectividad en Yucatán revela un aumento sostenido del uso del vehículo particular y del parque vehicular, mientras que los medios de transporte sostenibles mantienen una participación variable. Uno de los principales desafíos en esta materia es la insuficiencia de infraestructura adecuada y segura, especialmente para modos activos y no motorizados, lo cual afecta de forma desproporcionada a grupos vulnerables, como personas adultas mayores y con discapacidad, quienes enfrentan mayores barreras físicas y riesgos en el entorno vial.

A esta problemática se suman factores como el incremento en la contaminación atmosférica, derivado del crecimiento del parque vehicular motorizado, y la falta de trayectos seguros y continuos para peatones y ciclistas, tanto en zonas urbanas como rurales. En particular, la infraestructura ciclista en el estado es limitada, fragmentada y con baja cobertura territorial, lo que restringe su uso como medio de transporte cotidiano. Actualmente se cuenta con aproximadamente 215 km de infraestructura ciclista, de los cuales solo 71.7 km fueron construidos por el Gobierno del Estado (IMDUT, 2025b). Esta red representa menos del 5 % de la infraestructura vial urbana, lejos del mínimo del 10 % recomendado por la NOM-004-SEDATU-2023.

Esta carencia resulta especialmente preocupante si se considera que el 39.4 % de los hogares en Yucatán reporta tener al menos una bicicleta de uso cotidiano, el porcentaje más alto del país, y que en municipios del interior esta proporción alcanza entre 70 y 75 % (Censo de Población y Vivienda, 2020), reflejando una fuerte dependencia del transporte activo. Sin embargo, esta misma población enfrenta altos niveles de riesgo: Yucatán ocupa el segundo lugar nacional en siniestros viales entre vehículos y ciclistas, con un 9.25 % de accidentes involucrando bicicletas, frente a un promedio nacional apenas superior al 1 % (INEGI, 2023c). En 2024, se registraron 256 muertes por siniestros viales, de las cuales 16 fueron de ciclistas, lo que representa un promedio de 1.3 decesos mensuales entre usuarios de bicicleta (INEGI, 2025).

La falta de planeación intermunicipal, mantenimiento y conectividad con equipamientos ha impedido la consolidación de un sistema ciclista funcional, afectando especialmente a personas de bajos ingresos, jóvenes estudiantes, trabajadoras del sector informal y habitantes de zonas rurales, quienes dependen de la bicicleta por razones económicas o de accesibilidad territorial. Según la *Encuesta Nacional de Ocupación y Empleo* (INEGI, 2024d), el 7 % de los viajes al trabajo y el 3 % de los trayectos escolares en Mérida se realizan en bicicleta. Asimismo, la *Encuesta Nacional de Ingreso y Gasto de los Hogares* (ENIGH: INEGI, 2018) revela que Yucatán encabeza el país con 57 bicicletas por cada 100 hogares, cifra superior a la de automóviles.

Otro obstáculo es la ausencia de infraestructura estratégica para el resguardo seguro de bicicletas, lo que limita la intermodalidad del sistema de transporte. No existen políticas públicas ni infraestructura adecuada en centros de transferencia, instituciones, zonas comerciales o espacios recreativos. A esto se suma el robo de bicicletas como uno de los delitos más comunes no denunciados, especialmente en el centro de Mérida y en zonas universitarias conforme lo establece la *Encuesta Nacional de Seguridad Pública* (ENSU: INEGIL, 2023d).

En cuanto a la infraestructura peatonal, se identifican serias deficiencias en términos de accesibilidad universal. La mayoría de los espacios públicos y vialidades en Yucatán no cumplen con los estándares establecidos por la *Ley General de Movilidad y Seguridad Vial* (2022) ni con la NOM-034-SEDATU-2022. Sólo el 38.6 % de las banquetas en Mérida tiene una anchura mayor a 1.20 m, el mínimo recomendado para garantizar accesibilidad (IMPLAN Mérida, 2024).

Esta deficiencia afecta directamente a una población significativa: el 12.4 % presenta alguna discapacidad o limitación para caminar, ver o desplazarse, y el 10.2 % tiene 60 años o más (INEGI, 2020). Según la *Encuesta Nacional de Victimización y Percepción sobre Seguridad Pública* (ENVIPE: INEGI, 2022a), el 33.5 % de las personas con discapacidad reporta como principal barrera la ausencia de infraestructura adecuada en la vía pública.

La falta de medidas efectivas de seguridad vial ha convertido a peatones y ciclistas en los usuarios más vulnerables del espacio público. En 2022, más del 34 % de las muertes por hechos de tránsito corresponden a estos grupos. En la Zona Metropolitana de Mérida, el 88.8 % de los siniestros fatales ocurre en vialidades primarias con velocidades superiores a los 50 km/h y sin infraestructura segura (IMDUT, 2025b). Esta situación también impacta zonas escolares, donde el 60 % de los cruces carecen de semáforos peatonales, señalización adecuada o vigilancia continua (IMPLAN Mérida, 2024).

Además, Yucatán carece de una política pública estatal que fomente la creación de zonas peatonales o áreas “Zona 30” (velocidad máxima de 30 km/h), como recomiendan la Organización Mundial de la Salud y la Organización de las Naciones Unidas. El 60 % de los sinies-

tros con víctimas peatones ocurre en zonas residenciales o comerciales sin cruces seguros ni pacificación del tránsito (INEGI, 2025).

En localidades menores a 15 mil habitantes, el 40.3 % de los traslados se realiza caminando, pero no existen programas de urbanismo táctico ni control de velocidad. La velocidad excesiva es el principal factor de mortalidad: según la OMS (2023), el riesgo de muerte por atropellamiento se multiplica significativamente al aumentar la velocidad de impacto.

Otro factor limitante es la falta de estudios sistemáticos, actualizados y prospectivos de movilidad. Esta carencia obstaculiza la planificación de sistemas de transporte sostenibles y dificulta la formulación de políticas públicas eficaces. El último Plan Integral de Movilidad Urbana Sustentable (PIMUS: IMPLAN, 2024) correspondiente al Municipio de Mérida fue publicado en 2016 y no contempla el crecimiento post pandemia ni el aumento del parque de motocicletas (+164 % entre 2010 y 2021 conforme a INEGI, 2024e).

También se evidencia una ausencia de metodologías unificadas y herramientas tecnológicas para la movilidad, lo cual limita la alineación con políticas nacionales. Según ONU-Hábitat (2023), las ciudades sin estudios prospectivos tienen un 30 % más de probabilidad de sobredimensionar o subutilizar infraestructura.

La falta de integración de criterios de Desarrollo Orientado al Transporte Sustentable (DOTS) en la planeación urbana ha generado patrones de expansión con baja densidad habitacional, grandes distancias a servicios y trabajo, y exclusión de modos no motorizados. Más del 73 % del crecimiento urbano reciente en la ZMM ha ocurrido en zonas periféricas con escasa conectividad (SEDATU, 2023). Además, el 41 % de los nuevos fraccionamientos se encuentra a más de 1.5 km del transporte público más cercano (IMPLAN Mérida, 2024), lo que incrementa la dependencia del vehículo privado.

Esto repercute en la economía de las familias: el 26.7 % de los hogares destina más del 20 % de su ingreso mensual al transporte, superando los niveles recomendados para una movilidad asequible conforme lo establecido en la ENIGH (INEGI, 2022b).

Finalmente, Yucatán enfrenta una fragmentación del espacio público y la ausencia de redes verdes y corredores peatonales, lo cual limita la cohesión urbana y el acceso equitativo al espacio público. Aunque los parques y áreas verdes tienen alto valor social, ambiental y recreativo, su falta de interconexión reduce significativamente su uso y beneficios. El 48.6 % de las colonias del sur y poniente de Mérida no cuenta con un parque público accesible a menos de 500 metros (INEGI, 2020), y sólo el 2.37 % del suelo urbanizado está destinado a espacios públicos efectivos, muy por debajo del 15 % recomendado por ONU-Hábitat.

La desconexión entre áreas verdes y la escasa infraestructura peatonal impiden el pleno

aprovechamiento de proyectos como el Parque Lineal “Los Paseos”. Según encuestas comunitarias (LUM, 2023), la principal mejora deseada por usuarios es la continuidad del corredor y su conexión con otros servicios urbanos, lo que reafirma la necesidad de integrar estos espacios en una red urbana continua, segura y ecológica.

A partir del diagnóstico realizado se identifican cuatro grandes problemas:

1. Incremento desordenado de la superficie urbana en los asentamientos humanos de Yucatán. Esta situación es generada por los procesos de expansión urbana descontrolada, el incremento de la ocupación irregular del suelo, y el aumento de los procesos de urbanización en zonas de alto valor ecológico y zonas de riesgo. Lo anterior propicia un escenario donde se limitan las opciones de la población a suelo y vivienda adecuados, incrementa el impacto ambiental de la urbanización y aumenta la exposición a peligros de las personas que habitan en zonas de riesgo, dando cuenta de la promoción de un modelo de desarrollo urbano insostenible. Lo anterior se vincula a un débil escenario institucional, siendo los principales retos:
 - Débil regulación territorial
 - Insuficientes o inadecuados instrumentos de planeación y gestión territorial
 - Baja especialización de dependencias municipales relacionadas con el ordenamiento territorial y el desarrollo urbano
 - Desactualización y ambigüedad del marco legal y normativo en materia de desarrollo territorial
 - Débil régimen sancionatorio por ocupación de suelos no aptos
 - Insuficientes organismos de gobernanza territorial y mecanismos para la coordinación interinstitucional considerando que el desarrollo territorial compete a los tres niveles de gobierno
2. Aumento de la fragmentación territorial por dinámicas inmobiliarias e industriales en la Zona Metropolitana de Mérida. Esta situación ha sido impulsada por la expansión urbana descontrolada, la dispersión de desarrollos inmobiliarios e industriales, y la urbanización en zonas de alto valor ecológico. Como resultado, se generan efectos negativos como la desconexión entre colonias periféricas, mayores costos de transporte, pérdida de biodiversidad, y una creciente insostenibilidad del modelo de desarrollo urbano e industrial. Estos efectos se traducen en un modelo territorial desarticulado, con barreras físicas y funcionales que limitan la integración regional y aumentan la presión sobre los ecosistemas. Las causas de esta problemática se encuentran en la débil regulación del suelo, la escasa coordinación intergubernamental, la falta de instrumentos de planeación con visión metropolitana, y la desarticulación entre políticas urbanas, ambientales y catastrales. Este escenario evidencia la necesidad de fortalecer la planeación territorial, la gobernanza, y promover modelos de ciudad compacta y sustentable.
3. Débil visión del desarrollo urbano territorial y acceso limitado a servicios urbanos por parte de la población en situación de vulnerabilidad en los asentamientos humanos de Yucatán. Esta situación se manifiesta en la falta de servicios básicos como agua, saneamiento, electricidad, salud (segundo y tercer nivel) y educación (media superior y superior), especialmente en localidades rurales y/o alejadas de las grandes ciudades o polos de desarrollo. Como consecuencia,

se incrementa el rezago social, la inseguridad, la movilidad pendular hacia ciudades con servicios, y se reducen las oportunidades educativas y laborales, profundizando la desigualdad territorial. Esta problemática se vincula con un modelo de desarrollo territorial inequitativo, que concentra la inversión y los servicios en zonas urbanas principales. Las causas estructurales incluyen la baja disponibilidad de recursos municipales, la débil coordinación intergubernamental, la desconexión entre planeación territorial y políticas de equipamiento urbano, y la limitada infraestructura instalada. Este panorama exige una reorientación de las políticas públicas hacia un acceso equitativo a los bienes y servicios del territorio, priorizando la inversión en infraestructura social para la población en situación de vulnerabilidad.

4. Limitado desarrollo de una conectividad y movilidad sostenible en Yucatán. Esta situación se manifiesta en la expansión del uso del vehículo particular, el crecimiento del parque vehicular y la alta siniestralidad vial, especialmente entre usuarios vulnerables como peatones y ciclistas. A nivel macro, este escenario refleja un modelo de movilidad insostenible, fragmentado y excluyente, que incrementa la desigualdad en el acceso a servicios, eleva los costos familiares de transporte y deteriora el entorno urbano y ambiental. Entre los principales efectos se encuentran la baja cobertura de infraestructura ciclista y peatonal, la desconexión entre áreas verdes y equipamientos urbanos, la escasa intermodalidad del transporte público, y la creciente dependencia del automóvil. Estos factores limitan las opciones de movilidad segura y accesible, especialmente para personas con discapacidad, adultos mayores, estudiantes y habitantes de zonas rurales. A pesar de algunos avances en la percepción del transporte público y el crecimiento del acceso a internet, persisten brechas significativas en la distribución territorial de la infraestructura y los servicios.

Las causas de esta problemática se relacionan con la falta de planeación intermunicipal, la ausencia de estudios prospectivos de movilidad, la débil integración de criterios de desarrollo orientado al transporte sustentable (DOTS), y la carencia de políticas públicas para la pacificación del tránsito y la promoción de modos activos. Asimismo, la baja densidad de transporte público, la falta de infraestructura segura para bicicletas y peatones, y la escasa inversión en espacios públicos interconectados, refuerzan un modelo urbano disperso y excluyente. Por lo anterior, se afirma que esta situación representa un problema estructural que afecta la calidad de vida, la equidad territorial y la seguridad vial. Este panorama exige una transformación estructural hacia una movilidad más equitativa, segura y sostenible, que priorice a las personas y no a los vehículos.

Los desafíos identificados en este diagnóstico reflejan problemas urbanos complejos y profundamente interrelacionados. Estos fenómenos no sólo afectan la calidad de vida de la población, sino que también comprometen la sostenibilidad ambiental, la equidad social, la eficiencia del desarrollo urbano y la atención de los grupos vulnerables en el estado.

El presente diagnóstico se ha estructurado con un enfoque sistémico y multidimensional, considerando la interrelación de factores y los impactos que tienen injerencia en las complejas dinámicas territoriales que conforman el territorio yucateco. Las dimensiones territorial, institucional, socioespacial y de movilidad permiten comprender cómo la expansión urbana desordenada, la fragmentación del territorio, la desigualdad en el acceso a servicios,

y la falta de infraestructura para una movilidad segura y sostenible, se entrelazan y refuerzan mutuamente.

Por su lado, de manera transversal la dimensión metropolitana evidencia que estos retos se intensifican en la Zona Metropolitana de Mérida, donde la dispersión urbana, la débil articulación institucional y la desconexión de los sistemas urbano, ecológico y vial, generan un entorno adverso para la sostenibilidad y la equidad territorial.

Lo anterior, permitirá la toma de decisiones en cuanto a políticas públicas que permitan enfrentar los desafíos y problemas urbanos.

V. Prioridades del Desarrollo

En el marco del Renacimiento Maya se presentan las Prioridades del Desarrollo que guiarán la acción gubernamental durante los próximos años. Estos temas estratégicos representan la conexión entre el conocimiento técnico y la voz ciudadana concretando las necesidades más apremiantes de nuestra sociedad.

Las Prioridades del Desarrollo son temas estratégicos que surgen de un análisis y jerarquización de problemáticas identificadas en el diagnóstico. Representan los ámbitos clave donde deben concentrarse los esfuerzos institucionales para impulsar el bienestar social, el crecimiento equilibrado y la sostenibilidad en el territorio. En este apartado del PMP se enlistan las Prioridades identificadas para este Programa de Mediano Plazo, la descripción de cada una y los problemas públicos relacionados. Estas prioridades permiten organizar y focalizar las intervenciones públicas asegurando que los recursos se destinen a las áreas de mayor impacto.

Las Prioridades del Desarrollo son un reflejo de la determinación de un gobierno que actúa con sentido histórico y responsabilidad social, que atiende primero lo más urgente sin dejar a un lado las bases para un cambio duradero y garantizar que ningún yucateco se quede atrás. Cada Prioridad responde a problemas concretos y servirá como guía para orientar las Políticas Públicas hacia los resultados que nuestra población espera y merece. Con esta planeación estratégica Yucatán avanza paso a paso hacia su versión más justa y próspera.

Prioridades del Desarrollo Identificadas

1. Integración territorial para un desarrollo metropolitano sostenible
2. Modelo de desarrollo urbano territorial compacto, ordenado y sostenible
3. Acceso equitativo a infraestructura pública y servicios urbanos para el bienestar social
4. Infraestructura para movilidad sustentable y resiliente

Integración territorial para un desarrollo metropolitano sostenible: Reducir la fragmentación territorial de la región metropolitana propiciada por la localización dispersa y desordenada de las actividades inmobiliarias e industriales, favoreciendo la accesibilidad territorial de los asentamientos humanos, la integración funcional de las zonas periféricas y la interconexión de ecosistemas de alto valor ecológico, con el fin de coadyuvar a un desarrollo metropolitano sostenible.

Modelo de desarrollo urbano territorial compacto, ordenado y sostenible: Promover el crecimiento ordenado de los asentamientos humanos en el Estado de Yucatán bajo criterios de sostenibilidad y compacidad, contribuyendo a la ocupación regular del suelo urbano, la disminución de riesgos urbanos, la preservación de los recursos naturales y el acceso a una vivienda adecuada.

Acceso equitativo a infraestructura pública y servicios urbanos para el bienestar social: Garantizar que las personas en situación de vulnerabilidad en los asentamientos humanos de Yucatán tengan acceso a infraestructura, equipamientos y servicios públicos bajo un enfoque de equidad territorial y bienestar social, con el fin de ampliar las oportunidades de acceso al empleo, salud, educación, seguridad pública, recreación y otros servicios básicos, como medio para la reducción del rezago social, la marginación y la pobreza multidimensional.

Infraestructura para movilidad sustentable y resiliente: Promover que las personas tengan acceso a un sistema de movilidad sustentable, resiliente y moderno, a través de la provisión oportuna de infraestructura y servicios que amplíen las opciones de traslado en congruencia con la jerarquía de movilidad, facilitando los desplazamientos accesibles, seguros y equitativos en las dinámicas de movilidad cotidiana, como medio para promover un desarrollo socioeconómico sostenible.

Problemas Públicos Identificados

Tabla 1. Problemas Públicos identificados derivado de las prioridades del desarrollo

Prioridad del Desarrollo	Problema Central
Prioridad 1: Integración territorial para un desarrollo metropolitano sostenible.	Aumento de la fragmentación territorial por dinámicas inmobiliarias e industriales en la Zona Metropolitana de Mérida.
Prioridad 2: Modelo de desarrollo urbano territorial compacto, ordenado y sostenible.	Incremento desordenado de la superficie urbana en los asentamientos humanos de Yucatán.
Prioridad 3: Acceso equitativo a infraestructura pública y servicios urbanos para el bienestar social.	Limitado acceso a servicios urbanos de la población en situación de vulnerabilidad en los asentamientos humanos en Yucatán.
Prioridad 4: Infraestructura para movilidad sustentable y resiliente.	Movilidad y conectividad insostenibles en Yucatán que afectan la equidad, la seguridad vial, la accesibilidad y el desarrollo digital.

VI. Objetivos y Estrategias

En el Gobierno del Estado estamos convencidos de que la verdadera transformación se construye con una visión clara de lo que se debe hacer para lograr los resultados deseados.

Para lograr lo anterior, cada Prioridad del Desarrollo se atiende a través de los Objetivos y las Estrategias que se presentan en esta sección y que han sido diseñados para traducir las necesidades en acciones institucionales efectivas.

Cada Objetivo representa un ideal que contribuye directamente a la solución de los problemas identificados. Las Estrategias, por su parte, detallan el conjunto de acciones coordinadas que permitirán alcanzar dichos objetivos, asegurando un enfoque integral y multisectorial. Esta estructura garantiza que las intervenciones públicas no solo respondan a las problemáticas actuales, sino que además generen las condiciones para un desarrollo sostenible e incluyente.

Al establecer esta clara relación entre Objetivos y Estrategias, el Programa de Mediano Plazo se consolida como instrumento fundamental para materializar lo plasmado en el Plan Estatal de Desarrollo Renacimiento Maya 2024-2030, asegurando que cada acción institucional contribuya a mejorar la calidad de vida de los yucatecos.

Prioridad del Desarrollo 1: Integración territorial para un desarrollo metropolitano sostenible

Objetivos

- Disminuir las barreras territoriales y urbanas en la periferia de los municipios metropolitanos.
- Ordenar la localización de unidades económicas en la Zona Metropolitana en el territorio para facilitar su integración logística y productiva.
- Fomentar la habitabilidad y eficiente integración urbana de fraccionamientos, comisarías y colonias en las periferias urbanas de la Zona Metropolitana.
- Promover la conservación y aumento de la cobertura forestal en la Zona Metropolitana.

Estrategias

- Fortalecer la política de suelo urbano para el desarrollo urbano territorial sostenible en la región metropolitana.
- Crear instrumentos de ordenamiento, planeación y gestión del desarrollo urbano territorial con enfoque de innovación, inclusión, perspectiva de género y atención a los grupos vulnerables.
- Impulsar proyectos de desarrollo urbano territorial que articulen física y funcionalmente los centros de población y las zonas económicas productivas con una perspectiva de integración territorial.
- Consolidar mecanismos de coordinación intergubernamental para la planeación del desarrollo urbano y la regulación territorial en la Zona Metropolitana.
- Actualizar el marco legal y normativo en materia de desarrollo urbano, territorial y metropolitano para fortalecer la armonización entre las políticas de desarrollo urbano y las políticas de conservación ecológica.

Prioridad del Desarrollo 2: Modelo de desarrollo urbano territorial compacto, ordenado y sostenible

Objetivos

- Promover la disponibilidad de suelo urbano para el desarrollo de zonas habitacionales bajo criterios de vivienda adecuada, proximidad urbana y acceso integral a servicios urbanos.
- Fortalecer la certeza jurídica en los asentamientos humanos mediante el robustecimiento del marco legal para el ordenamiento territorial y el desarrollo urbano.
- Prevenir la fragmentación territorial y los impactos urbano-ambientales asociados a la expansión urbana.

Estrategias

- Fortalecer el marco institucional municipal para el desarrollo urbano territorial.
- Fortalecer la actualización y armonización normativa en materia de desarrollo urbano territorial, con énfasis en la regulación territorial y gestión urbana de los asentamientos humanos.
- Identificar y proponer mecanismos para el control del crecimiento disperso de las áreas periurbanas.
- Consolidar organismos de gobernanza territorial y coordinación interinstitucional para la gestión urbana, territorial y ambiental.
- Fortalecer el marco de planeación en materia de desarrollo urbano territorial.
- Promover acciones de equipamientos, infraestructura y servicios urbanos en zonas con potencial de densificación y áreas estratégicas para el desarrollo urbano territorial.
- Incentivar proyectos de consolidación, densificación y regeneración urbana en áreas deterioradas o subutilizadas.

Prioridad del Desarrollo 3: Acceso equitativo a infraestructura pública y servicios urbanos para el bienestar social

Objetivos

- Contribuir en la mejora de la seguridad urbana en los asentamientos humanos.
- Fomentar un desarrollo urbano inclusivo que facilite el acceso equitativo de las personas a la infraestructura pública y los servicios urbanos.
- Garantizar el fortalecimiento de la infraestructura pública y servicios urbanos que favorezcan la productividad del territorio y generación de empleo en los asentamientos humanos.
- Fomentar la mejora de la habitabilidad y accesibilidad territorial de los asentamientos humanos.

Estrategias

- Actualizar los instrumentos de desarrollo urbano territorial para la identificación de prioridades y zonas con vulnerabilidad social, que orienten la provisión de infraestructura pública y servicios urbanos.
- Consolidar mecanismos de coordinación intergubernamental para la planeación, programación, priorización, ejecución y gestión de las acciones públicas, orientadas a la construcción y mejoramiento de la infraestructura básica, educativa, de salud, recreativa, cultural, deportiva, tecnológica, productiva y de seguridad pública, bajo criterios de equidad socio territorial.
- Desarrollar estudios para identificar brechas de accesibilidad territorial a servicios como salud, educación y empleo, y priorizar zonas de atención en la planeación de infraestructura.
- Promover proyectos de desarrollo urbano para la atención de zonas con déficit de infraestructura pública, servicios urbanos y fuentes de empleo.
- Promover la incorporación de criterios de priorización territorial en los mecanismos de financiamiento de infraestructura pública para garantizar el acceso equitativo en zonas vulnerables.

Prioridad del Desarrollo 4: Infraestructura para movilidad sustentable y resiliente

Objetivos

- Fortalecer la infraestructura y equipamiento urbano en los municipios.
- Fomentar la movilidad inteligente y brindar acceso equitativo a servicios.
- Reducir la congestión vial, contaminación y promover costos económicos.
- Disminuir las tasas de incidentes viales y tener mayor seguridad vial.
- Mejorar la calidad de vida mediante infraestructura de movilidad sustentable que genere beneficios sociales y ambientales.
- Crear infraestructura de movilidad para la población vulnerable (peatón, ciclista y usuario de transporte público).
- Planificación eficiente y alta calidad del sistema de movilidad integral.

Estrategias

- Realizar estudios técnicos participativos para identificar zonas prioritarias de intervención en infraestructura.
- Integrar puntos de conexión entre ciclo vías y transporte público para garantizar intermodalidad eficiente.
- Promover proyectos piloto de movilidad.
- Fomentar las zonas de bajas emisiones en áreas urbanas con alta densidad.
- Desarrollar campañas de cultura vial que refuercen el respeto al peatón y al ciclista como prioridad en la pirámide de movilidad.
- Conectar parques y áreas verdes mediante corredores peatonales y ciclistas seguros
- Ampliar la cobertura de infraestructura ciclista conectando colonias populares con centros de trabajo, salud y educación.
- Integrar criterios de resiliencia climática y sustentabilidad en la planeación de proyectos de movilidad urbana.
- Promover el acceso gratuito o subsidiado a internet en parques para poblaciones vulnerables.

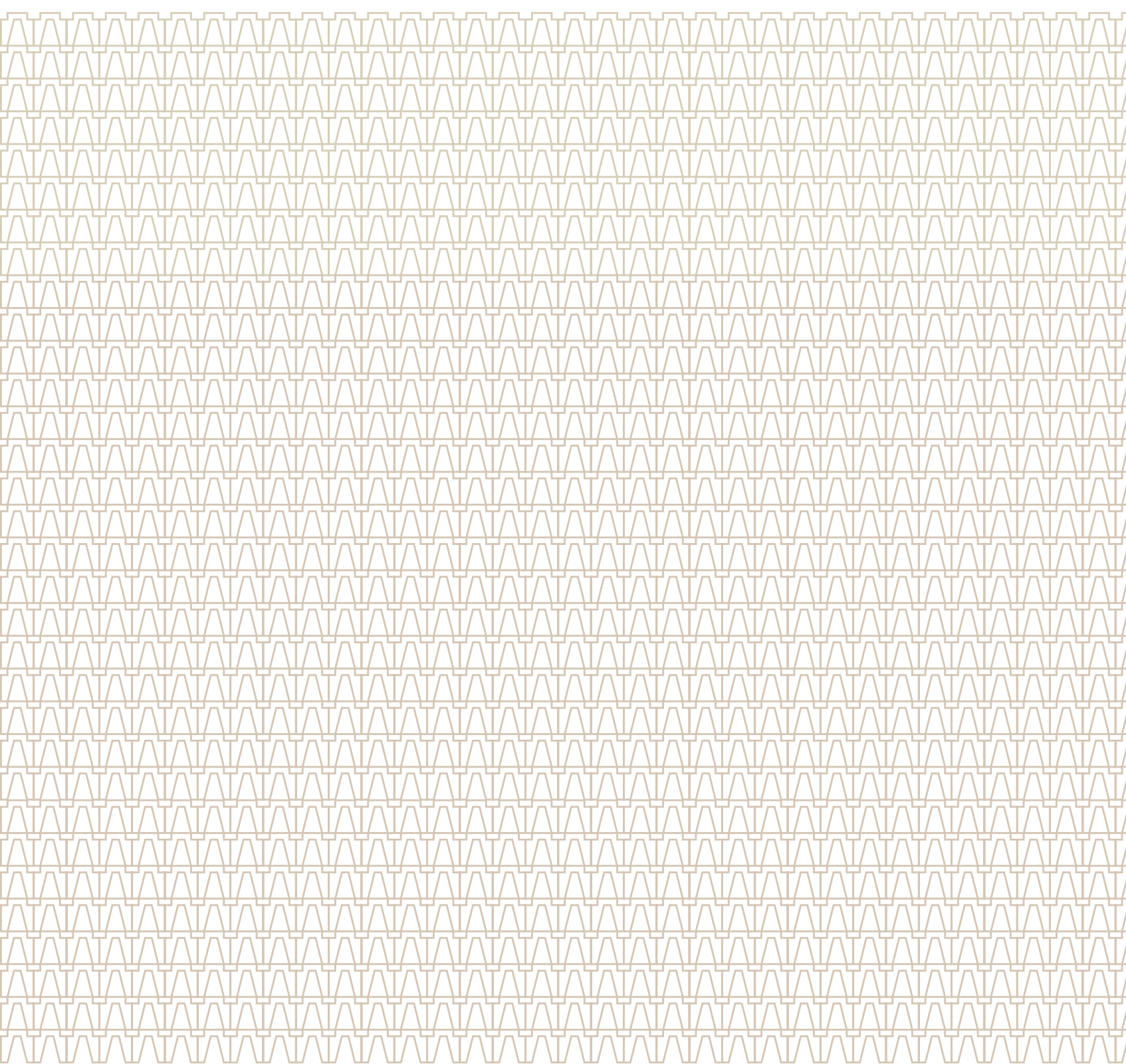
VII. Políticas Públicas

En Yucatán estamos escribiendo una nueva historia, una donde el bienestar y la justicia social se construyen con decisiones firmes, pero también con el corazón puesto en las personas. En esta sección encontrarás las políticas públicas que traducen en acciones concretas los compromisos del Gobierno del Estado, con el firme propósito de reducir las desigualdades, atender lo urgente y sembrar soluciones duraderas que no dejen a nadie atrás.

Cada política pública aquí presentada nace de un proceso reflexivo y colectivo: parte de diagnósticos claros, de la voz de la ciudadanía y de un profundo análisis sobre lo que es posible hacer, cómo hacerlo y con quién hacerlo. Estas políticas no son ideas sueltas, son respuestas estructuradas a problemáticas reales, que consideran a las personas como el centro de cada decisión.

Por eso, en este apartado encontrarás, para cada política pública, una explicación del problema que busca resolver, a quién va dirigida, por qué es necesaria y cómo contribuirá a la transformación del estado. Además, se presenta un análisis de su viabilidad desde cinco dimensiones fundamentales: legal, técnica, política, social y ambiental.

Este esfuerzo no sólo busca generar resultados, sino hacerlo con responsabilidad, con sensibilidad y con visión de futuro. Porque construir un Yucatán más justo, humano y sostenible requiere de políticas públicas que estén a la altura de los desafíos, pero, sobre todo, de las esperanzas de su gente.



1

Política Pública

Ordenamiento Territorial, Sostenible y Justo para la Zona Metropolitana de Mérida

Política Pública 1. Ordenamiento Territorial Sostenible y Justo para la Zona Metropolitana de Mérida

Problema Público que Atiende

Incremento de la fragmentación territorial y ecológica en la Zona Metropolitana de Mérida por la débil regulación de dinámicas inmobiliarias e industriales, lo que provoca la fragmentación de asentamientos humanos y ecosistemas naturales que se ven afectados por la localización de empresas, industrias, desarrollos inmobiliarios y otras actividades de alto impacto urbano en la periferia metropolitana.

Población Objetivo o Área de Enfoque

La política pública “Ordenamiento Territorial, Sostenible y Justo para la Zona Metropolitana de Mérida” considera como área de enfoque a los municipios pertenecientes a la Zona Metropolitana de Mérida como Acanceh, Chicxulub Pueblo, Conkal, Hunucmá, Ixil, Kanasín, Mérida, Progreso, Samahil, Timucuy, Tixkokob, Tixpéhual, Ucú y Umán.

A continuación, se diferencian los principales grupos prioritarios identificados a partir del área de enfoque:

Los municipios con altas tasas de crecimiento, expansión y dispersión urbana, esto debido a que las altas de crecimiento, expansión y dispersión urbana por dinámicas inmobiliarias e industriales están asociadas a débiles mecanismos de planeación, ordenamiento y regulación territorial, favoreciendo la fragmentación territorial de asentamientos humanos por procesos de conurbación y de ecosistemas por la dispersión del suelo urbano. En este grupo prioritario, forman parte 11 de los 14 municipios que integran la Zona Metropolitana de Mérida los cuales son Chicxulub Pueblo, Conkal, Hunucmá, Ixil, Kanasín, Mérida, Progreso, Tixkokob, Tixpéhual, Ucú y Umán (PEOTDUY: IMDUT, 2024).

También están los municipios con áreas de importancia ambiental e hidrológica, ya que en la Zona Metropolitana de Mérida se ubican zonas de importancia ambiental e hidrológica, en su mayoría decretadas como Áreas Naturales Protegidas. En estas existe una mayor incidencia de conflictos urbano-ambientales por la especulación inmobiliaria, el incumplimiento de las normas de ordenamiento ecológico y la ocupación irregular del suelo no apto para urbanización. Además, los 14 municipios que integran la Zona Metropolitana de Mérida tienen áreas de importancia hidrológica al estar ubicadas en mayor o menor medida al interior o en el área de influencia de la Reserva Estatal Geohidrológica “Anillo de Cenotes” (PEOTDUY: IMDUT, 2024). Por otro lado, el territorio de 11 municipios de la Zona Metropolitana de Mérida está localizado total o parcialmente en Áreas Naturales Protegidas de jurisdicción estatal o municipal: Acanceh, Hunucmá, Ixil, Kanasín, Mérida, Progreso, Timucuy, Tixkokob, Tixpéhual, Ucú y Umán (PEOTDUY: IMDUT, 2024), además de que el territorio de 7 municipios se localiza total o parcialmente en la franja costera y su zona de influencia confor-

me al Programa de Ordenamiento del Territorio Costero de Yucatán (POETCY, última actualización 2015), el cual tiene una alta fragilidad ambiental y vulnerabilidad ante riesgos: Hunucmá, Progreso, Ucú, Mérida, Conkal, Ixil y Chicxulub Pueblo.

Los municipios con mayor dinámica industrial, este grupo es relevante debido a que diversos municipios de la Zona Metropolitana de Mérida tienen especialización en el sector industrial, siendo esta región el escenario de la localización de megaproyectos industriales con alto impacto urbano, territorial y ambiental. Históricamente la localización industrial se ha realizado bajo un modelo disperso y desordenado que deriva en la deforestación de grandes superficies de suelo y conflictos socioambientales. Asimismo, genera complejas dinámicas para el desplazamiento de personas y mercancías a través del sistema de vialidad y transporte regional. trece de catorce municipios que son Acanceh, Chicxulub pueblo, Ixil, Conkal, Hunucmá, Kanasín, Mérida, Progreso, Samahil, Tixpéhual, Tixkokob, Ucú y Umán tienen especialización industrial y en su territorio se localizan megaproyectos industriales (PEOTDUY: IMDUT, 2024).

Los municipios con mayor estado de conurbación, este grupo se identificó ya que como consecuencia de los procesos de expansión urbana, diversos asentamientos humanos de los municipios metropolitanos se han integrado físicamente, propiciando cuatro grandes retos: el problemas de jurisdicción respecto a los límites intermunicipales y provisión de servicios, el encapsulamiento, segregación y gentrificación de comunidades rurales, las Incompatibilidades de uso de suelo por la colindancia de zonas habitacionales y actividades productivas de alto impacto territorial, así como la formación de corredores urbano-productivos en torno a las principales vialidades propiciando una mayor dispersión territorial. Cinco de catorce municipios que son Conkal, Kanasín, Mérida, Progreso, Ucú y Umán, presentan algún nivel de conurbación entre las cabeceras municipales y las principales carreteras. (PEOTDUY: IMDUT, 2024)

Descripción de la Intervención Pública

La finalidad de esta intervención es promover un modelo metropolitano sostenible a través del fortalecimiento institucional y normativo en materia de ordenamiento territorial y desarrollo urbano.

En el ámbito territorial se abarca la Zona Metropolitana de Mérida que se encuentra conformada por los municipios de Acanceh, Chicxulub Pueblo, Conkal, Hunucmá, Ixil, Kanasín, Mérida, Progreso, Samahil, Timucuy, Tixkokob, Tixpéhual, Ucú, Umán. A nivel institucional, se promueve la coordinación entre dependencias federales como la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano (SEDATU), la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales (SEMARNAT), la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transporte (SICT), la Comisión Nacional de Áreas Naturales Protegidas (CONANP), la Procuraduría Federal de Protección al Ambiente (PROFEPA), la Comisión Nacional de Vivienda (CONAVI), el Registro Agrario Nacional (RAN), el Instituto Nacional del Suelo Sustentable (INSUS), el Instituto del Fondo Nacional de la Vivienda para los Trabajadores (INFONAVIT), la Procuraduría Agraria, dependencias estatales como la Secretaría de Infraestructura para el Bienestar (SIB), la Secretaría de Desarrollo Sustentable (SDS), la Secretaría de Economía y Trabajo de Yucatán (SETY), el Instituto de Movilidad y Desarrollo Urbano y Territorial (IMDUT), el Instituto de Vivienda de Yucatán (IVEY), el Instituto de Infraestructura Carretera de Yucatán (INCAY), el Instituto de Seguridad Jurídica Patrimonial de Yucatán (INSEJUPY), la Coordinación Estatal de Protección Civil de Yucatán (PROCIVY) e instituciones municipales como el Instituto Municipal de

Planeación de Mérida (IMPLAN), así como las unidades administrativas con atribuciones de catastro y desarrollo urbano de los municipios metropolitanos

En el ámbito normativo, se requiere crear o adecuar legislación federal y estatal en materia de desarrollo metropolitano y desarrollo urbano territorial, principalmente en materia de coordinación institucional intermunicipal en el ámbito metropolitano; instrumentos de planeación territorial de ámbito metropolitano y municipal; fortalecer los procedimientos y tramitología en materia de desarrollo urbano ambiental en el ámbito federal, estatal, metropolitano y municipal; así como normativa municipal que regule la coordinación institucional intermunicipal en el ámbito metropolitano.

Contribución a la Transformación Deseada

Esta Política Pública contribuye a fortalecer un modelo de desarrollo territorial ordenado, equitativo y ambientalmente sostenible en el estado de Yucatán, garantizar una movilidad incluyente, segura y sustentable en el estado de Yucatán, con acceso equitativo a tecnologías, infraestructura y servicios de transporte, así como garantizar el ejercicio pleno de los derechos de las mujeres en el entorno urbano con acceso equitativo a la infraestructura y los servicios, y con participación activa en la toma de decisiones.

Justificación de la Intervención Pública

La política Pública “Ordenamiento Territorial, Sostenible y Justo para la Zona Metropolitana de Mérida” impulsa la sostenibilidad urbana a través de la disminución de la fragmentación territorial y ecológica en la Zona Metropolitana de Mérida.

Su implementación es pertinente ya que la Zona Metropolitana de Mérida ha concentrado históricamente las principales dinámicas de expansión urbana en el Estado de Yucatán. En 1950, la superficie urbana del municipio de Mérida se estimaba en 4,264 hectáreas; sin embargo, para el periodo 2020-2024, esta cifra ascendió a 31,541 hectáreas. Este crecimiento acelerado está estrechamente vinculado a la localización de desarrollos inmobiliarios, industriales y turísticos. No obstante, dicha expansión ha superado la capacidad institucional y regulatoria de los municipios en materia de ordenamiento territorial, generando procesos fragmentados y desorganizados que han derivado en una configuración urbana dispersa y ambientalmente insostenible (PEOTDUY: IMDUT, 2024).

Por lo anterior, resulta pertinente fortalecer la planeación y gestión del desarrollo urbano territorial desde una visión metropolitana, que articule capacidades institucionales y mecanismos de regulación eficaces. La comprensión de estas dinámicas es esencial para justificar intervenciones que promuevan un desarrollo metropolitano equilibrado, sostenible y con visión de largo plazo. Asimismo, se vuelve prioritario establecer políticas públicas que mitiguen la fragmentación y promuevan la integración territorial y ecológica.

Además de pertinente es oportuna ya que el marco jurídico del ámbito federal y estatal considera al desarrollo metropolitano como tema concurrente, destacando el artículo 22, inciso B de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos (1917), que refiere a los mecanismos de coordinación administrativa en materia de planeación del desarrollo metropolitano y ejecución de acciones regionales para la prestación de servicios públicos comunes. De igual forma, la legislación federal y esta-

tal en materia de asentamientos humanos, ordenamiento territorial y desarrollo urbano establece disposiciones para el reconocimiento, delimitación, planeación, gestión y coordinación institucional en las zonas metropolitanas.

Estos referentes normativos ofrecen una base sólida y coherente para la actuación coordinada en zonas metropolitanas, lo cual representa una valiosa oportunidad para consolidar estrategias integrales de desarrollo urbano y territorial. Sobre todo, por la reciente aprobación de la Ley de Coordinación Metropolitana, Desarrollo Regional y Asociatividad Intermunicipal en Yucatán (2024) que genera un escenario propicio para fortalecer esquemas de gobernanza multinivel y cooperación entre municipios, aspecto clave para atender los retos compartidos en materia de servicios, infraestructura y uso del suelo.

Además, la alineación programática de los instrumentos de planeación, como la Estrategia Nacional de Ordenamiento Territorial (2021), el Programa de Ordenamiento Territorial de la Región Sur-Sureste (2024), el Programa Estatal de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano de Yucatán (PEOTDUY: IMDUT, 2024), y el Plan Estatal de Desarrollo Renacimiento Maya 2024-2030, permite alinear objetivos y recursos hacia un modelo de ciudad compacta, sustentable y equitativa en la Zona Metropolitana de Mérida. Estas condiciones generan una ventana de oportunidad para impulsar proyectos metropolitanos estratégicos, mejorar la eficiencia territorial, y evitar procesos como la expansión descontrolada y la especulación inmobiliaria.

En este contexto, el reconocimiento legal y programático de la primacía urbana de la región metropolitana sobre otras áreas del estado convierte a este territorio en un espacio prioritario para implementar iniciativas de planeación del desarrollo urbano territorial con enfoque metropolitano, que promuevan el bienestar de la sociedad y la sostenibilidad a largo plazo.

Además, la urgencia de su implementación es innegable, ya que la situación actual de la Zona Metropolitana de Mérida evidencia una creciente fragmentación territorial que no solo compromete la funcionalidad urbana, sino que también pone en riesgo la cohesión social y la sostenibilidad ambiental del territorio. Esta fragmentación, impulsada principalmente por un crecimiento desordenado de los desarrollos inmobiliarios e industriales, ha deteriorado gravemente la estructura urbana a escala metropolitana, el acceso equitativo a servicios básicos, la movilidad urbana y la integridad de los ecosistemas.

La urgencia radica en que, de no promover políticas de desarrollo urbano territorial y gestión metropolitana integradas, los efectos negativos se intensificarán, generando mayores impactos en los ámbitos económico, social y ambiental. La continua expansión urbana sin control en la región metropolitana, presente desde hace más de cinco décadas, ha sobrepasado las capacidades de los municipios para planificar y gestionar adecuadamente el crecimiento, ya que, la integración física y funcional es inminente. Por ello, es prioritario actuar de manera inmediata, con mecanismos de ordenamiento, planeación, gestión y gobernanza metropolitana que permitan planificar, regular y coordinar acciones entre niveles de gobierno, a fin de detener la desarticulación del territorio y garantizar un desarrollo ordenado, justo y resiliente en la Zona Metropolitana de Mérida.

Resultados Esperados

Esta Política Pública está diseñada para generar impactos tangibles; los siguientes resultados reflejan los alcances prioritarios que se busca conseguir mediante su implementación:

1. Desarrollo urbano controlado y ordenado en la región metropolitana.
2. Asentamientos humanos y establecimientos industriales localizados bajo criterios de contención urbana.
3. Asentamientos humanos con trazas urbanas reguladas y conectadas.
4. Protección de zonas de alto valor ecológico frente a los procesos de urbanización y construcción de infraestructura regional.

Corresponsabilidad Institucional

La siguiente tabla presenta las unidades institucionales que participarán de manera coordinada para alcanzar los Resultados Esperados de esta Política Pública. Este esquema de corresponsabilidad garantiza una ejecución articulada que evite duplicidades y optimice recursos. Al delimitar con precisión las instancias involucradas se fortalece tanto la transparencia en la gestión como la gobernanza efectiva, asegurando el cumplimiento de los impactos proyectados.

Tabla 2. Actores en la implementación para el logro de resultados

Resultado Esperado	Institución
1.- Desarrollo urbano controlado y ordenado en la región metropolitana	Ayuntamientos
	Instituto de Movilidad y Desarrollo Territorial y Desarrollo Urbano
	Secretaría de Desarrollo Sustentable
	Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales
	Comisión Nacional de Áreas Naturales Protegidas
	Procuraduría Federal de Protección al Medio Ambiente
	Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano
	Registro Agrario Nacional
	Instituto de Seguridad Jurídica Patrimonial de Yucatán
	Comisión Nacional de Vivienda
	Coordinación Estatal de Protección Civil
	Instituto de Vivienda de Yucatán
	Instituto de Suelo Urbano Sustentable
	Instituto del Fondo Nacional de Vivienda para Trabajadores
	Procuraduría Agraria

Tabla 2. Actores en la implementación para el logro de resultados

Resultado Esperado	Institución
2.- Asentamientos humanos y establecimientos industriales localizados bajo criterios de contención urbana	Ayuntamientos
	Instituto de Movilidad y Desarrollo Territorial y Desarrollo Urbano
	Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano
	Registro Agrario Nacional
	Instituto de Seguridad Jurídica Patrimonial de Yucatán
	Comisión Nacional de Vivienda
	Secretaría de Economía y Trabajo
	Instituto de Vivienda de Yucatán
	Instituto de Suelo Urbano Sustentable
	Instituto del Fondo Nacional de Vivienda para Trabajadores
3.- Asentamientos humanos con trazas urbanas reguladas y conectadas	Ayuntamientos
	Instituto de Seguridad Jurídica Patrimonial de Yucatán
	Registro Agrario Nacional
	Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transporte
	Secretaría de Infraestructura para el Bienestar
	Instituto de Infraestructura Carretera de Yucatán
	Instituto de Movilidad y Desarrollo Territorial y Desarrollo Urbano
4.- Protección de zonas de alto valor ecológico frente a los procesos de urbanización y construcción de infraestructura regional	Ayuntamientos
	Secretaría de Desarrollo Sustentable
	Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales
	Comisión Nacional de Áreas Naturales Protegidas
	Procuraduría Federal de Protección al Medio Ambiente
	Instituto de Movilidad y Desarrollo Territorial y Desarrollo Urbano
	Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano

Consideraciones de Factibilidad

La implementación de esta política pública presenta un alto grado de factibilidad en sus distintas dimensiones. En el ámbito legal, es factible ya que la política aborda la temática del desarrollo urbano y metropolitano que se encuentra respaldada por el marco jurídico federal y estatal, destacando las disposiciones de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos (1917), la Ley General de Asentamientos Humanos Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano (2016), la Ley de Asentamientos Humanos Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano del Estado de Yucatán (2023), y la Ley de Coordinación Metropolitana, Desarrollo Regional y Asociatividad Intermunicipal del Estado de Yucatán (2024). Si bien se tiene la fortaleza de contar con normativamente es viable y se encuentra prevista en el marco jurídico federal y estatal, se identifica como riesgo potencial la normativa municipal insuficiente y desactualizada que no establece las bases operativas y administrativas para

la implementación de la coordinación metropolitana en materia de desarrollo urbano territorial, limitando su aplicabilidad.

En cuanto a la factibilidad técnico-administrativa, demuestra ser viable ya que el Gobierno del Estado cuenta con instrumentos de ordenamiento territorial y ecológico actualizados (2023 y 2024), así como dependencias especializadas con una estructura orgánica y personal capacitado para la implementación de políticas de desarrollo urbano territorial (Secretaría de Desarrollo Sustentable, Instituto de Movilidad y Desarrollo Urbano Territorial, Instituto de Vivienda del Estado de Yucatán, etc.). Sin embargo, la capacidad de atención es limitada por la reducción histórica del presupuesto que impacta en la disponibilidad de recursos humanos y materiales. De forma particular, el desarrollo metropolitano es una atribución secundaria del Instituto de Movilidad y Desarrollo Urbano Territorial, sin existir unidades administrativas y estructuras especializadas en este ámbito. Dentro de sus fortalezas están que el Gobierno del Estado cuenta con unidades administrativas especializadas en desarrollo urbano territorial con capacidad técnica para la implementación de la política metropolitana, aunque se cuenta como potencial riesgo que en el ámbito estatal no existen unidades administrativas especializadas en desarrollo metropolitano, siendo esta una función secundaria del Instituto de Movilidad y Desarrollo Urbano Territorial a nivel de coordinación, por lo que su ámbito de actuación es limitado. En el ámbito municipal existe débil capacidad institucional de los municipios en materia de desarrollo urbano territorial que limita la coordinación institucional para el desarrollo metropolitano. De igual forma, no se han creado los organismos de gobernanza metropolitana que establece la legislación para la planeación, gestión y desarrollo metropolitano.

En la dimensión política, esta política pública es moderadamente factible debido a que la Zona Metropolitana de Mérida es reconocida por la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano, el Consejo Nacional de Población, y el Instituto Nacional de Estadística y Geografía, a través del documento técnico *Metrópolis de México 2020* (SEDATU, CONAPO e INEGI, 2023), asimismo se reconoce en el PEOTDUY (IMDUT, 2024). Finalmente, la política se encuentra alienada con la directriz 5 “Infraestructura para un Desarrollo Territorial, Ordenado y Sostenible”, vertiente 5.1 “Desarrollo urbano y ordenamiento territorial”, objetivo estratégico 5.1.1 “Reducir la expansión descontrolada, la fragmentación del territorio y la especulación inmobiliaria, promoviendo modelos de ciudad compacta y sustentable”, y de forma específica, con el objetivo 5.1.1.1 “Mejorar la efectividad de los planes de ordenamiento territorial en la Zona Metropolitana de Mérida y otros municipios estratégicos”, del *Plan Estatal de Desarrollo Renacimiento Maya 2024-2030*.

Es por eso que entre sus fortalezas esta el reconocimiento de la temática aplicable a la Zona Metropolitana de Mérida por los Gobiernos Federal y Estatal. Asimismo, diversos municipios metropolitanos han manifestado su interés de participar en una estrategia de coordinación intergubernamental para impulsar la planeación, gestión y desarrollo metropolitano. Aunque se identifica el riesgo de que la legislación establece que la política metropolitana deberá iniciar su construcción a partir de la firma de un Convenio de Coordinación Metropolitana entre los municipios, el Gobierno Estatal y Federal; desde 2019 se han realizado diversos esfuerzos para concretar este instrumento jurídico y a la fecha la gestión política ha limitado su formalización, ya que, algunos municipios aun no manifiestan interés para participar en las actividades de coordinación metropolitana.

En el aspecto social, es factible, los problemas que sustentan la definición de la política son reco-

nocidos por diversos sectores de la academia y sociedad civil especializados en el desarrollo urbano territorial, quienes han utilizado los diferentes foros de consulta ciudadana en los procesos de planeación promovidos por la federación, el estado o los municipios, para señalar su preocupación y enfatizar la prioridad de atender la expansión descontrolada, la fragmentación del territorio y la especulación inmobiliaria, promoviendo modelos de ciudad compacta y sustentable. Su fortaleza es el reconocimiento social de la problemática metropolitana por la academia y la sociedad civil y su riesgo radica en que la política podría generar rechazo al sector privado si se percibe como una medida restrictiva o excluyente, que inhiba el desarrollo inmobiliario e industrial.

Respecto a la factibilidad ambiental, es muy factible, ya que la preservación ecológica es un tema transversal de las políticas de desarrollo urbano territorial, siendo uno de los objetivos institucionales de las autoridades en materia urbana y ambiental, el de reducir los impactos de la urbanización desordenada y la especulación inmobiliaria. En ese sentido, el marco jurídico y de planeación vigente reconoce como prioridad delimitar, proteger y regular las zonas de alto valor ecológico, con el fin de ordenar los usos de suelo y actividades humanas en zonas aptas para su desarrollo en congruencia con los ordenamientos ecológicos y la política ambiental. En ese contexto, el Plan Estatal de Desarrollo Renacimiento Maya 2024-2030 establece como objetivo estratégico el de “Proteger los recursos y ecosistemas naturales de los impactos ambientales del desarrollo urbano”.

La sustentabilidad ambiental es un principio rector de las políticas de desarrollo urbano territorial conforme al marco jurídico y de planeación vigente, aunque se tiene el riesgo de contar con una difícil recuperación de ecosistemas altamente degradados y fragmentados por las dinámicas inmobiliarias e industriales promovidas sin un orden territorial, derivando en el impacto irreversible al equilibrio ecológico y climático.

Considerando integralmente estos factores, se concluye que la Política Pública “Ordenamiento Territorial, Sostenible y Justo para la Zona Metropolitana de Mérida” presenta condiciones óptimas para su implementación y se clasifica como una iniciativa de Alto Impacto para el desarrollo del Estado de Yucatán.

Articulación de la Política Pública con el Plan Estatal de Desarrollo Renacimiento Maya 2024–2030

La política pública se alinea con el Plan Estatal de Desarrollo Renacimiento Maya 2024-2030 conforme a la siguiente estructura programática:

- **Directriz 5.** Infraestructura para un desarrollo territorial ordenado y sostenible.
- **Vertiente 5.1.** Desarrollo urbano y ordenamiento territorial.
- **Objetivos estratégicos:**
 - 5.1.1 Reducir la expansión descontrolada, la fragmentación del territorio y la especulación inmobiliaria, promoviendo modelos de ciudad compacta y sustentable.
 - 5.1.2 Proteger los recursos y ecosistemas naturales de los impactos ambientales del desarrollo urbano
 - 5.1.3 Aumentar el acceso con equidad a los bienes y servicios del territorio
- **Vertiente 5.3.** Conectividad Sostenible

- **Objetivos estratégicos:**

- 5.3.3 Mejorar la movilidad urbana en tiempos de traslado y accesibilidad.

- **Vertiente 5.10.** Ciudades inclusivas y sostenibles para el bienestar de las mujeres

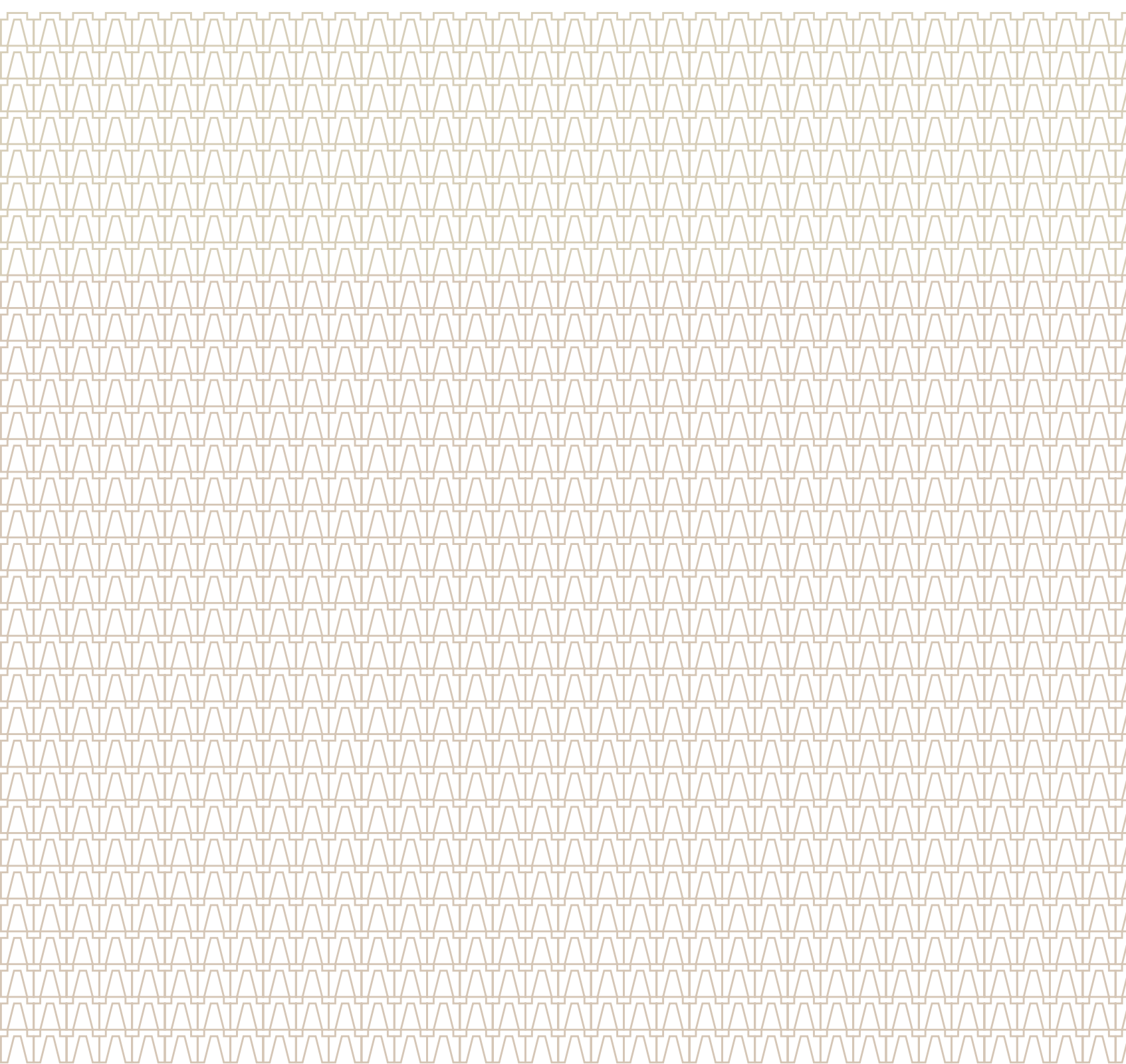
- **Objetivos estratégicos**

- 5.10.1 Mejorar las condiciones de acceso equitativo para las mujeres en la infraestructura urbana y de movilidad pública

- 5.10.2 Incrementar el acceso de las mujeres a servicios urbanos de calidad

- 5.10.3 Aumentar la participación y liderazgo de las mujeres en la gobernanza urbana

Orientado a que los asentamientos humanos y actividades productivas en la Zona Metropolitana de Mérida se localicen en zonas aptas que permitan promover un modelo metropolitano sostenible sin fragmentación territorial, con bajo impacto ambiental y amplios beneficios sociales por el acceso a servicios.



2

Política Pública

Desarrollo Urbano Territorial para los Asentamientos Humanos Sostenibles de Yucatán

Política Pública 2. Desarrollo Urbano Territorial para los Asentamientos Humanos Sostenibles de Yucatán

Problema Público que Atiende

Los asentamientos humanos en Yucatán crecen de manera no planeada, desordenada e insostenible en Yucatán. El incremento desordenado de la superficie urbana en los asentamientos humanos representa uno de los principales desafíos para el desarrollo territorial sostenible en Yucatán. Esta problemática deriva de la baja especialización técnica de las dependencias municipales con funciones asociadas al desarrollo urbano territorial, la desactualización del marco legal y normativo, la limitada presencia de organismos dedicados a la gobernanza territorial con enfoque urbano-ambiental, y el crecimiento constante de asentamientos humanos en zonas de riesgo. En conjunto, estos factores dificultan la planeación estratégica, comprometen la seguridad y calidad de vida de la población, y generan presiones sobre el suelo urbano que agravan la desigualdad social y el deterioro ambiental.

Población Objetivo o Área de Enfoque

Para la política pública “Desarrollo Urbano Territorial para los Asentamientos Humanos Sostenibles de Yucatán” se identificó que el área de enfoque son los asentamientos humanos y los municipios que presentan mayores tendencias y dinámicas de expansión y dispersión urbana.

A continuación, se diferencian los principales grupos prioritarios identificados a partir del área de enfoque:

Los asentamientos humanos y municipios con dinámicas urbanas predominantes, estos son municipios que presentan complejos procesos de expansión y dispersión urbana derivados de la especulación inmobiliaria en la Zona Metropolitana de Mérida (PEOTDUY: IMDUT, 2024), y los cuales son Mérida, Conkal, Kanasín, Progreso, Ucú, Umán, Chicxulub Pueblo, Ixil y Hunucmá.

Los municipios que son cabeceras regionales con mayor jerarquía en el Sistema Urbano Estatal, estos municipios son el escenario de políticas de centralización de infraestructura, de inversiones y desarrollo productivo por su función central, lo que propicia la concentración de servicios urbanos, empleo y población. Lo anterior, genera importantes dinámicas de movilidad pendular desde otros municipios y localidades, así como complejas dinámicas de ocupación del suelo intraurbano y periférico, que requieren un ordenamiento territorial estratégico (PEOTDUY: IMDUT, 2024). Los municipios considerados como cabeceras regionales son: Maxcanú (Región I. Poniente), Mérida (Región II. Noroeste), Izamal (Región III. Centro), Motul (Región IV. Litoral Centro), Tizimín (Región V. Noreste), Valladolid (Región VI. Oriente), y Ticul (Región VII. Sur) (Reglamento de la Ley de Planeación del Desarrollo del Estado de Yucatán, última reforma 2016).

Los municipios con mayor exposición a riesgos de desastres. La Península de Yucatán tiene amplias zonas de riesgo por peligros naturales, antropogénicos y el cambio climático, las cuales no son compatibles con la localización de asentamientos humanos, o bien, requieren de medidas de adaptación y mitigación para reducir la vulnerabilidad de las comunidades que han habitado históricamente estos territorios (PEOTDUY: IMDUT, 2024). Los municipios que conforman este grupo prioritarios son Telchac Puerto, Hunucmá, Río Lagartos, Motul, Panabá, Kinchil, Tizimín, Dzilam de Bravo, Buctzotz, Tzucabab, Chemax, Kantunil, Valladolid, Tinum, Calotmul, San Felipe, Izamal, Tixpéhual y Tixkokob.

Otro de los grupos prioritarios identificados, son los municipios con asentamientos humanos que se encuentran dentro o colindantes con Áreas Naturales Protegidas (ANP) ya que un gran porcentaje del territorio estatal está decretado como Área Natural Protegida o reconocido institucionalmente por presentar características de importancia ecológica y/o cultural que contribuyen al equilibrio ecológico, climático y el respeto a los derechos de los pueblos originarios. Sin embargo, la presencia de asentamientos humanos preexistentes previo a los decretos, su localización o proximidad a zonas de alto dinamismo urbano y productivo, así como la débil regulación territorial, propician conflictos en las políticas de desarrollo urbano territorial y las políticas ambientales, siendo territorios prioritarios para establecer orden territorial y esquemas de desarrollo alternativos para las comunidades a su interior, que permitan preservar, conservar y proteger los ecosistemas naturales y el patrimonio regional (PEOTDUY: IMDUT, 2024). Estos municipios son Maxcanú, Sotuta, Sinanché, Seyé, Santa Elena, San Felipe, Sanahcat, Río Lagartos, Panabá, Muna, Mayapán, Bokobá, Acanceh, Abalá, Tizimín, Tixpéhual, Halachó, Motul, Mérida, Kantunil, Tixkokob, Kanasín, Umán, Izamal, Ixil, Hunucmá, Huhí, Hochtún, Tinum, Timucuy, Cuzamá, Homún, Hocabá, Ticul, Tetiz, Sacalum, Oxkutzcab, Chumayel, Dzilam González, Dzilam de Bravo, Progreso, Dzidzantún, Dzemul, Tekax, Chapab, Xocchel, Tecoh, Tahmek, Ucú, Celestún, Cacalchén, Yobaín, Telchac Puerto, Mama y Tekit.

El último grupo prioritario identificado son los asentamientos humanos y municipios costeros, esto debido a que los municipios costeros enfrentan retos significativos asociados a la armonización entre el desarrollo urbano territorial y la conservación del medio ambiente derivada de la riqueza ecológica del sector. Las dinámicas complejas propias del litoral por el nivel de riesgos ante eventos hidrometeorológicos y el cambio climático, la escasez de reservas territoriales para su expansión, la dinámica turística que satura la capacidad de los servicios instalados y la especulación inmobiliaria, generan problemas urbanos específicos y característicos de este sector, que requieren atención prioritaria (PEOTDUY: IMDUT, 2024).

Estos municipios son Celestún, Dzemul, Dzidzantún, Dzilam de Bravo, Hunucmá, Ixil, Progreso, Río Lagartos, San Felipe, Sinanché, Telchac Puerto, Tizimín y Yobaín.

Descripción de la Intervención Pública

La finalidad de esta intervención es promover un modelo urbano sostenible a través del fortalecimiento institucional y normativo en materia de ordenamiento territorial y desarrollo urbano.

En el ámbito territorial, abarca los 106 municipios, con prioridad de 64 donde se presentan las dinámicas o características representativas de los cinco grupos prioritarios previamente referidos, estos municipios son Abalá, Acanceh, Buctzotz, Bokobá, Cacalchén, Calotmul, Celestún, Chapab, Chemax, Chicxulub Pueblo, Chumayel, Conkal, Cuzamá, Dzemul, Dzidzantún, Dzilam de Bravo, Dzilam González, Halachó, Hochtún, Hocabá, Homún, Huhí, Hunucmá, Ixil, Izamal, Kanasín, Kantunil, Kinchil,

Mama, Maxcanú, Mayapán, Mérida, Motul, Muna, Oxkutzcab, Panabá, Progreso, Río Lagartos, Sacalum, San Felipe, Sanahcat, Santa Elena, Seyé, Sinanché, Sisal, Sotuta, Tahmek, Tecoh, Tekax, Tekit, Telchac Puerto, Tetiz, Timucuy, Ticul, Tinum, Tixkokob, Tixpéhual, Tizimín, Tzucacab, Ucú, Umán, Valladolid, Xocchel y Yobaín.

A nivel institucional, para la implementación de la política es necesario contar con la coordinación interinstitucional de entidades federales como , la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales (SEMARNAT), la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transporte (SICT), la Comisión Nacional de Áreas Naturales Protegidas (CONANP), la Procuraduría Federal de Protección al Ambiente (PROFEPA), la Comisión Nacional de Vivienda (CONAVI), el Registro agrario Nacional (RAN), el Instituto nacional del Suelo Sustentable (INSUS), el Instituto del Fondo Nacional de la Vivienda para los Trabajadores (INFONAVIT) y la Procuraduría Agraria.

Así como de dependencias e instituciones estatales que tienen por objetivo la atención en temas urbano-territoriales y ambientales, como la Secretaría de Infraestructura para el Bienestar (SIB), a Secretaría de Desarrollo Sustentable (SDS), la Secretaría de Economía y Trabajo de Yucatán (SETY), la Secretaría de Administración y Finanzas con la Subsecretaría de Innovación, Mejora Regulatoria y Eficiencia Institucional (SAF-SIMER), la Secretaría de Pesca y Acuacultura Sustentable del Estado de Yucatán (SEPASY), Consejería Jurídica, el Instituto de Movilidad y Desarrollo Urbano y Territorial (IMDUT), el Instituto de Infraestructura Carretera de Yucatán (INCAY) el Instituto de Vivienda de Yucatán (IVEY), el Instituto de Seguridad Jurídica Patrimonial de Yucatán (INSEJUPY) y la Coordinación Estatal de Protección Civil de Yucatán (PROCIVY); y a nivel municipal con el Instituto Municipal de Planeación de Mérida (IMPLAN), así como las unidades administrativas con atribuciones de catastro y desarrollo urbano de los municipios metropolitanos.

En el ámbito normativo, se requiere adecuar la legislación federal y estatal en materia de desarrollo urbano territorial, actualizar el marco de institucional para la regulación de cambios de uso ejidal y forestal, actualizar el marco de institucional para la planeación del desarrollo urbano territorial en el ámbito regional, metropolitano y municipal, consolidar mecanismos de coordinación intergubernamental y gobernanza territorial, actualizar los procedimientos y trámites para la administración y gestión territorial fortalecer los procedimientos y tramitología en materia de desarrollo urbano ambiental en el ámbito federal, estatal, metropolitano y municipal e implementar normativa municipal que fortalezca las disposiciones en materia de desarrollo urbano territorial.

Contribución a la Transformación Deseada

Esta Política Pública contribuye a fortalecer un modelo de desarrollo territorial ordenado, equitativo y ambientalmente sostenible en el estado de Yucatán, así como también garantizar una movilidad incluyente, segura y sustentable en el estado de Yucatán, con acceso equitativo a tecnologías, infraestructura y servicios de transporte

Justificación de la Intervención Pública

La política Pública es altamente pertinente ya que Impulsa un modelo urbano territorial ordenado y compacto, así como también responde a un problema estructural y multidimensional que afecta de manera directa a toda la población del estado de Yucatán. Su pertinencia radica en que aborda de

manera sistémica los desafíos relacionados con el crecimiento de los asentamientos humanos, los rezagos en la planificación territorial y urbana, y los impactos socio ambientales derivados de dicha desarticulación.

En la última década, Yucatán ha perdido cerca del 35% de su cubierta de suelo, mientras que la disminución significativa de la vegetación de manglar ha fragmentado los ecosistemas costeros, comprometiendo su conectividad funcional y representando una amenaza directa a la biodiversidad local. Estas transformaciones evidencian la presión creciente sobre el entorno natural derivada de la expansión urbana desordenada y la falta de planeación estratégica (IMDUT, 2024).

Actualmente, el desarrollo urbano se ha dado sin una visión estratégica territorial, provocando asentamientos humanos con escaso acceso a servicios esenciales como educación, salud y empleo, siendo la movilidad hacia los centros urbanos proveedores de servicio un reto significativo por los desplazamientos de la población que habita en los municipios del interior estado hacia las principales urbes, acentuando las desigualdades y limitando el acceso a oportunidades. De igual forma, alrededor del 12.6% de la población del estado enfrenta carencias críticas en la calidad y el espacio de sus viviendas, lo que refleja una clara deficiencia en el diseño de políticas urbanas inclusivas (CO-NEVAL, 2020b).

A pesar de que todos los municipios cuentan con al menos una institución dedicada al desarrollo urbano territorial, sólo el 12% realiza actividades de planeación y ordenamiento territorial, derivando en que el 84% de los municipios no cuentan con programas de desarrollo (89 municipios). Asimismo, solo en 10 de los 17 municipios que cuentan con este tipo de instrumentos, estos fueron publicados posterior al año 2016, cuando la legislación cambió en el país con la publicación de la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano (IMDUT, 2025a).

La política se propone subsanar esta falta de planificación integral mediante el fortalecimiento del marco institucional para el desarrollo urbano territorial, priorizando la sostenibilidad ambiental, la equidad social y la resiliencia urbana ante el cambio climático. En síntesis, se trata de una respuesta estructural frente a un problema que exige una articulación interinstitucional eficaz y una visión territorial que promueva un crecimiento ordenado, justo e incluyente.

Por tanto, la política propuesta resulta plenamente pertinente al abordar de forma integral y estructural los desafíos territoriales más apremiantes de Yucatán. Su diseño responde a la urgente necesidad de revertir los efectos de una expansión urbana desarticulada, el deterioro de los ecosistemas y la creciente desigualdad en el acceso a servicios básicos. Frente a un contexto donde la mayoría de los municipios carece de instrumentos actualizados de planeación y estrategias integrales de desarrollo urbano territorial, esta política constituye una acción necesaria y congruente con los marcos normativos actuales, y representa una vía efectiva para impulsar un desarrollo urbano equitativo, ambientalmente sostenible y territorialmente ordenado.

Además de pertinente, es oportuno ya que la coyuntura actual ofrece condiciones favorables para la implementación de una política de desarrollo urbano y ordenamiento territorial en Yucatán, gracias a la reciente expedición de instrumentos jurídicos y de planeación que han fortalecido significativamente el marco jurídico en la materia. Entre estos instrumentos destaca la promulgación de la Ley

de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano del Estado de Yucatán, publicada en el Diario Oficial del Gobierno del Estado de Yucatán el 22 de diciembre de 2023, la cual establece lineamientos claros para la gestión de los asentamientos humanos y enfatiza la necesidad de estrategias que fortalezcan la planeación, gestión y gobernanza territorial.

Asimismo, la expedición de la Ley de Procuración de Justicia Ambiental y Urbana del Estado de Yucatán en 2023 complementa este andamiaje legal al incorporar mecanismos para garantizar el cumplimiento de los principios de equidad, sostenibilidad y protección del entorno urbano y ambiental, reafirmando la necesidad de contar con mecanismos de regulación y control de la urbanización en beneficio del equilibrio ambiental y la habitabilidad urbana.

En el ámbito de la planeación, el PEOTDUY, expedido en 2024, consolida una visión territorial integral al establecer las bases para la gestión de los asentamientos humanos, articular los objetivos y acciones entre las distintas dependencias gubernamentales, y definir zonas de atención estratégica con un enfoque territorial, ambiental y social, siendo los temas rectores la armonización de las políticas urbanas y ambientales, el acceso a servicios, la movilidad regional, la consolidación y el crecimiento urbano, los conflictos territoriales de tipo agrario, ambiental y urbano, el desarrollo productivo, y el fortalecimiento de capacidades institucionales para el desarrollo urbano territorial. Asimismo, la actualización del Programa de Ordenamiento Ecológico del Territorio del Estado de Yucatán en 2023 reafirma la prioridad de promover un aprovechamiento territorial sostenible, con límites a favor de la protección y conservación de las zonas de alto valor ecológico.

Estas condiciones representan un ámbito de oportunidad estratégica para implementar una política integral de ordenamiento territorial y desarrollo urbano que capitalice el marco legal y programático recientemente fortalecido. La existencia de estos instrumentos no solo proporciona certidumbre institucional, sino que también permite alinear esfuerzos intergubernamentales e intersectoriales en torno a una visión común de desarrollo urbano sostenible, resiliente e incluyente. Aprovechar este momento normativo y programático puede marcar un punto de inflexión en la forma de gestionar el territorio y los asentamientos humanos en Yucatán, asegurando mayor eficacia, equidad y sostenibilidad en la implementación de políticas públicas.

La implementación de una política integral de ordenamiento territorial y desarrollo urbano en el Estado de Yucatán resulta urgente ante la convergencia de problemas ambientales, sociales e institucionales provocados por el crecimiento descontrolado de los asentamientos humanos. En el sector ambiental, la expansión urbana sin una planificación adecuada ha intensificado la fragmentación del territorio, ocasionando deforestación, pérdida de biodiversidad y deterioro de los servicios ecosistémicos, elementos esenciales para la calidad de vida de la población.

Desde la dimensión social, la urbanización sin regulación está agudizando la segregación socioespacial, dando lugar a asentamientos con acceso limitado a servicios básicos como agua potable, energía eléctrica y vivienda adecuada, lo que amplía las brechas de desigualdad y vulnerabilidad urbana. En el ámbito institucional, la falta de una política eficaz conlleva a una mayor desarticulación entre las autoridades responsables de la gestión urbana y territorial, debilitando su capacidad de respuesta y seguimiento frente a estas problemáticas estructurales.

La urgencia de implementar esta política radica en la necesidad inmediata de frenar los procesos de deterioro ambiental, exclusión social y descoordinación institucional que amenazan con volverse irreversibles si no se actúa de forma oportuna. El retraso en su ejecución podría generar costos sociales y ecológicos significativamente más altos a mediano y largo plazo. Por tanto, esta política debe asumirse como una acción prioritaria del Estado para restablecer el equilibrio territorial, garantizar derechos urbanos y fortalecer la gobernanza para el desarrollo sostenible de los asentamientos humanos.

Resultados Esperados

Esta política pública está diseñada para generar impactos tangibles, los siguientes resultados reflejan los alcances prioritarios que se busca conseguir mediante su implementación:

1. Asentamientos humanos con desarrollo urbano territorial controlado y ordenado.
2. Asentamientos humanos regularizados y con certeza jurídica.
3. Zonas de alto valor ecológico protegidas ante los procesos de urbanización.
4. Asentamientos humanos localizados en zonas segura y sin riesgos.

Corresponsabilidad Institucional

La siguiente tabla presenta las unidades institucionales que participarán de manera coordinada para alcanzar los Resultados Esperados de esta Política Pública. Este esquema de corresponsabilidad garantiza una ejecución articulada que evite duplicidades y optimice recursos. Al delimitar con precisión las instancias involucradas se fortalece tanto la transparencia en la gestión como la gobernanza efectiva, asegurando el cumplimiento de los impactos proyectados.

Tabla 3. Actores en la implementación para el logro de resultados

Resultado Esperado	Institución
1.- Asentamientos humanos con desarrollo urbano territorial controlado y ordenado	Ayuntamientos
	Instituto de Movilidad y Desarrollo Territorial y Desarrollo Urbano
	Secretaría de Desarrollo Sustentable
	Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales
	Comisión Nacional de Áreas Naturales Protegidas
	Procuraduría Federal de Protección al Medio Ambiente
	Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano
	Registro Agrario Nacional
	Instituto de Seguridad Jurídica Patrimonial de Yucatán
	Comisión Nacional de Vivienda
	Coordinación Estatal de Protección Civil
	Instituto de Vivienda de Yucatán
	Secretaría de Desarrollo Rural
	Secretaría de Pesca y Acuicultura del Estado de Yucatán
	Instituto de Suelo Urbano Sustentable
	Instituto del Fondo Nacional de Vivienda para Trabajadores
	Procuraduría Agraria
	Secretaría de Administración y Finanzas – Subsecretaría de Innovación, Mejora Regulatoria y Eficiencia Institucional

Tabla 3. Actores en la implementación para el logro de resultados

Resultado Esperado	Institución
2.- Asentamientos humanos regularizados y con certeza jurídica	Ayuntamientos
	Instituto de Movilidad y Desarrollo Territorial y Desarrollo Urbano
	Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano
	Registro Agrario Nacional
	Instituto de Seguridad Jurídica Patrimonial de Yucatán
	Instituto de Vivienda de Yucatán
	Instituto de Suelo Urbano Sustentable
	Procuraduría Agraria
3.- Zonas de alto valor ecológico protegidas ante los procesos de urbanización	Ayuntamientos
	Secretaría de Desarrollo Sustentable
	Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales
	Comisión Nacional de Áreas Naturales Protegidas
	Procuraduría Federal de Protección al Medio Ambiente
	Instituto de Movilidad y Desarrollo Territorial y Desarrollo Urbano
	Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano
4.- Asentamientos humanos localizados en zonas segura y sin riesgos	Ayuntamientos
	Coordinación Estatal de Protección Civil
	Secretaría de Desarrollo Sustentable
	Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales
	Instituto de Movilidad y Desarrollo Territorial y Desarrollo Urbano
	Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano
	Procuraduría Federal de Protección al Medio Ambiente

Consideraciones de Factibilidad

La implementación de esta política pública presenta un alto grado de factibilidad en sus distintas dimensiones. En el ámbito legal, es factible ya que la política se encuentra respaldada por un marco normativo actualizado a nivel federal y estatal. Destacan la Ley de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano del Estado de Yucatán (2023) y la Ley de Procuración de Justicia Ambiental y Urbana del Estado de Yucatán (2023), que ofrecen directrices claras para ordenar el desarrollo urbano territorial con un enfoque sostenible. Si bien existe la fortaleza de contar con normativa vigente que permite la implementación de esta política con adecuaciones mínimas, lo que le otorga viabilidad inmediata en los ámbitos federal, estatal y municipal. A pesar del respaldo legal, existen vacíos normativos en el ámbito estatal y municipal, así como deficiencias en la actualización de instrumentos operativos. Es indispensable armonizar y actualizar progresivamente el marco normativo local para asegurar una implementación efectiva.

En cuanto a la factibilidad técnico-administrativa, la política pública es factible ya que el Estado cuenta con instituciones con atribuciones en materia de desarrollo urbano territorial, vivienda, protección civil, medio ambiente, entre otras, las cuales cuentan con capacidades técnicas consolidadas en análisis geoespacial, gestión de riesgos, ordenamiento ecológico y planeación urbana con enfo-

que de sostenibilidad. De forma particular, el Instituto de Movilidad y Desarrollo Urbano Territorial (IMDUT) representa un actor clave en la promoción e implementación de las políticas de ordenamiento territorial y desarrollo urbano, con un enfoque interinstitucional que favorece la coordinación operativa entre sectores y niveles de gobierno.

La fortaleza para su implementación es la presencia de capacidades técnicas e institucionales en el ámbito estatal para liderar la implementación de una política de desarrollo urbano territorial compacto, ordenado y sostenible. Se identifica el riesgo de las limitaciones operativas y presupuestarias del IMDUT, así como las desigualdades técnicas entre municipios, pueden dificultar la ejecución y el alcance de las acciones en materia de desarrollo urbano territorial. En el caso de los municipios, las limitadas capacidades técnicas asociadas a la falta de personal especializado, el rezago tecnológico, el débil marco institucional-administrativo y la escasa coordinación podrían retrasar procesos de implementación, considerando que son las autoridades municipales los actores rectores de la política de desarrollo urbano territorial en el ámbito territorial más básico.

En la dimensión política, es altamente factible ya que la política está alineada con el Plan Estatal de Desarrollo Renacimiento Maya 2024–2030, específicamente con la Directriz 5 y las vertientes 5.1, 5.1.2 y 5.9.4, enfocadas en el ordenamiento territorial, la sustentabilidad ambiental y el mejoramiento de modelos de urbanización. Asimismo, el PEOTDUY (IMDUT, 2024) plantea retos y estrategias que reafirman la necesidad de promover una política estatal de desarrollo urbano territorial que promueva el aprovechamiento sostenible del territorio, la consolidación urbana, el acceso a servicios, la movilidad regional eficiente, el acceso a oportunidades productivas, la reducción de conflictos territoriales y el fortalecimiento de capacidades institucionales para el desarrollo urbano territorial. Esta alineación refuerza su legitimidad y respaldo dentro de la agenda pública y política del Ejecutivo estatal.

Cuenta con la fortaleza de que se cuenta con la integración de la política en los objetivos estratégicos del PED 2024–2030 y el PEOTDUY, lo que fortalece su viabilidad política y su incorporación en el corto y mediano plazo, sin embargo, existe el riesgo de cambios en las prioridades gubernamentales o en la composición política municipal pueden afectar la continuidad de la política. La voluntad política puede variar ante presiones locales o por falta de incentivos claros, sobre todo, por la necesaria participación de las autoridades municipales para que la política sea un éxito.

En el aspecto social, la política atiende problemáticas sociales prioritarias como la irregularidad de los asentamientos humanos, la precariedad de servicios y la exposición a riesgos, derivado de un modelo de desarrollo urbano territorial insostenible. Su enfoque en mejorar la calidad de vida y brindar seguridad urbana puede facilitar la aceptación social. Asimismo, en el estado se ha fortalecido la cultura de la participación ciudadana en los últimos años, haciendo que incrementalmente el involucramiento de las personas en la planeación, ejecución y evaluación de las políticas urbanas.

El reconocimiento de los beneficios sociales de un crecimiento urbano compacto y un desarrollo urbano sostenible, particularmente entre sectores académicos, organizaciones civiles y comunidades afectadas por la urbanización desordenada es una importante fortaleza con la que cuenta la política pública, sin embargo, cuenta con el riesgo de que la planeación del desarrollo urbano territorial ha estado históricamente alejada de la ciudadanía. Sin una estrategia clara de comunicación y participación de la población, podría generarse desinformación, resistencia o falta de legitimidad social.

Respecto a la factibilidad ambiental, la política incorpora un enfoque ambiental al evitar la expansión en áreas de riesgo y conservar zonas ecológicas prioritarias, en congruencia con los instrumentos de ordenamiento ecológico y política ambiental.

El principio de sostenibilidad ambiental está presente tanto en el marco legal como en los instrumentos de desarrollo urbano territorial, respaldando la protección de ecosistemas, biodiversidad y equilibrio ecológico ante la urbanización descontrolada, sin embargo, persisten tensiones entre las políticas urbanas y ambientales, que muchas veces operan sin articulación efectiva. La existencia de asentamientos irregulares en zonas ecológicas y la presión del mercado inmobiliario pueden comprometer la aplicación de criterios de contención urbana y protección ambiental.

Considerando integralmente estos factores, se concluye que la Política Pública “Desarrollo Urbano Territorial para los Asentamientos Humanos Sostenibles de Yucatán” presenta condiciones óptimas para su implementación y se clasifica como una iniciativa de Alto Impacto para el desarrollo del Estado de Yucatán.

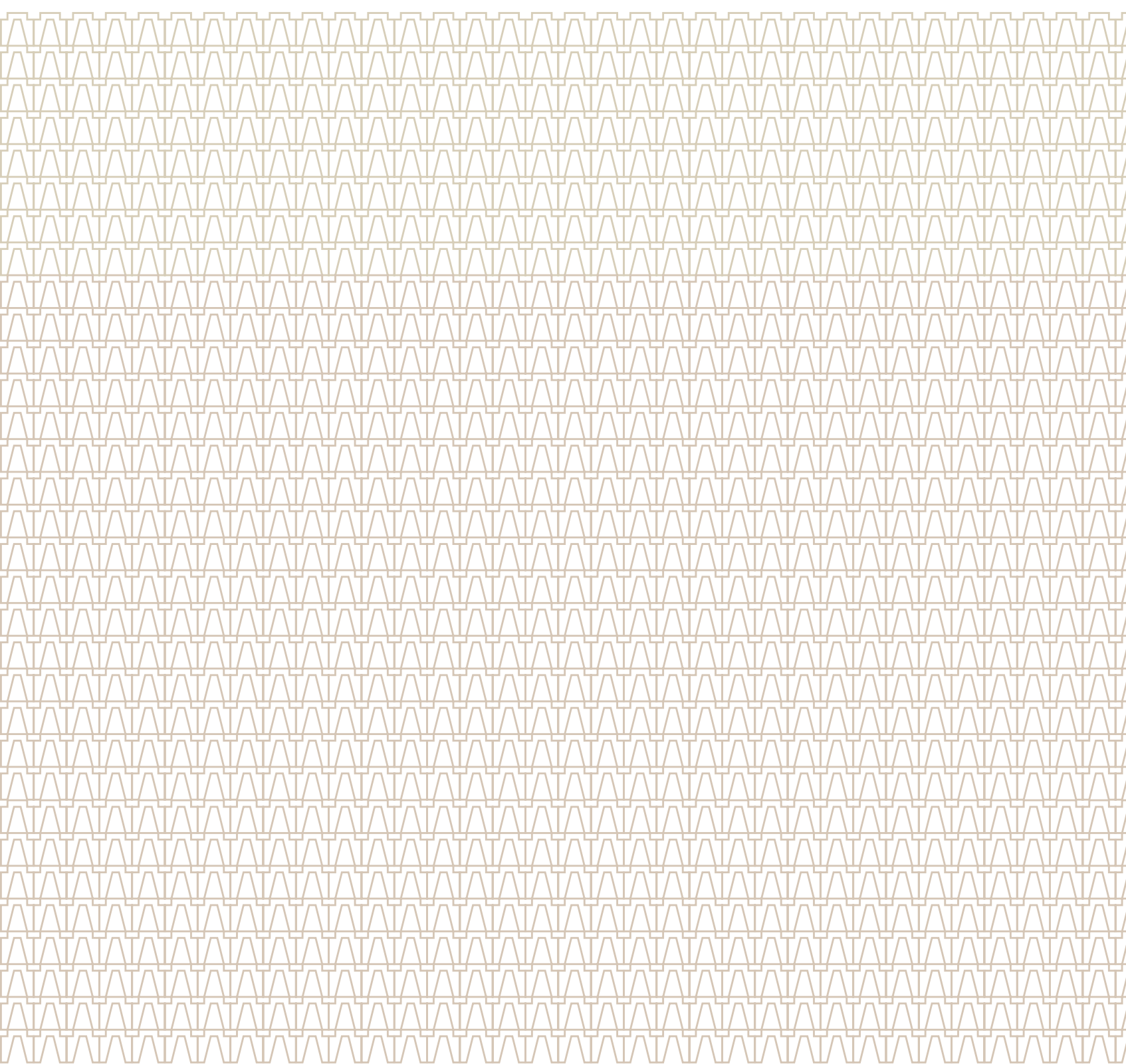
Articulación de la Política Pública con el Plan Estatal de Desarrollo Renacimiento Maya 2024–2030

La política pública se alinea con el Plan Estatal de Desarrollo Renacimiento Maya 2024-2030 conforme a la siguiente estructura programática:

- **Directriz 5.** Infraestructura para un desarrollo territorial ordenado y sostenible.
- **Vertiente 5.1.** Desarrollo urbano y ordenamiento territorial.
- **Objetivos estratégicos**
 - 5.1.1 Reducir la expansión descontrolada, la fragmentación del territorio y la especulación inmobiliaria, promoviendo modelos de ciudad compacta y sustentable.
 - 5.1.2 Proteger los recursos y ecosistemas naturales de los impactos ambientales del desarrollo urbano
 - 5.1.3 Aumentar el acceso con equidad a los bienes y servicios del territorio
- **Vertiente 5.3.** Conectividad Sostenible
- **Objetivos estratégicos**
 - 5.3.3 Mejorar la movilidad urbana en tiempos de traslado y accesibilidad.

Esta política pública contribuye a que los asentamientos humanos y actividades productivas en la Zona Metropolitana de Mérida se localicen en zonas aptas que permitan promover un modelo metropolitano sostenible sin fragmentación territorial, con bajo impacto ambiental y amplios beneficios sociales por el acceso a servicios.

De manera transversal esta política pública se vincula a la Vertiente 5.9 Infraestructura Pública a su Objetivo Estratégico 5.9.4 Mejorar los modelos de urbanización sostenibles. Esta relación con esta vertiente se fundamenta en que la Prioridad del Desarrollo “Modelo de Desarrollo Urbano Territorial, Ordenado y Sostenible” considera como parte de sus estrategias la de “Promover acciones de equipamientos, infraestructura y servicios urbanos en zonas con potencial de densificación y áreas estratégicas para el desarrollo urbano territorial”.



3

Política Pública

Servicios Urbanos e Infraestructura Pública con Enfoque Inclusivo y Territorial

Política Pública 3: Servicios Urbanos e Infraestructura Pública con Enfoque Inclusivo y Territorial

Problema Público que Atiende

En Yucatán existe población en situación de marginación, rezago social y pobreza, quienes enfrentan carencias y deficiencias en la dotación de equipamiento, infraestructura y servicios urbanos, las cuales vulneran el desarrollo social de los asentamientos humanos en los municipios y localidades del estado, limitando sus oportunidades.

Población Objetivo o Área de Enfoque

La política pública “Servicios Urbanos e Infraestructura Pública con Enfoque Inclusivo y Territorial” identifico como área de enfoque a los municipios con población en situación de vulnerabilidad específicamente por condiciones de pobreza, rezago social, marginación y otro tipo de vulnerabilidades. Estas personas presentan limitaciones en el acceso justo, equitativo y sostenible en la dotación de equipamientos, infraestructura y servicios básicos, que se reconocen como medios para ampliar las oportunidades de desarrollo.

A continuación, se diferencian los principales grupos prioritarios identificados a partir del área de enfoque:

Los asentamientos humanos en municipios en situación de pobreza, rezago social y marginación ya que, en Yucatán existe población en situación de pobreza, rezago social y marginación que enfrentan limitaciones en el acceso equitativo a los servicios básicos. Son Zonas de Atención Prioritaria para 2025 (ZAP: DOF 24/12/2024) 68 municipios con población en situación de pobreza (2020), 40 municipios con 269,872 personas en condiciones de marginación (2020) y 35 municipios con 255,704 personas en condiciones de rezago social (CONEVAL, 2020a; CONEVAL, 2020b; CONAPO, 2020).

Los asentamientos humanos en municipios y localidades con alta proporción de población indígena, ya que se identificó que el difícil acceso a servicios básicos en Yucatán es un problema estructural que afecta principalmente a la población en situación de pobreza y a las comunidades rurales e indígenas, principalmente en los municipios del sur y oriente del estado, así como aquellos que habitan asentamientos dispersos, aislados y con baja dimensión demográfica (IMDUT, 2024).

Los asentamientos humanos en municipios y localidades con alta incidencia delictiva y de inseguridad urbana, ya que en cuanto a la incidencia delictiva en el Estado de Yucatán, se reportaron 1,954 hechos entre enero y mayo de 2025, conforme a lo registrado en el Secretariado Ejecutivo del Sistema Nacional de Seguridad Pública (SESNSP, 2025). Del mismo modo, la inseguridad vial es uno de los temas prioritarios en materia de seguridad y salud

pública, ya que, en las últimas décadas ha aumentado el número de vehículos motorizados y a la par, las muertes y lesiones por accidentes en la vía pública, siendo los peatones y ciclistas los más vulnerables. En cuanto a violencia de género, el estado ocupa el lugar 25 en número absoluto de víctimas de feminicidio, con el 1.4% de los casos nacionales registrados entre enero y abril del presente año.

El último grupo prioritario identificado de la política pública consta de las áreas habitacionales con alta proporción de hogares con mujeres como jefas de familias, ya que en Yucatán, el 31.9% (INEGI, 2020) de los hogares son encabezados por mujeres jefas de familia. En contextos urbanos marcados por la vulnerabilidad o la marginación, estas mujeres enfrentan condiciones estructurales que limitan su acceso a oportunidades económicas, sociales y de desarrollo. Además de ser responsables del sustento económico del hogar, también asumen la carga del trabajo doméstico y de cuidados y presentan menos acceso a recursos y oportunidades laborales que los hombres en la misma situación. Las áreas habitacionales donde predominan estos hogares suelen presentar condiciones de rezago, como la falta de acceso a servicios públicos básicos, carencias en la infraestructura de vivienda y otros factores asociados a la pobreza y la exclusión social.

Descripción de la Intervención Pública

La finalidad de esta intervención es atender el rezago de equipamientos, infraestructura y servicios básicos en los asentamientos humanos con énfasis en los municipios y localidades con población en situación de vulnerabilidad, para contribuir a entornos urbanos y rurales equitativos, justos y sostenibles.

En el ámbito territorial, la política pública pretende abarcar 75 municipios del estado de Yucatán, que presentan al menos una de las siguientes condiciones: población en situación de marginación, rezago social o pobreza (CONAPO, 2020; CONEVAL, 2020a; y CONEVAL, 2020b). Municipios prioritarios: Abalá, Calotmul, Cantamayec, Cuncunul, Cuzamá, Chacsinkín, Chankom, Chapab, Chemax, Chichimilá, Chikindzonot, Chumayel, Dzitás, Dzoncauich, Espita, Halachó, Hocabá, Kantunil, Kaua, Mama, Maní, Mayapan, Santa Elena, Sotuta, Sudzal, Tahdziú, Teabo, Tekal de Venegas, Tekom, Temozón, Tepakán, Tetiz, Teya, Timucuy, Tixcacalcupul, Tixmehuac, Tunkás, Uayma, Xocchel, Yaxcabá, Hochtún, Huhí, Cenotillo, Peto, Celestún, Tinum, Akil, Opichén, Tzucacab, Dzán, Buctzotz, Temax, Panabá, Sucilá, Dzilam González, Oxkutzcab, Homún, Muna, Tekax, Ticul, Sacalum, Tizimín, Sinanché, Kinchil, Hunucmá, Tekanto, Seyé, Ixil, Tahmek, Izamal, Tecoh, Valladolid, Cacalchén, Telchac Pueblo y Chocholá.

A nivel institucional se promueve la coordinación entre las dependencias de salud, educación, seguridad, empleo e infraestructura como la Secretaría de Infraestructura para el Bienestar (SIB), el Instituto para la Construcción y Conservación de Obras Públicas en Yucatán (INCCOPY), la Junta de Agua Potable y Alcantarillado de Yucatán (JAPAY), el Fondo de Cultura Económica (FCE), la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano (SEDATU), los Servicio de Salud de Yucatán (SSY), el Instituto Mexicano del Seguro Social (IMSS), el Instituto de Seguridad y Servicios Sociales de los Trabajadores del Estado (ISSSTE), el Instituto de Seguridad Social de los Trabajadores del Estado de Yucatán (ISSTEY), el IMSS-Bienestar, la Secretaría de Educación del Gobierno del Estado de Yucatán (SEGEY), la Secretaría de Educación Pública (SEP), el Instituto del Deporte del Estado de Yucatán (IDEY), el Instituto para la Construcción y Conservación de Obras Públicas en Yucatán (INCCOPY), la Secretaría de Bienestar, la Secretaría de las Mujeres (SEMUJERES), la Guardia Nacional, la Se-

cretaría de la Defensa Nacional (SEDENA), la Secretaría de Seguridad Pública (SSP), la Secretaría de Economía y Trabajo del Estado de Yucatán (SETY), así como Gobiernos , municipales, entre otros.

A nivel normativo se promueve la creación y adecuación de la normatividad que regula la planeación, programación, conservación, construcción y supervisión de la obra pública, la normatividad que fortalezca la conexión entre instrumentos de planeación del desarrollo urbano territorial y la ejecución de obras públicas, y los instrumentos de planeación del desarrollo urbano territorial en el ámbito estatal, regional y municipal que definan las zonas de atención prioritaria.

Contribución a la Transformación Deseada

Esta Política Pública contribuye a fortalecer un modelo de desarrollo territorial ordenado, equitativo y ambientalmente sostenible en el estado de Yucatán, al igual que garantizar una movilidad incluyente, segura y sustentable en el estado de Yucatán, con acceso equitativo a tecnologías, infraestructura y servicios de transporte.

Justificación de la Intervención Pública

La política pública responde al déficit en acceso a equipamientos, infraestructura y servicios urbanos en los asentamientos humanos vulnerables en el estado de Yucatán. Esta situación afecta directamente a la población en situación de marginación, pobreza y rezago social que habitan en localidades, con énfasis en las comunidades dispersas, rurales y con alta proporción de población indígena.

Su implementación es pertinente ya que la política pública enfrenta el reto actual de atender problemáticas estructurales y multidimensionales que afectan tanto al territorio como a la población en situación de marginación, pobreza y rezago social. Uno de los principales desafíos radica en el acceso limitado a infraestructura, equipamientos y servicios urbanos básicos, cuyas deficiencias son especialmente marcadas en los asentamientos humanos vulnerables, localidades rurales y comunidades con alta proporción de población indígena.

Las condiciones actuales del desarrollo urbano y del ordenamiento territorial en el estado presentan importantes limitaciones en cuanto a cobertura, calidad y equidad en la dotación de servicios públicos e infraestructura social. Esta situación incide de forma directa en la calidad de vida de la población, dificultando su acceso a derechos fundamentales como la salud, la educación, el empleo digno y la seguridad pública. Ejemplo de ello es que Yucatán ocupa el lugar 29 de 32 en indicadores nacionales de desigualdad como la brecha de ingresos y la formalidad laboral entre hombres y mujeres. Además, el 21.2% de la población (492,030 personas) no contaba con acceso adecuado a servicios educativos, mientras que el 24.74% presentaba carencia en servicios de salud (CONEVAL, 2020a). En materia de equipamientos urbanos, el 49% de los municipios (52 de 106) reportan dificultades para garantizar espacios de abasto, deporte y recreación.

En este contexto, el abordaje del tema resulta plenamente pertinente, pues visibiliza una de las principales deudas sociales y territoriales del estado: la necesidad de garantizar una provisión justa y eficiente de infraestructura y servicios urbanos. Analizar estas desigualdades permite generar políticas públicas focalizadas, con enfoque territorial y de derechos humanos, que contribuyan a reducir las brechas históricas y a mejorar las condiciones de vida en los asentamientos más rezagados. Asi-

mismo, este enfoque es clave para avanzar hacia un desarrollo urbano más incluyente, equilibrado y sostenible en Yucatán.

El Plan Estatal de Desarrollo Renacimiento Maya 2024-2030 se posiciona como una herramienta estratégica para orientar una intervención territorial más justa, equitativa y sostenible. En este marco, se reconoce la urgencia de consolidar un enfoque de planeación integral que articule los distintos instrumentos de desarrollo urbano territorial, con el fin de garantizar el acceso equitativo a servicios básicos, infraestructura y equipamiento urbano en los asentamientos humanos, particularmente en municipios y localidades con mayores niveles de rezago social, marginación, pobreza y vulnerabilidad.

En ese sentido, el PEOTDUY (IMDUT, 2024) identifica como uno de sus principales retos la dispersión territorial, el crecimiento urbano desordenado y las deficiencias en la provisión de servicios, lo cual impacta de forma directa en la funcionalidad y sostenibilidad de los centros de población. Este documento también subraya la necesidad de fortalecer la conectividad intra e intermunicipal para articular territorialmente localidades dispersas, promover la compactación urbana, consolidar sistemas urbanos regionales, y orientar el desarrollo hacia zonas con mayor capacidad de soporte territorial.

En este sentido, la oportunidad del presente enfoque temático radica en su alineación con los objetivos prioritarios de ambos programas —el PED y el PEOTDUY—, al poner en el centro del análisis la necesidad de impulsar políticas que respondan a las desigualdades en el acceso a infraestructura y servicios. Aprovechar esta coyuntura representa una ocasión clave para fortalecer la política de desarrollo urbano territorial, mejorar la calidad de vida de la población en situación de vulnerabilidad, y avanzar hacia una ocupación más ordenada, resiliente y equitativa del territorio yucateco.

Además, el acceso limitado a servicios urbanos en asentamientos humanos de municipios y localidades de Yucatán, especialmente aquellos con alta incidencia de marginación, pobreza y rezago social, constituye una problemática estructural de carácter urgente. Su atención no puede postergarse sin profundizar en las desigualdades sociales y territoriales que afectan al estado. La carencia persistente de agua potable, saneamiento, electricidad, servicios de salud, educación, recreación, cultura, deporte, entre otros, no solo vulnera directamente la calidad de vida de la población, sino que también profundiza la exclusión territorial y compromete el desarrollo equitativo de la entidad.

El PEOTDUY (IMDUT, 2024) advierte sobre los efectos de la expansión urbana desordenada, la fragmentación de la infraestructura y la concentración de servicios en ciertos nodos urbanos. Estos fenómenos han generado un modelo de desarrollo urbano territorial inequitativo, donde amplias regiones —particularmente rurales e indígenas— carecen de acceso a oportunidades básicas. La exclusión territorial no solo rompe el tejido social y debilita la cohesión regional, sino que también limita la competitividad económica del estado e impide el cumplimiento efectivo de los derechos humanos.

La falta de intervención oportuna contribuiría a la reproducción de un patrón de desarrollo urbano excluyente y desequilibrado. Es indispensable reorientar las políticas públicas hacia la provisión equitativa de servicios urbanos del territorio y fortalecer la capacidad institucional de los municipios para atender las demandas sociales, contribuyendo a que ningún asentamiento humano quede fuera

de los procesos de transformación y mejoramiento integral para incrementar su bienestar social.

Resultados Esperados

Esta Política Pública está diseñada para generar impactos tangibles; los siguientes resultados reflejan los alcances prioritarios que se busca conseguir mediante su implementación:

- 1. Servicios de salud y educación brindados con distribución equitativa.
- 2. Servicios básicos disponibles en la vivienda y su contexto urbano.
- 3. Aumento en la distribución de la cobertura de servicios de telecomunicaciones en los asentamientos humanos.
- 4. Oferta recreativa, deportiva y cultural fortalecida en los asentamientos humanos.

Corresponsabilidad Institucional

La siguiente tabla presenta las unidades institucionales que participarán de manera coordinada para alcanzar los Resultados Esperados de esta Política Pública. Este esquema de corresponsabilidad garantiza una ejecución articulada que evite duplicidades y optimice recursos. Al delimitar con precisión las instancias involucradas se fortalece tanto la transparencia en la gestión como la gobernanza efectiva, asegurando el cumplimiento de los impactos proyectados.

Tabla 4. Actores en la implementación para el logro de resultados

Resultado Esperado	Institución
1.- Servicios de salud y educación brindados con distribución equitativa	Servicio de Salud de Yucatán
	Instituto Mexicano del Seguro Social
	Instituto de Seguridad y Servicios Sociales de los Trabajadores del Estado
	Secretaría de Educación del Gobierno del Estado de Yucatán
	Secretaría de Educación Pública
	Instituto para el Desarrollo y Certificación de la Infraestructura Física Educativa y Eléctrica de Yucatán
	Secretaría de Bienestar en Yucatán
	Instituto de Movilidad y Desarrollo Urbano Territorial
2.- Servicios básicos disponibles en la vivienda y su contexto urbano	Ayuntamiento
	Secretaría de Infraestructura para el Bienestar
	Instituto para la Construcción y Conservación de Obras Públicas en Yucatán
	Junta de Agua Potable y Alcantarillado de Yucatán
	Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano
	Instituto para el Desarrollo y Certificación de la Infraestructura Física Educativa y Eléctrica de Yucatán
	Comisión Federal de Electricidad
	Secretaría de Seguridad Pública
	Secretaría de la Defensa Nacional
	Secretaría de Economía y Trabajo
	Instituto de Vivienda de Yucatán
	Comisión Nacional de Vivienda
	Instituto de Movilidad y Desarrollo Urbano Territorial

Tabla 4. Actores en la implementación para el logro de resultados

Resultado Esperado	Institución
3.- Aumento en la distribución de la cobertura de servicios de telecomunicaciones los asentamientos humanos	Instituto Federal de Telecomunicaciones
	Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes
	Subsecretaría de Comunicaciones y Desarrollo Tecnológico
	Instituto de Movilidad y Desarrollo Urbano Territorial
	Empresas de telecomunicaciones
4.- Oferta recreativa, deportiva y cultural fortalecida en los asentamientos humanos	Ayuntamientos
	Secretaría de Infraestructura para el Bienestar
	Instituto para la Construcción y Conservación de Obras Públicas en Yucatán
	Fondo de Cultura Económica
	Secretaría de la Cultura
	Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano
	Instituto del Deporte del Estado de Yucatán
	Instituto para el Desarrollo y Certificación de la Infraestructura Física Educativa y Eléctrica de Yucatán
	Secretaría de las Mujeres
	Instituto de Movilidad y Desarrollo Urbano Territorial

Consideraciones de Factibilidad

La implementación de esta política pública presenta un alto grado de factibilidad en sus distintas dimensiones. En el ámbito legal, es factible ya que la política está orientada a la provisión de infraestructura, equipamiento y servicios con enfoque de equidad se encuentra respaldada por el marco jurídico vigente, tanto en el ámbito federal como estatal. En particular, destacan la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano (2016), la Ley General de Desarrollo Social (2004), la Ley de Planeación (1983), así como la Ley de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano del Estado de Yucatán (2023). Estas normativas permiten establecer convenios intergubernamentales e intersectoriales para priorizar la dotación de servicios en zonas marginadas o con altos niveles de pobreza.

El marco jurídico vigente posibilita la planeación y ejecución de políticas públicas orientadas a cerrar brechas de desigualdad territorial mediante la provisión equitativa de servicios, equipamiento e infraestructura en zonas prioritarias, sin embargo, se identificó el riesgo de que el marco normativo que regula la ejecución de obras públicas no establece con claridad la vinculación de la planeación del desarrollo urbano territorial.

En cuanto a su factibilidad técnico-administrativa, es moderadamente factible debido a que existen dependencias estatales especializadas en la planeación y ejecución de proyectos de infraestructura social con amplia experiencia y capacidades técnicas, Sin embargo, la implementación efectiva de estas políticas enfrenta limitaciones técnicas y presupuestales, así como una coordinación deficiente entre los tres niveles de gobierno, sobre todo en lo referente a la articulación entre la planeación del desarrollo urbano territorial y la ejecución de obras públicas.

En ese sentido, se identificó como fortaleza que se cuenta con una estructura institucional que permite formular y ejecutar proyectos orientados al cierre de brechas en equipamiento urbano, infraestructura social y servicios básicos. Sin embargo, la coordinación intergubernamental y sectorial es limitada, lo que reduce la eficiencia operativa para ejecutar proyectos integrales en zonas de alta vulnerabilidad. Asimismo, algunos municipios carecen de disponibilidad presupuestaria, capacidad técnica y administrativa para gestionar, dar seguimiento o participar en obras.

En la dimensión política, muestra ser factible ya que el enfoque de equidad territorial y atención prioritaria a zonas en pobreza y marginación es respaldado por diversas políticas públicas estatales y federales. En particular, se alinea con la Directriz 5 del Plan Estatal de Desarrollo Renacimiento Maya 2024–2030, en su vertiente 5.1 “Desarrollo urbano y ordenamiento territorial”, y con el objetivo 5.1.1.2 “Promover la infraestructura básica y servicios públicos en zonas marginadas y rurales”. De igual forma otros instrumentos priorizan el tema, por ejemplo, la Estrategia Nacional de Ordenamiento Territorial, y el Programa Estatal de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano, que se realizaron bajo principios de inclusión social, equidad y justicia territorial.

Existe voluntad política expresada. agendas y planes del Gobierno Estatal y Federal para construir infraestructura social prioritaria en territorios históricamente excluidos. Aunque se identificó que, a pesar del respaldo político a nivel federal y estatal, persiste un débil escenario de coordinación con los municipios con menos capacidad técnica que podría limitar el desarrollo de obras públicas.

En el aspecto social, la política pública se considera factible, ya que la provisión de servicios básicos, infraestructura social y equipamiento urbano es una demanda recurrente en comunidades en situación de rezago, marginación, pobreza y vulnerabilidad, siendo reconocida por organizaciones sociales, academia y ciudadanía en general. No obstante, existe una percepción de desigualdad territorial por parte de comunidades rurales e indígenas, quienes consideran que la inversión pública se concentra de forma recurrente en zonas urbanas consolidadas.

Como parte de sus fortalezas está el amplio reconocimiento social de la necesidad de intervenir zonas marginadas y de promover justicia territorial en la dotación de infraestructura y servicios, aunque se identifica el riesgo de que la percepción de exclusión y la falta de mecanismos de participación efectiva pueden generar resistencia o desconfianza social en comunidades que históricamente no han sido priorizadas en la intervención gubernamental.

Respecto a la factibilidad ambiental, la política es congruente con los principios del desarrollo sostenible y la justicia ambiental. La legislación ambiental vigente, como la *Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente* (LGEEPA, 1988), así como los ordenamientos ecológicos territoriales, establecen criterios para regular los impactos de proyectos de infraestructura. Esta normativa permite orientar las inversiones hacia zonas aptas para el desarrollo, minimizando impactos negativos y garantizando la conservación de recursos naturales.

La política ambiental y territorial reconoce la necesidad de incorporar criterios de sostenibilidad y prevención de riesgos en la dotación de infraestructura, especialmente en zonas vulnerables a impactos ambientales o fenómenos naturales. Aunque existe el riesgo de que en municipios con limitada capacidad institucional, no se cumpla adecuadamente con los criterios de evaluación de impacto

ambiental, generando afectaciones a ecosistemas frágiles o agravando riesgos climáticos. Considerando integralmente estos factores, se concluye que la Política Pública “Servicios Urbanos e Infraestructura Pública con Enfoque Inclusivo y Territorial” presenta condiciones óptimas para su implementación y se clasifica como una iniciativa de Alto Impacto para el desarrollo del Estado de Yucatán.

Articulación de la Política Pública con el Plan Estatal de Desarrollo Renacimiento Maya 2024–2030

La política pública se articula con el Plan Estatal de Desarrollo Renacimiento Maya 2024-2030 a través del siguiente esquema programático:

- **Directriz 5.** Infraestructura para un desarrollo territorial ordenado y sostenible.
- **Vertiente 5.1.** Desarrollo urbano y ordenamiento territorial.
- **Objetivos estratégicos:**
 - 5.1.1 Reducir la expansión descontrolada, la fragmentación del territorio y la especulación inmobiliaria, promoviendo modelos de ciudad compacta y sustentable
 - 5.1.3 Aumentar el acceso con equidad a los bienes y servicios del territorio
- **Vertiente 5.3.** Conectividad Sostenible
- **Objetivos estratégicos:**
 - 5.3.1 Ampliar el acceso equitativo a tecnologías de comunicación y transporte de manera eficiente y sustentable
 - 5.3.3 Mejorar la movilidad urbana en tiempos de traslado y accesibilidad.

Esta política pública reconoce la movilidad como una herramienta clave para garantizar el acceso equitativo al territorio y a los servicios urbanos. A través de la planeación eficiente, el fortalecimiento de la infraestructura de transporte y el impulso a sistemas intermodales sostenibles se busca responder a los desafíos de congestión, desconexión y vulnerabilidad en el sistema urbano. En este sentido, se alinea con la vertiente 5.1 del PED al contribuir a un modelo de ciudad compacta y ordenada, y con la vertiente 5.3 al fomentar una conectividad territorial resiliente, segura y ambientalmente responsable. La intervención estratégica en infraestructura para la movilidad favorece la cohesión social, la integración metropolitana y la reducción de desigualdades en el acceso a oportunidades económicas, sociales y ambientales.

4

Política Pública

Movilidad y Conectividad Sostenibles para la Seguridad, Equidad y Bienestar Social

Política Pública 4: Movilidad y Conectividad Sostenibles para la Seguridad, Equidad y Bienestar Social

Problema Público que Atiende

Movilidad y conectividad insostenibles en Yucatán que afectan la equidad, la seguridad vial, la accesibilidad y el desarrollo digital.

Población Objetivo o Área de Enfoque

La política pública “Movilidad y Conectividad Sostenibles para la Seguridad, Equidad y Bienestar Social” tiene como población objetivo a los habitantes del estado de Yucatán.

A continuación, se diferencian los principales grupos prioritarios identificados a partir de la población objetivo:

Las personas peatonas ya que se contribuye a que ganen seguridad vial, ya que las banquetas amplias y bien diseñadas reducen el riesgo de accidentes. Así como también mejorar la comodidad y accesibilidad, fomentando caminar como modo de transporte saludable y económico.

Las personas ciclistas, ya que requieren que las ciclovías y espacios seguros para bicicletas les permitan trasladarse sin invadir carriles de autos, disminuyendo accidentes y fomentando una movilidad activa, limpia y económica, así como también se necesita incentivar el uso de la bicicleta como alternativa real al automóvil.

Las personas usuarias del transporte público, debido a que la movilidad sustentable incluye paraderos cómodos, rutas eficientes y conexiones seguras entre modos de transporte (caminar, bicicleta y autobús) y mejora la equidad, porque muchas personas dependen del transporte público para ir a la escuela, trabajar o acceder a servicios.

Las personas con discapacidad, porque una infraestructura accesible, con rampas, guías de piso táctiles, cruces seguros, entre otros, permite desplazarse de forma autónoma y digna, promoviendo su inclusión social y laboral y así reducir las barreras físicas que históricamente limitan sus oportunidades.

Las personas adultas mayores, ya que tiene el objetivo de reducir las caídas y accidentes mediante calles más seguras y accesibles, así como espacios amigables que los motivan a salir, caminar y mantenerse activos, fortaleciendo su salud física y mental. Al igual que se pretende facilitar su participación en la vida comunitaria, evitando el aislamiento.

Descripción de la Intervención Pública

La finalidad de esta intervención es crear un sistema de movilidad y conectividad sostenible en Yucatán que garantice la equidad, seguridad vial, accesibilidad universal y un desarrollo digital incluyente, contribuyendo a mejorar la calidad de vida, reducir desigualdades territoriales y fomentar el desarrollo económico y social de forma sustentable

En el ámbito territorial se dará atención a los municipios de Yucatán que presentan mayor desigualdad de infraestructura para la movilidad sustentable, entre zonas urbanas, rurales y comunidades marginadas. A nivel institucional se promueve la coordinación entre el Instituto de Movilidad y Desarrollo Urbano Territorial, la Secretaría de Infraestructuras para el Bienestar, la Secretaría de Desarrollo Sustentable, la Secretaría de Seguridad Pública, la Agencia de Transporte de Yucatán, la Secretaría Economía y Trabajo, el Instituto para la Inclusión de Personas con Discapacidad del Estado de Yucatán, la Secretaría de Educación, la Secretaría de Salud, los Gobiernos Municipales, la Sociedad Civil, las Organizaciones Comunitarias, las Universidades, el Sector Privado, la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, entre otras.

En el ámbito normativo, se realizará la creación de leyes y reglamentos específicos como la Ley de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de Yucatán 2022 (reformularla), las normativas para el diseño y construcción de infraestructura accesible y segura (banquetas, ciclovías, cruces peatonales) y los lineamientos para transporte público eficiente y no contaminante.

Para la normatividad de conectividad digital se realizarán leyes que garanticen el derecho a la conectividad en comunidades marginadas, así como la regulación para la instalación de infraestructura de telecomunicaciones (torres, fibra óptica) con criterios de equidad territorial.

En términos de regulaciones de seguridad vial y accesibilidad universal, se realizarán reglamentos de tránsito que prioricen a peatones, ciclistas, personas con discapacidad y adultos mayores, normas técnicas para señalización, alumbrado y pasos peatonales seguros, así como la obligatoriedad de medidas de accesibilidad en transporte público y espacios públicos.

Para la normativa de financiamiento y colaboración se realizarán mecanismos para asignar presupuesto estatal y municipal, así como incentivos fiscales para empresas que inviertan en movilidad sustentable y conectividad digital. Por último, en cuanto a instrumentos de planeación y coordinación interinstitucional, se realizarán planes de movilidad urbana sostenible, estrategias estatales o municipales de conectividad digital y protocolos para evaluar y actualizar normas con base en participación ciudadana.

Contribución a la Transformación Deseada.

Esta Política Pública contribuye a garantizar una movilidad incluyente, segura y sustentable en el estado de Yucatán, con acceso equitativo a tecnologías, infraestructura y servicios de transporte, así como a fortalecer el desarrollo territorial equilibrado y competitivo del estado de Yucatán, con infraestructura productiva, conectividad eficiente y modelos de urbanización sostenibles.

Justificación de la Intervención Pública

La finalidad de esta política pública es crear un sistema de movilidad y conectividad sostenible en Yucatán con enfoque de equidad, seguridad vial, accesibilidad y desarrollo digital.

La implementación de esta política pública es pertinente por varias razones como que en Yucatán, más del 30% de la población vive en comunidades rurales y dispersas (INEGI, 2020), muchas con infraestructura vial deficiente y poco transporte público, lo que limita acceso a salud, educación y empleo. Así como el 43% de los hogares maya hablantes están en zonas de muy alta marginación (CONAPO, 2020).

La seguridad vial es insuficiente, Yucatán ocupa los primeros lugares nacionales en muertes de peatones por hechos de tránsito por cada 100 mil habitantes (INEGI, 2022a) y el 55% de las víctimas mortales de accidentes de tránsito en la península son peatones, ciclistas o motociclistas.

Se cuenta con infraestructura limitada para movilidad sustentable, ya que solo 2.6% de la infraestructura vial en Mérida es amigable con peatones y ciclistas (IMPLAN Mérida, 2024) y muchas ciclovías emergentes no están conectadas por lo que fragmentan la red.

Existen brechas digitales significativas como que en Yucatán, 14% de la población no tiene acceso a Internet (INEGI, 2023e) y en las localidades menores de 2,500 habitantes, el acceso baja a menos del 40%.

En cuanto al ámbito ambiental, es pertinente ya que el parque vehicular en Yucatán creció más de 60% en la última década (INEGI 2020), aumentando la contaminación y las emisiones de CO₂. Y solo el transporte representa cerca del 30% de las emisiones de gases de efecto invernadero en México.

Además de pertinente, su implementación es oportuna ya que se tiene el marco legal adecuado, México ya cuenta con la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial (2022) que obliga a los estados a garantizar infraestructura segura, accesible y sostenible. Así como Plan Integral de Movilidad Urbana Sustentable (IMPLAN Mérida, 2024) de Mérida,

De igual forma se tienen los fondos federales y organismos como la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano de México (SEDATU) que apoyan con recursos para proyectos de movilidad y espacio público y las demandas sociales activas, como los colectivos de ciclistas y asociaciones civiles que exigen rutas seguras y transporte digno, sin omitir que derivado de la pandemia se visibilizó la importancia de ciclovías y espacios públicos más seguros.

Además, la urgencia de actuar es innegable ya que si no se invierte en seguridad vial, la Organización Mundial de la Salud (OMS) estima que los siniestros de tránsito seguirán siendo una de las principales causas de muerte en población joven (15 a 29 años), las zonas marginadas seguirán sin acceso a educación en línea, telemedicina y oportunidades laborales remotas, perpetuando la desigualdad. Además de que de no promover transporte no motorizado, las emisiones del parque vehicular seguirán creciendo, impactando la salud y aumentando la vulnerabilidad de la península ante fenómenos extremos y sin movilidad y conectividad adecuada, se limita la atracción de inversiones, turismo y desarrollo económico local, especialmente en corredores costeros y turísticos.

Resultados Esperados

Esta Política Pública está diseñada para generar impactos tangibles; los siguientes resultados reflejan los alcances prioritarios que se busca conseguir mediante su implementación:

- 1. Red vial diseñada, construida y conservada que priorice banquetas accesibles, ciclovías seguras e interconectadas, cruces peatonales bien señalizados y rutas de transporte público integradas, garantizando la movilidad segura de todas las personas.
- 2. Crecimiento del parque vehicular regulado y optimizado mediante políticas de renovación de unidades, incentivos al uso de transporte público y estrategias para reducir la congestión y las emisiones contaminantes.
- 3. Sistema de planeación, monitoreo y evaluación de la movilidad basado en datos abiertos y actualizados establecido, que permita la toma de decisiones informada y la participación ciudadana efectiva.
- 4. Programas de educación vial, fiscalización y medidas de diseño urbano seguro implementado que reduzcan siniestros de tránsito, con especial énfasis en la protección de peatones, ciclistas, personas con discapacidad y adultos mayores.
- 5. Espacios públicos rehabilitados y activados como parques, corredores verdes y plazas, integrándolos con rutas de transporte, ciclovías y andadores, para fomentar la convivencia, la actividad física y la cohesión social.
- 6. Acceso equitativo a infraestructura de telecomunicaciones, extendiendo redes de internet de banda ancha y telefonía a comunidades rurales y marginadas, reduciendo la brecha digital y fortaleciendo la inclusión social y económica.

Corresponsabilidad Institucional

La siguiente tabla presenta las unidades institucionales que participarán de manera coordinada para alcanzar los Resultados Esperados de esta Política Pública. Este esquema de corresponsabilidad garantiza una ejecución articulada que evite duplicidades y optimice recursos. Al delimitar con precisión las instancias involucradas se fortalece tanto la transparencia en la gestión como la gobernanza efectiva, asegurando el cumplimiento de los impactos proyectados.

Tabla 5. Actores en la implementación para el logro de resultados

Resultado Esperado	Institución
1.- Red vial diseñada, construida y conservada que priorice banquetas accesibles, ciclovías seguras e interconectadas, cruces peatonales bien señalizados y rutas de transporte público integradas, garantizando la movilidad segura de todas las personas.	Instituto de Movilidad y Desarrollo Urbano Territorial
	Secretaría de Infraestructuras para el Bienestar
	Agencia de Transporte de Yucatán
	Secretaría de Seguridad Pública
2.- Crecimiento del parque vehicular regulado y optimizado mediante políticas de renovación de unidades, incentivos al uso de transporte público y estrategias para reducir la congestión y las emisiones contaminantes.	Instituto de Movilidad y Desarrollo Urbano Territorial
	Agencia de Transporte de Yucatán
	Secretaría de Comunicaciones y Transportes
	Secretaría de Economía y Trabajo de Yucatán
	Secretaría de Desarrollo Sustentable

Tabla 5. Actores en la implementación para el logro de resultados

Resultado Esperado	Institución
3.- Sistema de planeación, monitoreo y evaluación de la movilidad basado en datos abiertos y actualizados establecido, que permita la toma de decisiones informada y la participación ciudadana efectiva.	Instituto de Movilidad y Desarrollo Urbano Territorial
	Universidades
	Sociedad Civil / Organizaciones Comunitarias
	Secretaría de Economía y Trabajo de Yucatán
4.- Programas de educación vial, fiscalización y medidas de diseño urbano seguro implementado que reduzca siniestros de tránsito, con especial énfasis en la protección de peatones, ciclistas, personas con discapacidad y adultos mayores.	Instituto de Movilidad y Desarrollo Urbano Territorial
	Secretaría de Seguridad Pública
	Instituto para la Inclusión de Personas con Discapacidad del Estado de Yucatán
	Secretaría de Educación de Yucatán
5.- Espacios públicos rehabilitados y activados como parques, corredores verdes y plazas, integrándolos con rutas de transporte, ciclovías y andadores, para fomentar la convivencia, la actividad física y la cohesión social.	Instituto de Movilidad y Desarrollo Urbano Territorial
	Secretaría de Infraestructuras para el Bienestar
	Secretaría de Desarrollo Sustentable
	Gobiernos Municipales
6.- Acceso equitativo a infraestructura de telecomunicaciones, extendiendo redes de internet de banda ancha y telefonía a comunidades rurales y marginadas, reduciendo la brecha digital y fortaleciendo la inclusión social y económica.	Instituto de Movilidad y Desarrollo Urbano Territorial
	Secretaría de Economía y Trabajo de Yucatán
	Secretaría de Educación de Yucatán
	Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SICT, federal) o Coordinación General de Tecnologías de la Información del Estado de Yucatán (CGTI)

Consideraciones de Factibilidad

La implementación de esta política pública presenta un alto grado de factibilidad en sus distintas dimensiones. En el ámbito legal, la policía pública se alinea con el marco normativo nacional, como la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial (2022) y las disposiciones estatales relacionadas con infraestructura, accesibilidad y conectividad. No requiere reformas estructurales inmediatas, aunque sí ajustes normativos específicos. Por lo que se identifica que su fortaleza radica en que existe un marco legal vigente que obliga a garantizar una movilidad segura, accesible y sustentable, sin embargo, existe el riesgo del rezago en la actualización de reglamentos municipales o técnicos que operativizan las disposiciones estatales.

En cuanto a la factibilidad técnico-administrativa, se considera factible ya que el estado cuenta con instituciones capacitadas como el Instituto de Movilidad y Desarrollo Urbano Territorial (IMDUT), la Agencia de Transporte de Yucatán (ATY) y la Secretaría de Infraestructura para el Bienestar, así como con diagnósticos previos (PIMUS, planes urbanos) que permiten implementar las acciones. En un aspecto positivo, destaca las capacidades técnicas instaladas, experiencia en intervenciones de movilidad, y herramientas digitales como SIG y bases de datos geoespaciales, sin embargo, se reconoce la limitante de la desigualdad en capacidades técnicas entre municipios y debilidades en mecanismos de seguimiento y evaluación interinstitucional.

En la dimensión política, es muy factible ya que la política está alineada con el Plan Estatal de Desarrollo Renacimiento Maya 2024-2030, especialmente con las directrices sobre equidad territorial,

bienestar social y sustentabilidad, así como con prioridades federales en Movilidad y Conectividad, además de que cuenta con la fortaleza del apoyo del Gobierno del Estado y participación activa de actores clave como Instituto de Movilidad y Desarrollo Urbano Territorial (IMDUT), la Secretaría de Desarrollo Sustentable (SDS) y la Secretaría de Economía y Trabajo de Yucatán, aunque se identifica el riesgo de los posibles cambios de prioridades en municipios o instancias federales que limiten recursos o coordinación.

En el aspecto social, la política responde a demandas ciudadanas crecientes por entornos más seguros, accesibles y conectados, expresadas por colectivos ciclistas, organizaciones de discapacidad y asociaciones vecinales. Sus fortalezas son la alta aceptación social y participación de la sociedad civil en procesos de diseño y vigilancia ciudadana, pero se identifica el riesgo de la resistencia de algunos sectores ante medidas como la redistribución del espacio vial o el control vehicular.

Respecto al ámbito ambiental, la política contribuye directamente a la mitigación del cambio climático y a la mejora de la calidad ambiental urbana y rural. Si bien favorece modos de transporte no motorizados, uso racional del automóvil y recuperación de espacios verdes, existen los riesgos relacionados con retrasos en permisos ambientales o falta de integración con programas de conservación.

Considerando integralmente estos factores, se concluye que la Política Pública “Movilidad y Conectividad Sostenibles para la Seguridad, Equidad y Bienestar Social” presenta condiciones óptimas para su implementación y se clasifica como una iniciativa de Alto Impacto para el desarrollo del Estado de Yucatán.

Articulación de la Política Pública con el Plan Estatal de Desarrollo Renacimiento Maya 2024–2030

La política pública se articula con el Plan Estatal de Desarrollo Renacimiento Maya 2024-2030 con la siguiente:

- **Directriz 5.** Infraestructura para un desarrollo territorial ordenado y sostenible.
- **Vertiente 5.3.** Conectividad Sostenible.
- **Objetivos estratégicos:**
 - 5.3.2 Incrementar la infraestructura para la movilidad sustentable y resiliente.
 - 5.3.3 Mejorar la movilidad urbana en tiempos de traslado y accesibilidad.
 - 5.3.4 Incrementar la seguridad y accesibilidad en el transporte público.
- **Vertiente 5.9.** Infraestructura Pública.
- **Objetivos estratégicos:**
 - 5.9.3. Mejorar la infraestructura vial, de movilidad y conectividad en la región.
 - 5.9.4 Mejorar los modelos de urbanización sostenible.

Esta política parte del reconocimiento de la movilidad como un derecho habilitante para el desarrollo equitativo. Busca transformar la infraestructura y los sistemas de transporte para garantizar accesibilidad, seguridad vial y conectividad sustentable entre zonas urbanas, rurales y marginadas. Se alinea directamente con las vertientes 5.3 y 5.9 del PED al impulsar un modelo de movilidad resiliente, que reduzca tiempos de traslado, mejore la calidad de vida y promueva un desarrollo territorial ordenado y sostenible.

VIII. Indicadores

En Yucatán creemos que las grandes transformaciones no sólo deben soñarse, también deben medirse. Por eso, en esta sección encontrarás los indicadores que permitirán dar seguimiento puntual, transparente y confiable al avance de los Programas de Mediano Plazo.

Cada indicador está directamente vinculado con la transformación que se busca lograr a través de las políticas públicas presentadas. Aquí podrás conocer de forma clara cómo se evaluará el impacto de cada intervención, con qué datos, en qué momentos y con qué criterios. Esta información no sólo permite medir avances, sino también tomar mejores decisiones, corregir el rumbo cuando sea necesario y, sobre todo, rendir cuentas a la ciudadanía.

Para ello, se incluye la ficha técnica de cada indicador, donde se detallan aspectos clave como su nombre, definición, unidad de medida, frecuencia de actualización, fuente de información, método de cálculo y el objetivo que persigue. Esta ficha está pensada para que cualquier persona interesada pueda comprender y utilizar esta información de forma útil.

Medir no es sólo un acto técnico, es también un acto de responsabilidad con las y los yucatecos. Porque en este Renacimiento Maya, el compromiso del gobierno no termina con planear e implementar, sino que se extiende hasta demostrar, con evidencias, que los esfuerzos realizados están construyendo un mejor futuro para todas y todos.

Tabla 6. Porcentaje de Municipios que Cuentan con Instrumentos de Planeación en Materia Territorial

Porcentaje de Municipios que Cuentan con Instrumentos de Planeación en Materia Territorial					
Descripción	Se refiere al porcentaje del total de los municipios del estado que cuentan con instrumentos de planeación territorial (programas o planes de desarrollo urbano o similares), registrado en el Censo Nacional de Gobiernos Municipales y Demarcaciones Territoriales.				
Tipo de Algoritmo	Periodicidad de cálculo	Fórmula de calculo	Tendencia		
Porcentaje	Bienal	A = (B / C)*100	Ascendente		
Variables					
Variable A	Nombre		Fuente de verificación		
	Porcentaje de municipios que cuentan con instrumentos de planeación en materia territorial		INEGI. Censo Nacional de Gobiernos Municipales y Demarcaciones Territoriales de la Ciudad de México		
Variable B	Total de municipios que cuenta con instrumentos de planeación territorial		INEGI. Censo Nacional de Gobiernos Municipales y Demarcaciones Territoriales de la Ciudad de México		
Variable C	Total de municipios de Yucatán		INEGI. Censo Nacional de Gobiernos Municipales y Demarcaciones Territoriales de la Ciudad de México		
Linea base o valor de referencia					
Variable A	Variable	Valor	Unidad de medida	Fecha	Fuente
	Porcentaje de municipios que cuentan con instrumentos de planeación en materia territorial	80.1	Porcentaje	2023	INEGI. Censo Nacional de Gobiernos Municipales y Demarcaciones Territoriales de la Ciudad de México
Variable B	Total de municipios que cuenta con instrumentos de planeación territorial	85	Municipios	2023	INEGI. Censo Nacional de Gobiernos Municipales y Demarcaciones Territoriales de la Ciudad de México
Variable C	Total de municipios de Yucatán	106	Municipios	2023	INEGI. Censo Nacional de Gobiernos Municipales y Demarcaciones Territoriales de la Ciudad de México

Tabla 7. Porcentaje de Vivienda Producida en Dispersión Urbana

Porcentaje de Vivienda Producida en Dispersión Urbana					
Descripción	Mide el porcentaje de la vivienda producida fuera de Polígonos de Contención Urbana CONAVI.				
Tipo de Algoritmo	Periodicidad de cálculo	Fórmula de calculo		Tendencia	
Porcentaje	Anual	A = (B / C)*100		Descendente	
Variables					
Variable A	Nombre		Fuente de verificación		
	Porcentaje de la vivienda producida fuera de Polígonos de Contención Urbana CONAVI		Sistema Nacional de Información e Indicadores de Vivienda (SNIIV), SEDATU		
Variable B	Cantidad de viviendas producidas Fuera de Contención urbana		Sistema Nacional de Información e Indicadores de Vivienda (SNIIV), SEDATU		
Variable C	Total de viviendas producidas		Sistema Nacional de Información e Indicadores de Vivienda (SNIIV), SEDATU		
Linea base o valor de referencia					
Variable A	Variable	Valor	Unidad de medida	Fecha	Fuente
	Porcentaje de la vivienda producida fuera de Polígonos de Contención Urbana CONAVI	12	Porcentaje	2023	Sistema Nacional de Información e Indicadores de Vivienda (SNIIV), SEDATU
Variable B	Cantidad de viviendas producidas Fuera de Contención urbana	691	Viviendas	2023	Sistema Nacional de Información e Indicadores de Vivienda (SNIIV), SEDATU
Variable C	Total de viviendas producidas	5741	Viviendas	2023	Sistema Nacional de Información e Indicadores de Vivienda (SNIIV), SEDATU

Tabla 8. Porcentaje de Población de 18 años y más que se siente Satisfecho con el Transporte Público

Porcentaje de Población de 18 años y más que se siente Satisfecho con el Transporte Público					
Descripción	Se refiere a la proporción de la población de considera satisfecha con el servicio de transporte público.				
Tipo de Algoritmo	Periodicidad de cálculo	Fórmula de calculo		Tendencia	
Porcentaje	Bienal	A = A		Ascendente	
Variables					
Variable A	Nombre		Fuente de verificación		
	Porcentaje de población de 18 años y más que se siente satisfecho con el transporte público		INEGI. Encuesta Nacional de Calidad e Impacto Gubernamental (ENCIG)		
Linea base o valor de referencia					
Variable A	Variable	Valor	Unidad de medida	Fecha	Fuente
	Porcentaje de municipios que cuentan con instrumentos de planeación en materia territorial	49.0	Porcentaje	2023	INEGI. Encuesta Nacional de Calidad e Impacto Gubernamental (ENCIG)

IX. Alineación al Plan Estatal de Desarrollo Renacimiento Maya 2024- 2030

Hoy escribimos una nueva página en la historia de nuestro estado, donde la planeación se convierte en acción transformadora. El Programa de Mediano Plazo (PMP) no es solo un documento técnico, sino el corazón palpitante del Renacimiento Maya, el puente que conecta los sueños colectivos con realidades tangibles para cada familia yucateca.

El PMP se articula con las directrices, vertientes y objetivos estratégicos establecidos en el Plan Estatal de Desarrollo Renacimiento Maya 2024-2030, asegurando una alineación integral de las políticas públicas estatales. Este apartado presenta las contribuciones directas e indirectas de las Prioridades del Desarrollo y sus objetivos con los objetivos estratégicos del Plan Estatal de Desarrollo, así como la relación con la contribución a la transformación deseada de cada Política Pública.

Este es el modelo de un gobierno que cumple lo que promete: cada línea, cada objetivo, cada estrategia ha sido cuidadosamente diseñada para honrar la confianza que el pueblo yucateco ha depositado en esta Cuarta Transformación. No estamos construyendo sobre papel, estamos transformando vidas.

El PMP opera como un puente entre la planeación estratégica y la ejecución de acciones concretas. Cada prioridad de desarrollo identificada en el Programa se vincula explícitamente con uno o varios objetivos del Plan Estatal, garantizando que las intervenciones institucionales contribuyan de manera efectiva a las metas de desarrollo estatales.

Tabla 9. Contribución directa de las Prioridades de Desarrollo a los Objetivos Estratégicos del Plan Estatal de Desarrollo Renacimiento Maya 2024-2030

Objetivo Estratégico	Prioridad del Desarrollo relacionada
5.1.1. Reducir la expansión descontrolada, la fragmentación del territorio y la especulación inmobiliaria, promoviendo modelos de ciudad compacta y sustentable	Prioridad 1: Integración territorial para un desarrollo metropolitano sostenible
5.1.2. Proteger los recursos y ecosistemas naturales de los impactos ambientales del desarrollo urbano	
5.1.3. Aumentar el acceso con equidad a los bienes y servicios del territorio	
5.3.3. Mejorar la movilidad urbana en tiempos de traslado y accesibilidad	
5.10.1 Mejorar las condiciones de acceso equitativo para las mujeres en la infraestructura urbana y de movilidad pública	
5.10.2. Incrementar el acceso de las mujeres a servicios urbanos de calidad	
5.10.3. Aumentar la participación y liderazgo de las mujeres en la gobernanza urbana	Prioridad 2: Modelo de desarrollo urbano territorial compacto, ordenado y sostenible
5.1.1. Reducir la expansión descontrolada, la fragmentación del territorio y la especulación inmobiliaria, promoviendo modelos de ciudad compacta y sustentable	
5.1.2. Proteger los recursos y ecosistemas naturales de los impactos ambientales del desarrollo urbano	
5.1.3. Aumentar el acceso con equidad a los bienes y servicios del territorio	
5.3.3. Mejorar la movilidad urbana en tiempos de traslado y accesibilidad	Prioridad 3: Acceso equitativo a infraestructura pública y servicios urbanos para el bienestar social
5.1.1. Reducir la expansión descontrolada, la fragmentación del territorio y la especulación inmobiliaria, promoviendo modelos de ciudad compacta y sustentable	
5.1.3. Aumentar el acceso con equidad a los bienes y servicios del territorio	
5.3.1. Ampliar el acceso equitativo a tecnologías de comunicación y transporte de manera eficiente y sustentable	
5.3.3. Mejorar la movilidad urbana en tiempos de traslado y accesibilidad	Prioridad 4: Infraestructura para movilidad sostenible y resiliente
5.3.2. Incrementar la infraestructura para la movilidad sustentable y resiliente	
5.3.3. Mejorar la movilidad urbana en tiempos de traslado y accesibilidad	
5.3.4. Incrementar la seguridad y accesibilidad en el transporte público.	
5.9.3. Mejorar la infraestructura vial, de movilidad y conectividad en la región	
5.9.4 Mejorar los modelos de urbanización sostenible	

Tabla 10. Contribución indirecta de las Prioridades de Desarrollo a los Objetivos Estratégicos del Plan Estatal de Desarrollo Renacimiento Maya 2024-2030

Objetivo Estratégico	Prioridad del Desarrollo Relacionada
1. Integración territorial para un desarrollo metropolitano sostenible 2. Modelo de desarrollo urbano territorial compacto, ordenado y sostenible	1.3.1. Optimizar la articulación entre instituciones gubernamentales para reducir duplicidades y mejorar la eficiencia operativa
	2.7.2. Consolidar el Sistema Integral de Cuidados en Yucatán
	5.2.1. Aumentar la conservación y restauración de ecosistemas naturales de Yucatán, con un enfoque de protección de selvas, manglares, arrecifes y cenotes
	5.6.1. Aumentar la capacidad de adaptación al cambio climático en Yucatán
	5.9.1. Incrementar la infraestructura productiva y de competitividad global en el estado de Yucatán
	5.9.4. Mejorar los modelos de urbanización sostenibles
	5.11.3. Incrementar la sostenibilidad y eficiencia del Puerto de Altura de Progreso
	7.3.2. Incrementar el respeto a los derechos políticos de la población maya
3. Acceso equitativo a infraestructura pública y servicios urbanos para el bienestar social	2.4.1. Mejorar el acceso a una vivienda adecuada para la población en condiciones de vulnerabilidad
	2.4.2. Mejorar el acceso a los servicios básicos de la vivienda para la población en condiciones de vulnerabilidad
	2.6.1. Incrementar mecanismos para garantizar el ejercicio pleno de los derechos humanos de los grupos prioritarios
	2.7.2. Consolidar el Sistema Integral de Cuidados en Yucatán
	2.7.3. Mejorar los mecanismos para garantizar una vida libre de violencia a las niñas y mujeres de Yucatán
	3.1.1. Reducir el rezago educativo en la educación básica y media superior en Yucatán
	3.1.3. Extender la Nueva Escuela Mexicana en la educación básica y media superior en Yucatán
	3.2.1. Mejorar la infraestructura y equipamiento de los espacios culturales en los municipios del Estado
	3.3.1. Extender la cultura física, educación física y deporte
	3.4.1. Incrementar la accesibilidad inclusiva y equitativa, a la educación superior a todas y todos los estudiantes
	3.5.3. Fortalecer la creación de espacios seguros e inclusivos para la práctica deportiva y el aprendizaje
	4.2.2. Mejorar la igualdad y el bienestar en los municipios pesqueros
	4.3.2. Expandir los sectores de especialización de los Polos de Bienestar
	5.4.1. Aumentar el acceso equitativo al agua apta para consumo humano en todas las comunidades del estado
	5.9.2. Equilibrar la inversión de infraestructura pública en el estado de Yucatán
	6.4.1. Mejorar los mecanismos de seguridad basándose en un modelo de participación social
	7.3.1. Ampliar el respeto a los derechos humanos de la población maya en el Estado

En esta tabla se identifican prioridades del desarrollo que también abordan objetivos estratégicos de otras vertientes del Plan Estatal de Desarrollo. Esto demuestra su alcance transversal.

Tabla 11. Alineación de los Elementos del Plan Estatal de Desarrollo Renacimiento Maya 2024-2030 y el Programa de Mediano Plazo

Directriz	Vertiente PED asociada al PMP	Objetivos Estratégicos de la Vertiente	Nombre de la Prioridad	Política Pública	Contribución a la Transformación Deseada
5. Infraestructura para un Desarrollo Territorial Ordenado y Sostenible:	5.1. Desarrollo urbano y ordenamiento territorial	5.1.1 Reducir la expansión descontrolada, la fragmentación del territorio y la especulación inmobiliaria, promoviendo modelos de ciudad compacta y sustentable. 5.1.2 Proteger los recursos y ecosistemas naturales de los impactos ambientales del desarrollo urbano 5.1.3 Aumentar el acceso con equidad a los bienes y servicios del territorio	Integración territorial para un desarrollo metropolitano sostenible	Ordenamiento Territorial, Sostenible y Justo para la Zona Metropolitana de Mérida	Fortalecer un modelo de desarrollo territorial ordenado, equitativo y ambientalmente sostenible en el estado de Yucatán.
5. Infraestructura para un Desarrollo Territorial Ordenado y Sostenible:	5.3. Conectividad sostenible	5.3.3 Mejorar la movilidad urbana en tiempos de traslado y accesibilidad			Garantizar una movilidad incluyente, segura y sustentable en el estado de Yucatán, con acceso equitativo a tecnologías, infraestructura y servicios de transporte.
5. Infraestructura para un Desarrollo Territorial Ordenado y Sostenible:	5.10. Ciudades inclusivas y sostenibles para el bienestar de las mujeres	5.10.1 Mejorar las condiciones de acceso equitativo para las mujeres en la infraestructura urbana y de movilidad pública 5.10.2 Incrementar el acceso de las mujeres a servicios urbanos de calidad 5.10.3 Aumentar la participación y liderazgo de las mujeres en la gobernanza urbana			Garantizar el ejercicio pleno de los derechos de las mujeres en el entorno urbano con acceso equitativo a la infraestructura y los servicios, y con participación activa en la toma de decisiones.

Tabla 11. Alineación de los Elementos del Plan Estatal de Desarrollo Renacimiento Maya 2024-2030 y el Programa de Mediano Plazo

Directriz	Vertiente PED asociada al PMP	Objetivos Estratégicos de la Vertiente	Nombre de la Prioridad	Política Pública	Contribución a la Transformación Deseada
5. Infraestructura para un Desarrollo Territorial Ordenado y Sostenible:	5.1. Desarrollo urbano y ordenamiento territorial	5.1.1 Reducir la expansión descontrolada, la fragmentación del territorio y la especulación inmobiliaria, promoviendo modelos de ciudad compacta y sustentable.	Modelo de desarrollo urbano territorial compacto, ordenado y sostenible	Desarrollo Urbano Territorial para los Asentamientos Humanos Sostenibles de Yucatán	Fortalecer un modelo de desarrollo territorial ordenado, equitativo y ambientalmente sostenible en el estado de Yucatán.
		5.1.2 Proteger los recursos y ecosistemas naturales de los impactos ambientales del desarrollo urbano			
		5.1.3 Aumentar el acceso con equidad a los bienes y servicios del territorio			
5. Infraestructura para un Desarrollo Territorial Ordenado y Sostenible:	5.3. Conectividad sostenible	5.3.3 Mejorar la movilidad urbana en tiempos de traslado y accesibilidad.			Garantizar una movilidad incluyente, segura y sustentable en el estado de Yucatán, con acceso equitativo a tecnologías, infraestructura y servicios de transporte.
5. Infraestructura para un Desarrollo Territorial Ordenado y Sostenible:	5.1. Desarrollo urbano y ordenamiento territorial	5.1.1 Reducir la expansión descontrolada, la fragmentación del territorio y la especulación inmobiliaria, promoviendo modelos de ciudad compacta y sustentable	Acceso equitativo a infraestructura pública y servicios urbanos para el bienestar social	Servicios Urbanos e Infraestructura Pública con Enfoque Inclusivo y Territorial	Fortalecer un modelo de desarrollo territorial ordenado, equitativo y ambientalmente sostenible en el estado de Yucatán.
		5.1.3 Aumentar el acceso con equidad a los bienes y servicios del territorio			
5. Infraestructura para un Desarrollo Territorial Ordenado y Sostenible:	5.3. Conectividad sostenible	5.3.1 Ampliar el acceso equitativo a tecnologías de comunicación y transporte de manera eficiente y sustentable			Garantizar una movilidad incluyente, segura y sustentable en el estado de Yucatán, con acceso equitativo a tecnologías, infraestructura y servicios de transporte
		5.3.3 Mejorar la movilidad urbana en tiempos de traslado y accesibilidad			

Tabla 11. Alineación de los Elementos del Plan Estatal de Desarrollo Renacimiento Maya 2024-2030 y el Programa de Mediano Plazo

Directriz	Vertiente PED asociada al PMP	Objetivos Estratégicos de la Vertiente	Nombre de la Prioridad	Política Pública	Contribución a la Transformación Deseada
5. Infraestructura para un Desarrollo Territorial Ordenado y Sostenible:	5.3. Conectividad sostenible	5.3.2 Incrementar la infraestructura para la movilidad sustentable y resiliente.	Infraestructura para movilidad sostenible y resiliente	Movilidad y Conectividad Sostenibles para la Seguridad, Equidad y Bienestar Social	Garantizar una movilidad incluyente, segura y sustentable en el estado de Yucatán, con acceso equitativo a tecnologías, infraestructura y servicios de transporte
		5.3.3 Mejorar la movilidad urbana en tiempos de traslado y accesibilidad			
		5.3.4 Incrementar la seguridad y accesibilidad en el transporte público			
5. Infraestructura para un Desarrollo Territorial Ordenado y Sostenible:	5.9. Infraestructura pública	5.9.3. Mejorar la infraestructura vial, de movilidad y conectividad en la región			Fortalecer el desarrollo territorial equilibrado y competitivo del estado de Yucatán, con infraestructura productiva, conectividad eficiente y modelos de urbanización sostenibles.
		5.9.4 Mejorar los modelos de urbanización sostenible			

X. Mecanismos de Coordinación, Seguimiento y Evaluación

La implementación exitosa de los Programas de Mediano Plazo exige establecer procesos claros que garanticen la articulación efectiva entre instituciones, el monitoreo permanente de avances y la medición rigurosa de resultados. Este apartado define los mecanismos institucionales que harán posible transformar los objetivos planteados en beneficios concretos para la población yucateca.

Para asegurar la coordinación interinstitucional, se establecen espacios de diálogo y colaboración entre dependencias gubernamentales, otros niveles de gobierno y actores sociales relevantes. Estos mecanismos buscan alinear esfuerzos, optimizar recursos y resolver oportunamente los desafíos que surjan durante la ejecución de las políticas públicas.

El seguimiento sistemático se realizará mediante procesos periódicos de recolección y análisis de información permitiendo medir el progreso de cada acción programática. Paralelamente, la evaluación de resultados proporcionará evidencia objetiva sobre los impactos generados, identificando áreas de oportunidad para mejorar continuamente las intervenciones públicas.

Estos procesos complementarios -coordinación, seguimiento y evaluación- conforman un sistema integral que fortalece la rendición de cuentas y garantiza que los recursos públicos se traduzcan efectivamente en mejor calidad de vida para los ciudadanos.

Para los Mecanismos de Coordinación, Seguimiento y Evaluación del Programa de Mediano Plazo de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano 2025 se buscará establecer enlaces oficiales con las entidades y dependencias que tenga intervención directa en los objetivos y estrategias, con la finalidad de realizar seguimiento de las acciones derivadas de las estrategias propuestas.

El seguimiento y evaluación se realizará de acuerdo a los indicadores establecidos para cada una de las políticas públicas desarrolladas de igual forma se buscará la vinculación de las acciones establecidas con los programas presupuestarios y por ende los indicadores asociados a cada una de las acciones que se plasmen en este.

Para la recolección de la información se designará a un responsable al interior de la dependencia quien será encargado de establecer los mecanismos de recolección de la información y de realizar los reportes, de igual forma se designó un enlace por cada política pública el cual realizará el monitoreo y análisis de la información.

XI. Referencias

- Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión, (2016). Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano. Diario Oficial de la Federación, 28 de noviembre de 2016. Consultado en junio 2025. URL: <https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/LGAHOTDU.pdf>
- Centro Nacional de Prevención de Desastres (CENAPRED), (2025) Atlas Nacional de Riesgos. Cobertura de Atlas Municipales. Consultado en junio de 2025. URL: <http://www.atlasnacionalderiesgos.gob.mx/archivo/cob-atlas-municipales.html>
- Comisión Nacional de Vivienda (CONAVI), (2018). Cartografía de los Polígonos de Contención Urbana. Consultado en junio de 2025. URL: https://sniiv.sedatu.gob.mx/Reporte/Datos_abiertos
- Comisión Nacional de Vivienda (CONAVI), (2020b). Rezago habitacional. Consultado en junio de 2025. URL: <https://siesco.conavi.gob.mx/siesco/rezago.aspx>
- Consejo Nacional de Evaluación de la Política de Desarrollo Social (CONEVAL), (2020a). Informe de Pobreza y Evaluación 2020 Yucatán. México. Consultado en junio de 2025. URL: https://www.coneval.org.mx/coordinacion/entidades/Documents/Informes_de_pobreza_y_evaluacion_2020_Documentos/Informe_Yucatan_2020.pdf
- Consejo Nacional de Población (CONAPO), (2020). Índice de marginación por municipio. Consultado en junio de 2025: URL: <https://www.gob.mx/conapo/documentos/indices-de-marginacion-2020-284372>
- Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. (1917). Diario Oficial de la Federación. Consultado en junio de 2025. URL: https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf_mov/Constitucion_Politica.pdf
- Diario Oficial de la Federación (DOF), (2024). Decreto por el que se formula la Declaración de la Zonas de Atención Prioritaria para el año 2025. Consultado en junio de 2025. URL: https://www.dof.gob.mx/nota_detalle_popup.php?codigo=5746130
- Global Forest Watch (GFW, 2023) Consultado en noviembre de 2024. URL: <https://www.globalforestwatch.org/dashboards/country/MEX/>
- Gobierno de México (2025). Plan Nacional de Desarrollo 2025-2030. Consultado en junio de 2025. URL: https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/981072/PND_2025-2030_v250226_14.pdf
- Instituto Federal de Telecomunicaciones (IFT), (2021). Diagnóstico de banda ancha fija en el estado de Yucatán. Consultado en junio de 2025. URL: https://despliegueinfra.ift.org.mx/docs/Yucat%C3%A1n_0.pdf
- Instituto Federal de Telecomunicaciones (IFT), (2022). Micrositio con indicadores de infraestructura y digitalización a nivel municipal. Consultado en junio de 2025. URL: <https://competenciainfra.ift.org.mx/>
- Instituto de Movilidad y Desarrollo Urbano Territorial (IMDUT), (2024). Programa Estatal de

- Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano del Estado de Yucatán. Consultado en junio de 2025. URL: <https://movilidad.yucatan.gob.mx/secciones/ver/conoce-el-peotduy>
- Instituto de Movilidad y Desarrollo Urbano Territorial (IMDUT), (2025a). Registro de planes, programas e instrumentos de ordenamiento territorial y desarrollo urbano vigentes en Yucatán. Registros internos.
 - Instituto de Movilidad y Desarrollo Urbano Territorial (IMDUT), (2025b). Monitoreo de indicadores de movilidad en Yucatán. Registros internos.
 - Instituto Mexicano para la Competitividad (IMCO) (2024). Índice de competitividad estatal 2024. Consultado en junio de 2025. URL: <https://imco.org.mx/wp-content/uploads/2024/05/Documento-ICE2024.pdf>
 - Instituto Municipal de Planeación de Mérida (IMPLAN), (2024). Plan Integral de Movilidad Urbana Sustentable de Mérida (PIMUS, 2024). Consultado en junio de 2025. URL: https://www.merida.gob.mx/implan/content/documents/movilidad-urbana/PIMUS_2024.pdf
 - Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI), (2015). Encuesta Intercensal 2015. Consultado en junio de 2025. URL <https://www.inegi.org.mx/programas/intercensal/2015/>
 - Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI), (2018). Encuesta Nacional de Ingreso y Gasto de los Hogares(ENIGH)2018. Consultado en junio de 2025. URL <https://www.inegi.org.mx/programas/enigh/nc/2018/#documentacion>
 - Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI), (2020). Censo de Población y Vivienda 2020. Consultado en junio de 2025. URL <https://www.inegi.org.mx/programas/ccpv/2020/>
 - Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI), (2022a). Encuesta Nacional de Victimización y Percepción Sobre Seguridad Pública (ENVIPE) 2022 Consultado en junio de 2025. URL. <https://www.inegi.org.mx/programas/envipe/2022/>
 - Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI), (2022b). Encuesta Nacional de Ingreso y Gasto de los Hogares(ENIGH)2022. Consultado en junio de 2025. URL <https://www.inegi.org.mx/programas/enigh/nc/2022/>
 - Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI), (2023a). Censo Nacional de los Gobiernos Municipales y Demarcaciones Territoriales de la Ciudad de México. Consultado en junio de 2025. URL: <https://www.inegi.org.mx/programas/cngmd/2023/>
 - Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI), (2023b). Vehículos de Motor Registrados en Circulación (VMRC). Consultado en noviembre de 2024. URL <https://www.inegi.org.mx/programas/vehiculosmotor/>
 - Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI), (2023c). Accidentes de Tránsito Terrestre en Zonas Urbanas y Suburbanas (ATUS) 2023. Consultado en junio 2025. URL <https://www.inegi.org.mx/programas/accidentes/>
 - Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI), (2023d). Encuesta Nacional de Seguridad Pública Urbana (ENSU) 2023. Consultado en junio de 2025. URL. <https://www.inegi.org.mx/programas/ensu/>
 - Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI), (2023e). Encuesta Nacional sobre Disponibilidad y Uso de Tecnologías de la Información en los Hogares (ENDUTIH) 2023. Consultado en junio de 2025. URL: <https://www.inegi.org.mx/programas/endutih/2023/>

- Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI), (2024a). Marco Geoestadístico Nacional (MGN), diciembre 2024. Consultado en junio de 2025. URL <https://www.inegi.org.mx/temas/mg/#mapas>
- Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI), (2024b). Encuesta Nacional de Calidad e Impacto Gubernamental (ENCIG) 2023. Consultado en junio 2025. URL: <https://www.inegi.org.mx/programas/encig/2023/>
- Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI), (2024c). Encuesta Origen-Destino en Hogares (EOD) 2020. Consultado en junio 2025. URL: <https://www.inegi.org.mx/>
- Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI), (2024d). Encuesta Nacional de Ocupación y Empleo (ENO) 2024. Consultado en junio 2025. URL: <https://www.inegi.org.mx/>
- Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI), (2024e). Vehículos de Motor Registrados en Circulación (VMRC). Registro administrativo del parque vehicular por tipo de vehículo. Consultado en junio 2025. URL: <https://www.inegi.org.mx/temas/vehiculos/>
- Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI), (2025). Accidentes de Tránsito Terrestre en Zonas Urbanas y Suburbanas (ATUS) 2024. Consultado en junio de 2025. URL <https://www.inegi.org.mx/programas/accidentes/>
- Laboratorio Urbano de la Universidad Modelo (LUM), (2023). Cuaderno 2. Movilidad Urbana Sustentable. De la Visión a la Acción. Universidad Modelo. Consultado en junio 2025. URL: https://archive.org/details/cuaderno-2_202306
- Ley de Coordinación Metropolitana, Desarrollo Regional y Asociatividad Intermunicipal del Estado de Yucatán. (2024). Diario Oficial del Estado de Yucatán. Consultado en junio de 2025. URL: https://www.congresoyucatan.gob.mx/storage/legislacion/leyes/f698bc5fc-6510b5e186ea5c230ca6c77_2024-08-01.pdf
- Ley de Planeación para el Desarrollo del Estado de Yucatán. (2013). Diario Oficial del Gobierno del Estado de Yucatán. Consultado en junio de 2025. URL: <https://ordenjuridico.gob.mx/fichaOrdenamiento.php?ambito=estatal&idArchivo=98390>
- Ley de Procuración de Justicia Ambiental y Urbana del Estado de Yucatán. (2023). Diario Oficial del Gobierno del Estado de Yucatán. Consultado en junio de 2025. URL: https://www.congresoyucatan.gob.mx/storage/legislacion/leyes/1bbad6b19c3c964846b-f7f548343427c_2025-05-06.pdf
- Organización de las Naciones Unidas, (2015). Transformar nuestro mundo: la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible. Naciones Unidas. Consultado en junio 2025. URL: <https://sdgs.un.org/es/2030agenda>
- Organización de las Naciones Unidas (ONU), (2025). Informe ejecutivo de actividades del Programa de las Naciones Unidas para los Asentamientos Humanos. Proyecto de directrices internacionales sobre planificación urbana y territorial (HSP/GC/25/2/Add.6). Consultado en junio de 2025. URL: <https://unhabitat.org/sites/default/files/2015/01/Spanish4.pdf>
- Organización de las Naciones Unidas para los Asentamientos Humanos, (2023 Transforming Global Urban Data 2023-2029. Consultado en junio 2025. URL: <https://unhabitat.org/transforming-global-urban-data-2023-2029>
- Organización de las Naciones Unidas para los Asentamientos Humanos, (2016). Nueva Agen-

- da Urbana. ONU-Hábitat. Consultado en junio 2025. URL: <https://habitat3.org/the-new-urban-agenda>
- Registro Agrario Nacional (RAN), (2025a). Datos abiertos de Núcleos Agrarios. Consultado en junio de 2025. URL: <https://datos.ran.gob.mx/conjuntoDatosPublico.php>
 - Registro Agrario Nacional (RAN), (2025b). Padrón e Historial de Núcleos Agrarios (PHINA). Consultado en junio de 2025. URL: <https://phina.ran.gob.mx/index.php>
 - Reglamento de la Ley de Planeación para el Desarrollo del Estado de Yucatán. (2014). Decreto 159/2014. Gobierno del Estado de Yucatán. Consultado en junio 2025. URL: <https://www.yucatan.gob.mx/docs/regulaciones/97c2e055.pdf>
 - Poder Legislativo del Estado de Yucatán, (2023). Ley de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano del Estado de Yucatán. Diario Oficial del Gobierno del Estado de Yucatán, 22 de diciembre de 2023. Consultado en junio 2025. URL: <https://www.pjyucatan.gob.mx>
 - Secretaria de Desarrollo Agrario, Territorio y Urbano (SEDATU), (2021). Estrategia Nacional de Ordenamiento Territorial (ENOT). Consultado en junio de 2025. URL: https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/632549/ENOT_versio_n_ejecutiva_26.2.21-Abr_.pdf
 - Secretaria de Desarrollo Agrario, Territorio y Urbano (SEDATU), (2024). Programa de Ordenamiento Territorial de la Región Sur-Sureste (POT-RSSE). Consultado en junio de 2025. URL: https://diariooficial.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5691029&fecha=02/06/2023#gsc.tab=0
 - Secretaria de Desarrollo Sustentable (SDS) (2023). Programa de Ordenamiento Ecológico del Territorio del Estado de Yucatán. Consultado en junio de 2025. URL: https://www.yucatan.gob.mx/docs/diario_oficial/diarios/2023/2023-12-05_2.pdf
 - Secretaria de Desarrollo Urbano y Medio Ambiente (SEDUMA) (2015). Programa de Ordenamiento Ecológico del Territorio Costero del Estado de Yucatán. Consultado en junio de 2025. URL: https://bitacoraordenamiento.yucatan.gob.mx/archivos/DECRETO_160_2014_POET-CY.pdf
 - Secretaría de Gobernación (2025). Informe anual sobre la situación de pobreza y rezago social por entidad federativa, 2025. Consultado en junio de 2025. URL: <https://www.gob.mx/bienestar/documentos/informe-anual-sobre-la-situacion-de-pobreza-y-rezago-social>
 - Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano y Consejo Nacional de Población (SEDATU y CONAPO), (2024). Sistema Urbano Nacional. Consultado en junio de 2025. URL: <https://www.gob.mx/conapo/documentos/las-metropolis-de-mexico-2020>
 - Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano, Consejo Nacional de Población e Instituto de Estadística y Geografía (SEDATU, CONAPO e INEGI), (2023). Metrópolis de México. Consultado en junio de 2025. URL: <https://www.gob.mx/sedatu/documentos/sistema-urbano-nacional-2020-378970?state=published>
 - Secretariado Ejecutivo del Sistema Nacional de Seguridad Pública (SESNSP) (2025). Incidencia delictiva nacional: presuntos delitos registrados por estado (enero-mayo 2025). Consultado en junio de 2025. URL: <https://www.gob.mx/sesnsp/acciones-y-programas/incidencia-delictiva-actualizada-a-mayo-2025>



RENACIMIENTO MAYA

YUCATÁN

GOBIERNO DEL ESTADO | 2024 - 2030

Programa de Mediano Plazo **2025-2030**

Ordenamiento Territorial y Desarrollo
Urbano