

PLAN DE DESARROLLO DEL ESTADO DE MÉXICO

2023-2029

**El mandato del pueblo
por el cambio**



**GOBIERNO DEL
ESTADO DE
MÉXICO**

Eje 3. Empleo Digno y Desarrollo Económico

“Inclusión para el bienestar y la prosperidad”

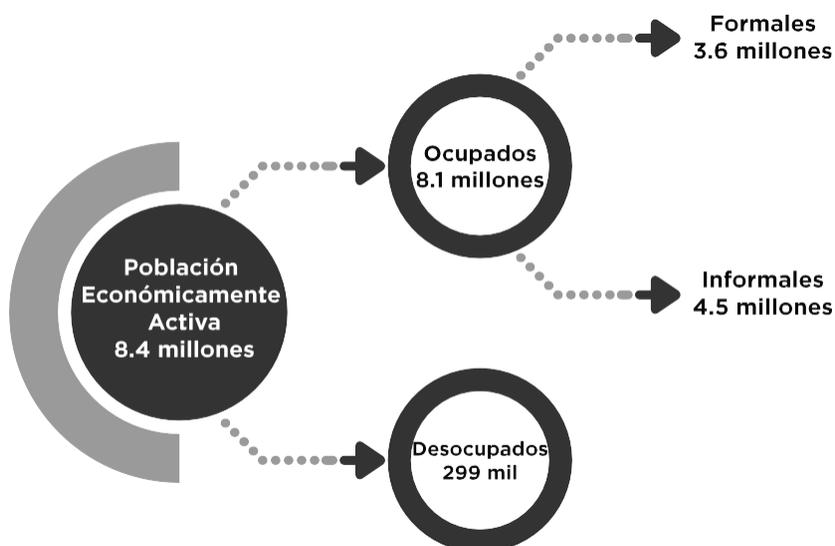
I. Diagnóstico y objetivos

a. Impulso al empleo digno y al desarrollo económico

En el Estado de México se tiene una deuda histórica con los trabajadores, no solo los empleos no llegaban a las comunidades más alejadas, sino además poco se avanzaba en la inclusión laboral de los grupos más vulnerables, en la consideración de los principios de participación plena en la sociedad y en el respeto por la diferencia y la aceptación de la población con discapacidad.

Ante este contexto es importante destacar que la Población Económicamente Activa (PEA) del Estado de México es la más grande del país. De acuerdo con la Encuesta Nacional de Ocupación y Empleo (ENOE), al cuarto trimestre del 2023 se registraron 8.4 millones de personas, es decir, catorce de cada cien potenciales trabajadores mexicanos son mexiquenses, una cifra casi igual a la suma de la PEA de la Ciudad de México y Jalisco, que ocupan la segunda y tercera posición respectivamente. Del total de la PEA estatal, el 96.47% se encuentra ocupada, de la cual el 44.93% son empleados del sector formal.

Población Económicamente Activa estatal, cuarto trimestre 2023



Fuente: Encuesta Nacional de Ocupación y Empleo, Cuarto Trimestre (INEGI, 2023).

Esto representa un doble desafío, por un lado, dar empleo a una creciente y numerosa PEA, debido al crecimiento natural de la población y por la presión migratoria desde otras entidades, y por el otro, dotar de un mayor valor agregado a las actividades productivas de la entidad, fortaleciendo los conocimientos, habilidades y aptitudes de los trabajadores, lo cual les permitirá mejorar sus condiciones de empleo y percepciones salariales.

En cuanto a la distribución de la población ocupada por sector económico, según la ENOE, con datos del cuarto trimestre del 2023, el 3.73% se concentró en el sector primario (agricultura, ganadería y pesca), 24.01% en el sector secundario (minería, energía, construcción y manufactura) y 71.71% en el sector terciario (comercio y servicios). No obstante, es relevante considerar que, al cierre del cuarto trimestre del 2023, el 55.07% de la población ocupada se desempeñó en la informalidad laboral (INEGI¹²), lo cual precariza sus derechos sociales, al no contar con acceso a los servicios de salud y de seguridad social. Además, el Estado de México mantiene una de las tasas más altas de desempleo abierto (3.52%), que alcanza las 299,653 personas.

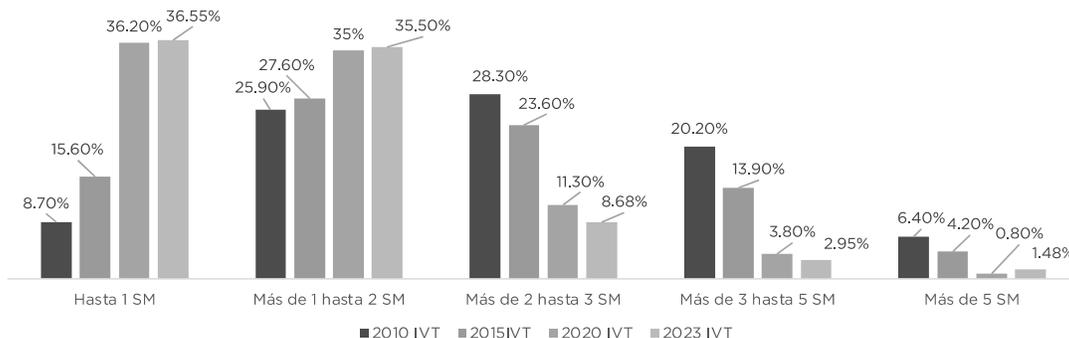
A su vez, el Estado de México ocupa la primera posición a nivel nacional respecto al porcentaje de población sub-ocupada (8.48%), superior a la media nacional (7.82%) (INEGI, 2023). Sin embargo, si se consideran los valores absolutos, la percepción cambia, ya que el 14.96% de los trabajadores subempleados mexicanos, son mexiquenses, es decir, alrededor de 694,746.

Respecto a los ingresos de la población ocupada, con base en la ENOE, hasta el cuarto trimestre de 2023, el 36.55% de la población trabajadora señaló que recibió hasta un salario mínimo y el 35.50% obtuvo 2 salarios mínimos (SM)¹³. Los ingresos bajos están ligados al deterioro del nivel de bienestar de las personas en cuestiones básicas de alimentación, salud y educación, pero sobre todo limitan el acceso a oportunidades de capacitación y de mejora laboral.

¹² Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI), 2023. Encuesta Nacional de Ocupación y Empleo (ENOE), Tercer trimestre de 2023. Recuperado de <https://www.inegi.org.mx/programas/enoe/15ymas>

¹³ Ibid.

Nivel de ingresos de la población ocupada en el Estado de México



Fuente: Encuesta Nacional de Ocupación y Empleo, Cuarto Trimestre (INEGI, 2023).

En cuanto a los procesos de justicia laboral, las malas prácticas han originado un rezago histórico de más de 51,000 expedientes en proceso, de los cuales 34,000 corresponden al Tribunal Estatal de Conciliación y Arbitraje, 14,000 a la Junta de Conciliación y Arbitraje del Valle Cuautitlán Texcoco y 3,000 a la Junta de Conciliación y Arbitraje del Valle Toluca. Dicho rezago se ha derivado principalmente de tres factores: el insuficiente presupuesto para atender las funciones sustantivas para impartir justicia laboral, la falta de disposición institucional y, lo más grave, la corrupción que ha imperado entre las partes que intervienen en el proceso.

También, se observa la creciente demanda en la Procuraduría de la Defensa del Trabajo, así como la existencia de corrupción, la precaria infraestructura con la que cuenta, la falta de profesionalización del personal y deficientes mecanismos jurídicos con perspectiva de género y de colaboración con otras instituciones. De igual manera, el Centro de Conciliación Laboral del Estado de México refleja el rebase de la capacidad operativa, lo que ha derivado en un declive en el porcentaje de conciliación. En materia presupuestal es pertinente mencionar que se deberán fortalecer los recursos públicos, para dar atención a las actividades de carácter sustantivo en materia laboral.

Atacar de raíz la corrupción que ha obstaculizado de manera significativa el acceso a la justicia laboral, así como llevar a cabo acciones permanentes que involucren a las instituciones públicas para lograr la resolución de conflictos laborales de manera eficiente y honesta, es uno de los grandes retos a resolver.

Por tales motivos, la administración de la Cuarta Transformación está orientada a promover los empleos dignos y bien remunerados, recuperando los derechos fundamentales de los trabajadores, y fortaleciendo el empleo formal, el autoempleo, las cooperativas, la generación de esquemas de seguro de desempleo, la seguridad en el trabajo, la justicia

laboral y, en general, todas las actividades encuadradas en la concepción de la economía social.

Objetivo

3.1 Impulsar el empleo digno y el desarrollo económico para mejorar el ingreso y el bienestar de la población, especialmente de los grupos vulnerables.

Estrategia

3.1.1 Contribuir en la generación de oportunidades laborales dignas para todas y todos.

Líneas de acción

- 3.1.1.1** Otorgar apoyos económicos a personas desempleadas y mujeres trabajadoras jefas de familia.
- 3.1.1.2** Contribuir a generar una cultura de igualdad de oportunidades, privilegiando la incorporación de mujeres, jóvenes y grupos vulnerables a la fuerza laboral.
- 3.1.1.3** Enfrentar la informalidad económica a través de la vinculación a fuentes de trabajo formal con acceso a seguridad social.
- 3.1.1.4** Brindar asesoría y herramientas digitales a las personas de la economía informal, con la finalidad de migrar al sector formal.
- 3.1.1.5** Promover acciones que detonen la incorporación laboral a través del autoempleo, la asociación cooperativa y la vinculación con empresas, instituciones privadas y organismos públicos.
- 3.1.1.6** Priorizar la contratación de los habitantes del Estado de México en los empleos existentes y por crearse en la entidad.
- 3.1.1.7** Establecer cuotas de participación para mujeres y jóvenes en todos los programas de empleo impulsados por las dependencias estatales.

Estrategia

3.1.2 Promover un entorno de trabajo seguro, incluyente y sin riesgos para las personas trabajadoras.

Líneas de acción

- 3.1.2.1** Promover la salud e integridad en el trabajo, así como la conciliación entre empleo y familia.
- 3.1.2.2** Ampliar las asesorías en materia de derechos y obligaciones, así como campañas de sensibilización sobre las Normas Oficiales Mexicanas correspondientes y el acoso laboral en los centros de trabajo.
- 3.1.2.3** Promover la prevención y erradicación del trabajo infantil y forzoso en el Estado de México.

Estrategia

3.1.3 Garantizar a la población un empleo digno a través de la capacitación para y en el trabajo.

Líneas de acción

- 3.1.3.1** Diversificar la oferta educativa y actualizar a los instructores de los programas de capacitación laboral, promoviendo estrategias de colaboración con los sectores público, privado y social.
- 3.1.3.2** Incrementar y promover los programas de capacitación para y en el trabajo, en especial los dirigidos a los grupos vulnerables.
- 3.1.3.3** Impulsar que las empresas tengan una cuota mínima de contratación de recién egresados, personas con discapacidad y grupos vulnerables.
- 3.1.3.4** Implementar un programa de apoyo laboral para personas trabajadoras en condiciones adversas o vulnerables.

Estrategia

- 3.1.4** Garantizar la protección y defensa de los derechos laborales.

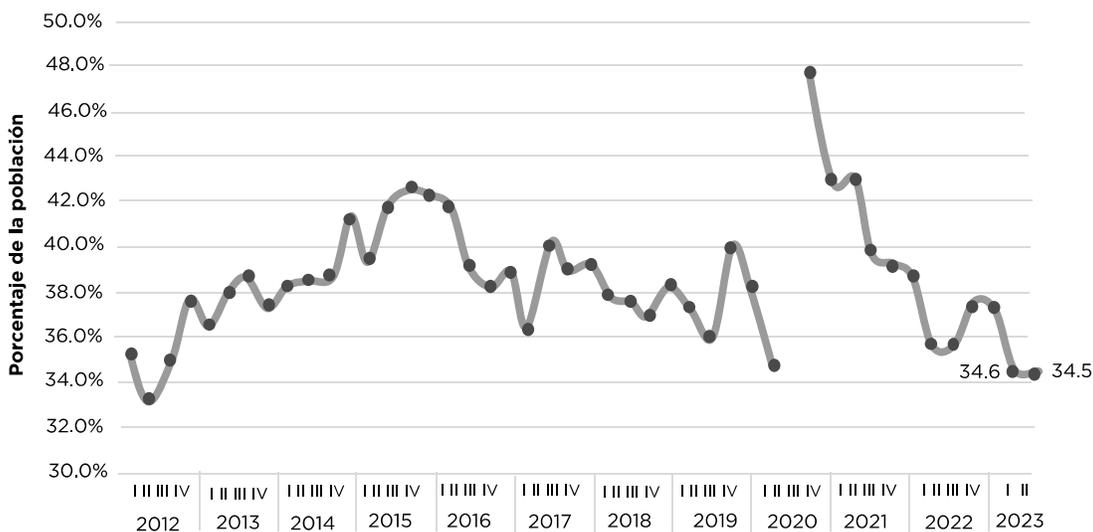
Líneas de acción

- 3.1.4.1** Brindar orientación, asesoría y representación con sentido humano y eficiencia, en materia de conflictos laborales.
- 3.1.4.2** Llevar a cabo procedimientos de conciliación, como eje central de la reforma laboral, que permitan la resolución de conflictos laborales.
- 3.1.4.3** Establecer un programa de capacitación permanente en materia de conciliación laboral.
- 3.1.4.4** Resolver las controversias con humanismo, celeridad y honradez.
- 3.1.4.5** Consolidar la Reforma en materia laboral en el Estado de México, para concluir los juicios laborales y con ello, lograr el cierre de las Juntas Locales de Conciliación y Arbitraje como lo establece dicha reforma.

b. Economía incluyente y atención a la informalidad

La pobreza laboral es definida por el Consejo Nacional de Evaluación de la Política de Desarrollo Social (CONEVAL) como el porcentaje de población con ingreso laboral inferior al valor monetario de la canasta alimentaria. A nivel nacional, al comparar los segundos trimestres de 2022 y 2023, se observó una reducción del 0.5%, ya que pasó del 38.3% al 37.8%. Preocupantemente, en el Estado de México, 34.5% de las personas que laboran, reciben un ingreso menor al precio de la canasta alimentaria, es decir, cuatro de cada diez mexiquenses tienen dificultades para cubrir su alimentación básica. Preocupantemente, en el Estado de México, 34.5% de las personas que laboran, reciben un ingreso menor al precio de la canasta alimentaria, es decir, cuatro de cada diez mexiquenses tienen dificultades para cubrir su alimentación básica.

Porcentaje de la población con ingreso laboral inferior al costo de la canasta alimentaria, segundo trimestre 2023



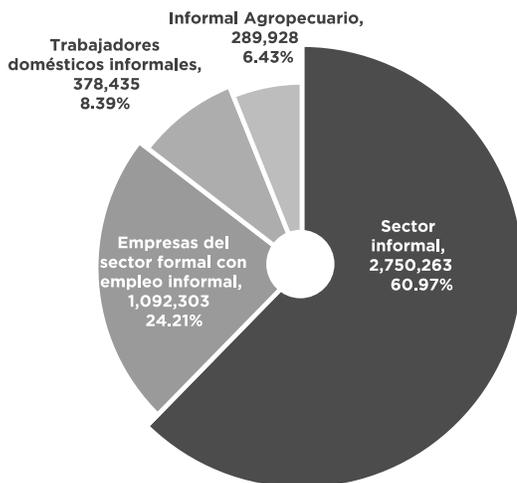
Fuente: CONEVAL (2023), Poder adquisitivo del ingreso laboral real.

En relación con lo anterior, las personas ocupadas en el sector informal ganan la mitad en comparación con los empleados del sector formal, y la mayoría gana únicamente hasta un salario mínimo. Las desigualdades se profundizan, puesto que los trabajadores en esta situación carecen de acceso a la seguridad social (servicios de salud individual y familiar), derechos laborales y protección económica.

Como se señaló en el apartado anterior, en el empleo informal se ubican 4.5 millones de personas, que representan una tasa de informalidad del 55.07%, mayor a la tasa nacional (54.8%). Al desagregar este dato, se observa que 60.97% de los trabajadores están en el sector informal, 24.21% en empresas formales con empleos informales, 8.39% son trabajadores domésticos informales¹⁴ y 6.43% son trabajadores agropecuarios informales. Esta situación vulnera principalmente a algunos grupos sociales, como a las mujeres, que históricamente han mantenido mayores tasas de informalidad que los hombres (Tasa de Informalidad Laboral estatal por género del CONEVAL), o a los menores de 18 años y mayores de 65 años.

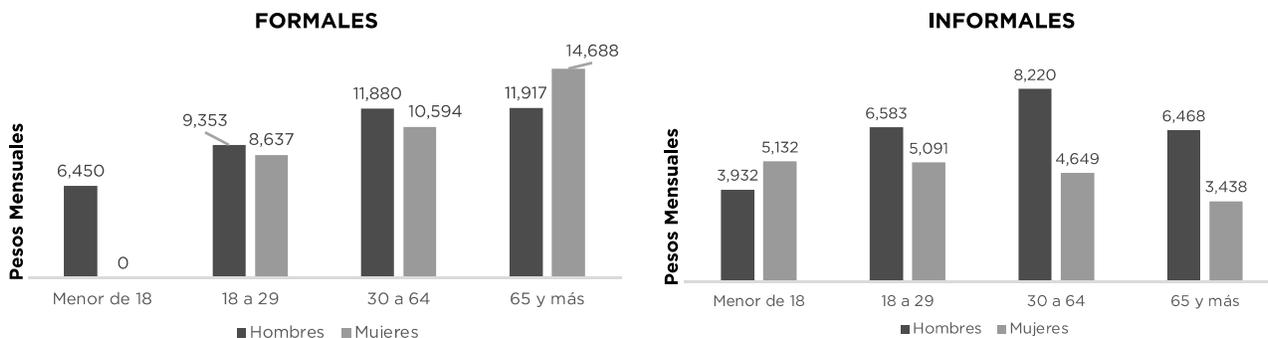
¹⁴ Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI) (2023). Encuesta Nacional de Ocupación y Empleo (ENOE), cuarto trimestre de 2023.

Distribución de la Población Ocupada por posición y condición de informalidad, cuarto trimestre 2023



Fuente: Secretaría del Trabajo y Previsión Social (2023), Perfil Estado de México¹⁵

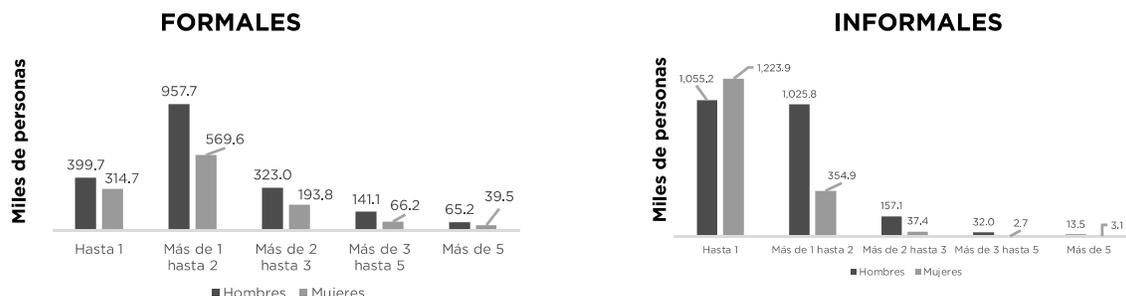
Ingreso promedio mensual de la Población Ocupada por rango de edad y condición de informalidad, cuarto trimestre 2023 (Pesos mensuales)



Fuente: Secretaría del Trabajo y Previsión Social (2023), Perfil Estado de México.

¹⁵ <https://www.stps.gob.mx/gobmx/estadisticas/perfiles/perfiles.htm>
 edomex.gob.mx
 legislacion.edomex.gob.mx

Distribución de la población por niveles de salario mínimo y condición de informalidad cuarto trimestre, 2023 (Miles de personas)



Fuente: Secretaría del Trabajo y Previsión Social (2023), Perfil Estado de México.

Otra de las consecuencias de la informalidad es que solo cuatro de cada diez mexiquenses ocupados tienen acceso a instituciones de salud (39.92%). Aunque porcentualmente se ubica en el promedio nacional, es la entidad con mayor número de trabajadores sin acceso a estos servicios: 4,914,187 personas. Esto representa que catorce de cada cien trabajadores mexicanos sin acceso a instituciones de salud son mexiquenses (13.77%), un porcentaje mayor al tamaño poblacional del estado y a su participación en el PIB nacional.

Cabe destacar que, en diecisiete años (2005-2022), la proporción de trabajadores mexiquenses sin acceso a instituciones de salud apenas disminuyó dos puntos, pasando de 63% a 61%, siendo un tema persistente que debe ser atendido para contribuir a garantizar sus derechos.

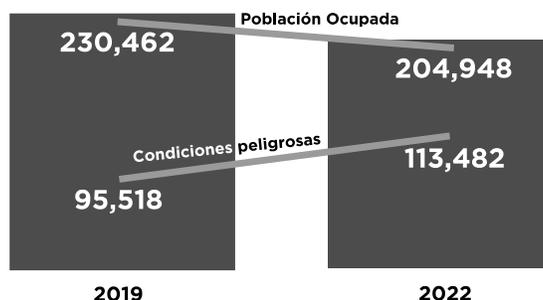
Por otra parte, el Estado de México es la quinta entidad donde sus trabajadores deben cubrir jornadas laborales más amplias para satisfacer sus necesidades. Una de cada tres personas mexiquenses (2,489,161), labora más de 48 horas a la semana (31.1%), lo que significa el 16.1%¹⁶ del total nacional.

Del mismo modo, el trabajo infantil es otra condición que refleja el deterioro económico de las familias, al respecto con la Encuesta Nacional de Trabajo Infantil (ENTI) de 2022 del INEGI, se observa que a nivel nacional hay un aumento en el grupo de edad de 5 a 17 años que labora, ya que pasó de 11.4% a 13.1%, que equivale a 3.7 millones de niñas, niños y adolescentes en esta condición. En la entidad, el 5.7% de este grupo de edad se encuentra ocupado, es decir 204,948 niños y adolescentes, siendo la segunda entidad a nivel nacional.

¹⁶ Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI) (2023). Encuesta Nacional de Ocupación y Empleo (ENOE), tercer trimestre de 2023.

El desglose por ocupación permitida y no permitida es de 19,626 y 185,322, respectivamente. Sobre la ocupación no permitida por actividad se tienen los siguientes datos: 40,885 en agricultura y actividades pecuarias, 97,131 en prestación de servicios y 26,852 en manufacturas. Es necesario señalar que la mitad de los niños, niñas y adolescentes que trabajan lo hacen en ocupaciones peligrosas, es decir, 113,482 mexiquenses menores de edad trabajan en espacios en los que se tiene contacto con fuego, ruido, humedad, químicos y residuos peligrosos, presentando un incremento del 18.81% de 2019 a 2022.

Trabajo infantil en el Estado de México, 2019-2022



Fuente: INEGI (2022), Encuesta Nacional de Ocupación y Empleo.

De los 185,322 niñas, niños y adolescentes que están en ocupaciones no permitidas: 78,668 no reciben ingresos, 84,479 reciben hasta un salario mínimo, 20,265 más de 1 y hasta 2 salarios mínimos, 705 más de 2 salarios mínimos y 1,205 no especificaron.

Objetivo

3.2 Promover la modernización de la economía, la formalización y el crecimiento de las empresas, de manera incluyente.

Estrategia

3.2.1 Impulsar, fortalecer y acompañar a las micro, pequeñas y medianas empresas familiares rurales, agroindustria, talleres artesanales y grupos solidarios.

Líneas de acción

- 3.2.1.1** Impulsar políticas y acciones para mejorar el equipamiento y las capacidades de las empresas.
- 3.2.1.2** Promover la comercialización de los productos de las MIPyMES, agroindustriales, artesanales y grupos solidarios en los mercados estatal, nacional e internacional.
- 3.2.1.3** Fomentar el comercio electrónico y digitalización de la economía.
- 3.2.1.4** Promover la cultura del emprendimiento entre los diversos sectores de la población.

- 3.2.1.5** Impulsar alianzas con empresarios que permitan compartir recursos, conocimientos y capacidades, para una mayor eficiencia, acceso a nuevos mercados y mayor capacidad de innovación.

Estrategia

- 3.2.2** Impulsar la creación y la formalización de las MiPyMES.

Líneas de acción

- 3.2.2.1** Apoyar a las MiPyMES con programas de financiamiento para su creación, consolidación y continuidad productiva.
- 3.2.2.2** Fortalecer el crecimiento, consolidación y competitividad de las micro, pequeñas y medianas empresas.
- 3.2.2.3** Impulsar el funcionamiento de incubadoras de micro, pequeñas y medianas empresas y su acercamiento a empresas establecidas con su incorporación al mercado.
- 3.2.2.4** Promover planes, programas e incentivos que fomenten la formalidad, en coordinación con los tres órdenes de gobierno, la Banca Comercial, cámaras, organismos y organizaciones representativas del sector productivo.
- 3.2.2.5** Brindar asesorías, capacitaciones y acompañamiento a micro y pequeños empresarios para promover la creación de empleos formales, la difusión de conocimientos que mejoren los procesos productivos, así como la innovación y modernización tecnológica, en atención a las vocaciones productivas de cada región.
- 3.2.2.6** Implementar el programa Fomento al Autoempleo para otorgar apoyos económicos y en especie a personas que cuenten con un negocio y tengan una condición de vulnerabilidad.

c. Construcción de entornos competitivos y aprovechamiento de la relocalización de las cadenas de valor

El desarrollo económico parte del enfoque de desarrollo sostenible y subraya que el crecimiento no debe alcanzarse a costa del deterioro de los recursos naturales y de las condiciones socioeconómicas de la población. Un proceso de desarrollo sostenible aboga por un crecimiento económico con igualdad y justicia social, que impulse el bienestar de la población, a partir de la disminución de las desigualdades.

El Estado de México es la segunda economía más importante del país aportando el 9.0% del PIB nacional¹⁷. A su vez, el PIB estatal se compone principalmente del sector terciario (65.6%), seguido del sector secundario (27.2%), de los impuestos y subsidios (5.9%) y del sector primario (1.3%).

¹⁷ Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI) (2022). Producto Interno Bruto por Entidad Federativa. Año base 2018. Recuperado de <https://www.inegi.org.mx/app/tabulados/default.aspx?pr=19&vr=1&in=1&tp=20&wr=1&cno=1&idrt=3260&opc=pedomex.gob.mx>
legislacion.edomex.gob.mx

Sobre el particular, cuatro regiones concentran la inversión y la infraestructura, estas regiones son: Región 5. Ecatepec, integrada solamente por el municipio de Ecatepec de Morelos; Región 9. Tlalnepantla de Baz, conformada con los municipios de Atizapán de Zaragoza, Cuautitlán Izcalli y Tlalnepantla de Baz; Región 14. Toluca, que integra a los municipios de Almoloya de Juárez, Almoloya del Río, Calimaya, Metepec, Mexicaltzingo, San Mateo Atenco, Toluca y Zinacantepec; y Región 15. Naucalpan, formada por los municipios de Huixquilucan y Naucalpan de Juárez.

Siendo necesario fortalecer el equilibrio entre regiones, la economía social y el emprendimiento, para abatir desigualdades, sin perder de vista que la entidad tiene la mayor diversidad de oportunidades para la inversión en un ambiente sostenible de certeza y factibilidad.

El Índice de Complejidad Económica (ICE)¹⁸, de la Secretaría de Economía del Gobierno Federal, muestra que los estados del norte del país cada vez son más competitivos, con estructuras económicas diversificadas y son atractivos para la inversión, mientras que, en el Estado de México, que tiene un índice de 0.77, es necesario impulsar una mayor diversificación económica. En ese sentido, a pesar de que la entidad se posiciona como la segunda por el tamaño del PIB, con 2,184 miles de millones de pesos (INEGI, 2022), la brecha diferencial con respecto a otros estados ha disminuido.

Disminución de brecha en el Producto Interno Bruto

Entidad	PIB 2017 (Miles de mdp)	Diferencia (Miles de mdp)	PIB 2022 (Miles de mdp)	Diferencia (Miles de mdp)
Estado de México	2,166		2,184	
Nuevo León	1,809	357	1,945	239
Jalisco	1,708	458	1,783	401

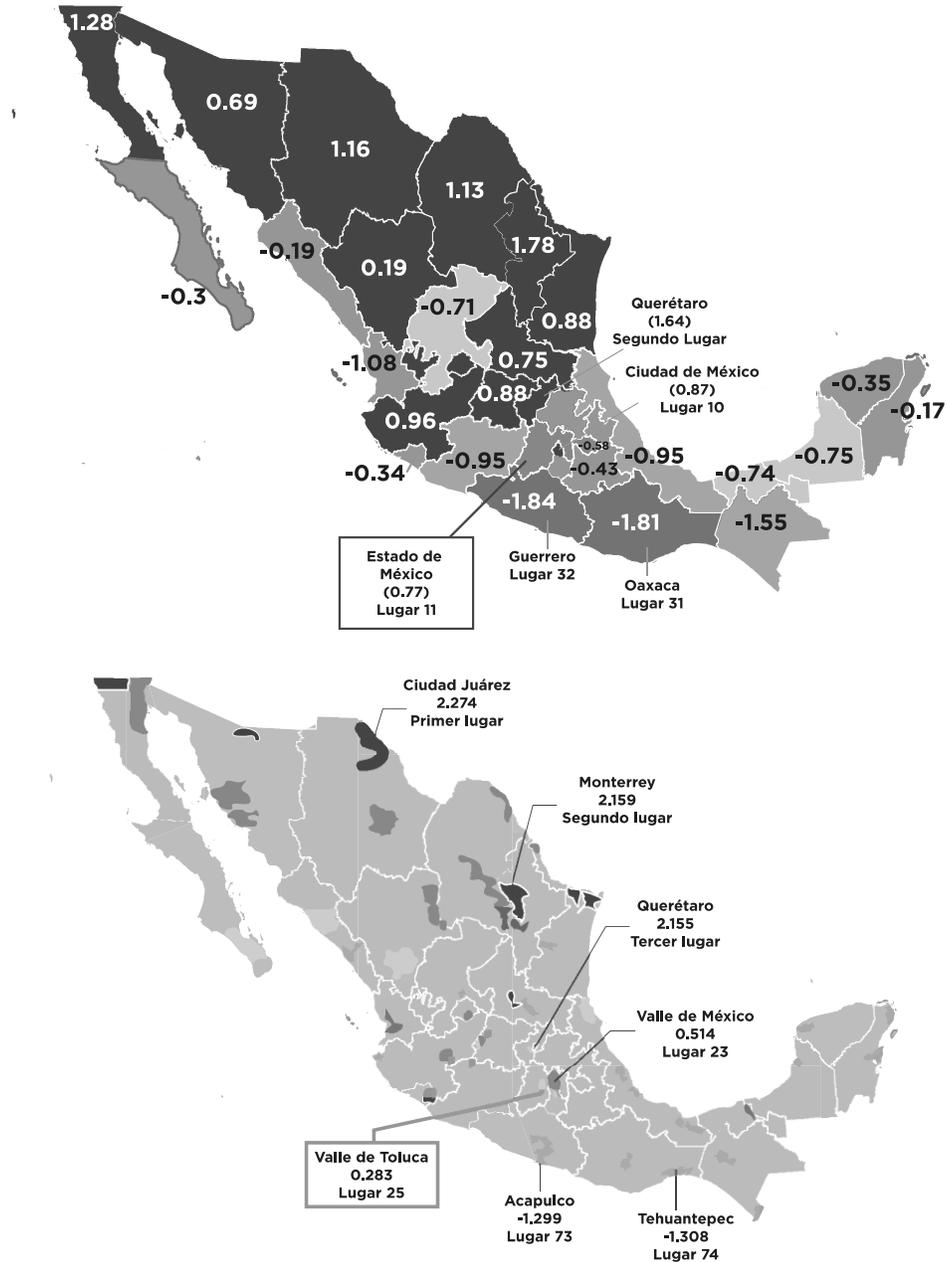
Fuente: SEDECO (2023) con información del INEGI (2022).

Al analizar el ICE por zonas metropolitanas, se observa que las de mayor complejidad económica y con mayor atracción de inversiones se localizan al norte del país.

¹⁸ Los datos pueden consultarse en la página

https://www.economia.gob.mx/datamexico/es/profile/economic_complexity/1#territorial-economic-complexity

Índice de Complejidad Económica (ICE), segundo semestre 2022 por entidad y por zonas metropolitanas



En el mapa de zonas metropolitanas se presentan en vino las que tienen mayores ventajas comparativas y con industrias más complejas.
 Fuente: Secretaría de Economía (2022), Atlas de Complejidad Económica.

En la región centro del país, la zona metropolitana mejor posicionada es la de Querétaro, que ocupa el segundo lugar a nivel nacional. El Estado de México tiene la Zona Metropolitana del Valle de México con un índice de 0.514, ocupando el lugar 23, y la del Valle de Toluca, con un valor de 0.283, ubicándose en el lugar 25. Junto con la Ciudad de México, el Estado de México conforma la Zona Metropolitana del Valle de México, una región que aporta una cuarta parte del PIB nacional y concentra el 18% de los empleos formales del país.

Entendiendo que una mayor competitividad se alcanza a través de la eficiencia del trabajo y el capital, infraestructura y equipamiento, ubicación geográfica, estructura económica, condiciones urbanas, efectividad gubernamental y la cooperación entre el sector público y el privado. El Estado debe de proveer incentivos fiscales y no fiscales, apoyado a las empresas para que se tengan ventajas comparativas que influyan en la elección de invertir en territorio mexiquense y con ello, aminorar la gran brecha que existe en la distribución de ingresos en la Entidad.

Asimismo, dentro de la industria manufacturera ocupa los primeros lugares en la industria alimentaria, textil, papel y derivados del petróleo y productos químicos¹⁹. De esta manera, la mejora de su competitividad puede alcanzarse a través de una mayor integración regional entre la entidad, la Ciudad de México y las entidades circunvecinas, que se ve fortalecida por los procesos económicos inter-metropolitanos.

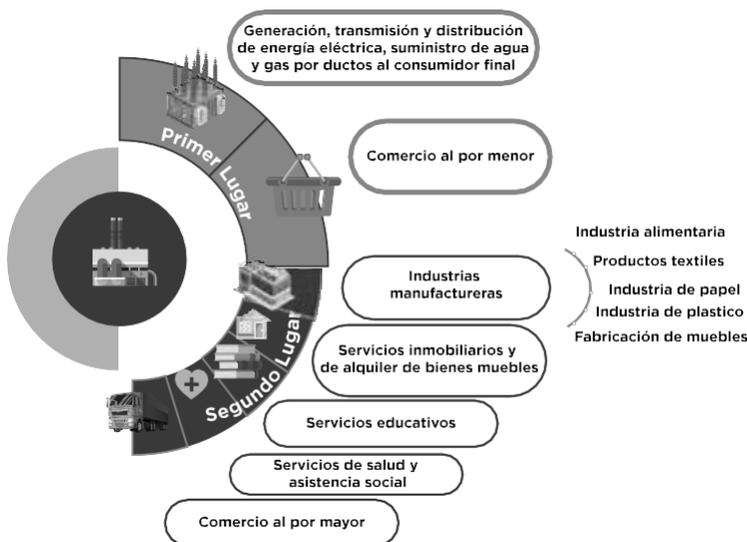
El Estado de México es el segundo lugar en industrias manufactureras con 68,469 empresas, que generan más de 1.2 millones de empleos (INEGI, 2023) y aportan aproximadamente el 10% al sector nacional, superado únicamente por Nuevo León, que aporta el 12.6%. En este sentido, se puede considerar que la entidad tiene un sector industrial competitivo.

De igual manera, la entidad cuenta con 161 desarrollos industriales, de los cuales, el 47% están municipalizados, mientras que el 52% son privados y el 1% son administrados por el estado, sin embargo, las vías de acceso a los mismos y los servicios públicos con los que cuentan se encuentran en mal estado, limitando su desarrollo (SEDECO-GEM, 2023)²⁰.

¹⁹ Con la información de las unidades económicas se obtienen las características de los sectores y sus principales ramas

²⁰ Secretaría de Desarrollo Económico GEM (SEDECO GEM) (2023). Desarrollos Industriales. Documento de Trabajo.

Índice de Competitividad Estatal (ICE-IMCO), 2023



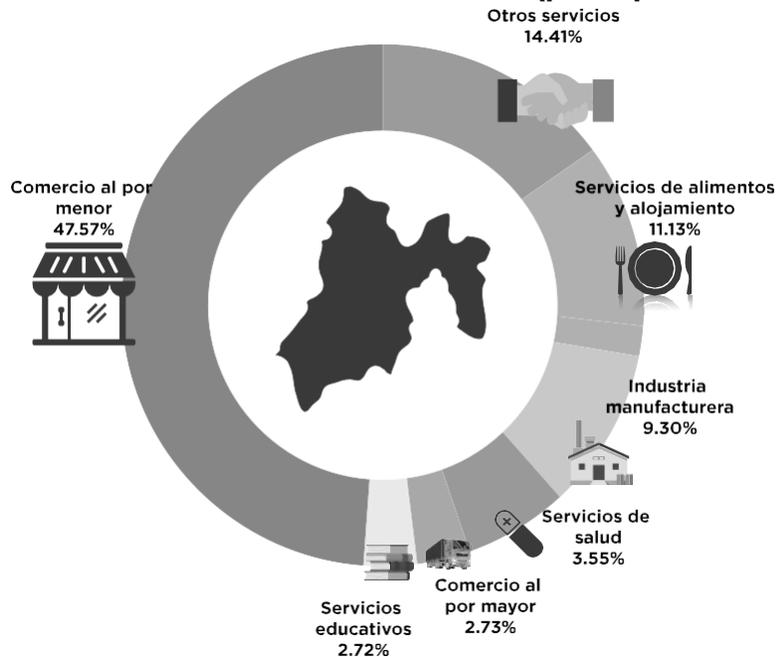
Fuente: INEGI (2022), Directorio Estadístico Nacional de Unidades Económicas

Los sectores donde el Estado de México debe poner énfasis en la conservación y atracción de inversión son: actividades de distribución, logística, energía y agroindustria, el sector manufacturero, en específico en los siguientes subsectores: automotriz, aeronáutico, alimentario, textil, plástico, químico, farmacéutico, entre otros.

Según el DENU (2023), el Estado de México cuenta con 701,444 Unidades Económicas (UE), siendo el primer lugar con el 12.65% del total nacional. El 99.6% de estas unidades son micro, pequeñas y medianas empresas (MiPyMES)²¹. La actividad económica con más UE es el comercio al por menor, es decir, aproximadamente el 47.5%, subdividiéndose en: 50% son tiendas de abarrotes, 16% papelerías, 10.53% venta de ropa, 8.23% ferreterías y vidrierías, 5.67% artículos del hogar, 5.06% farmacias, 3.50% agencias de autos y refaccionarias, 1.37% tiendas de autoservicio y departamentales y el 0.02% se dedica a las ventas por internet. El resto de las actividades con el mayor número de UE son industrias manufactureras (9.3%), otros servicios (14.41%), alimentos y alojamientos (11.13%), servicios de salud (3.55%), comercio al por mayor (2.73%) y servicios educativos (2.72%).

²¹ Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI) (2023). Directorio Estadístico Nacional de Unidades Económicas (DENU). Recuperado de <https://www.inegi.org.mx/app/mapa/denu/default.aspx>
 edomex.gob.mx
 legislacion.edomex.gob.mx

Distribución de unidades económicas (principales sectores)



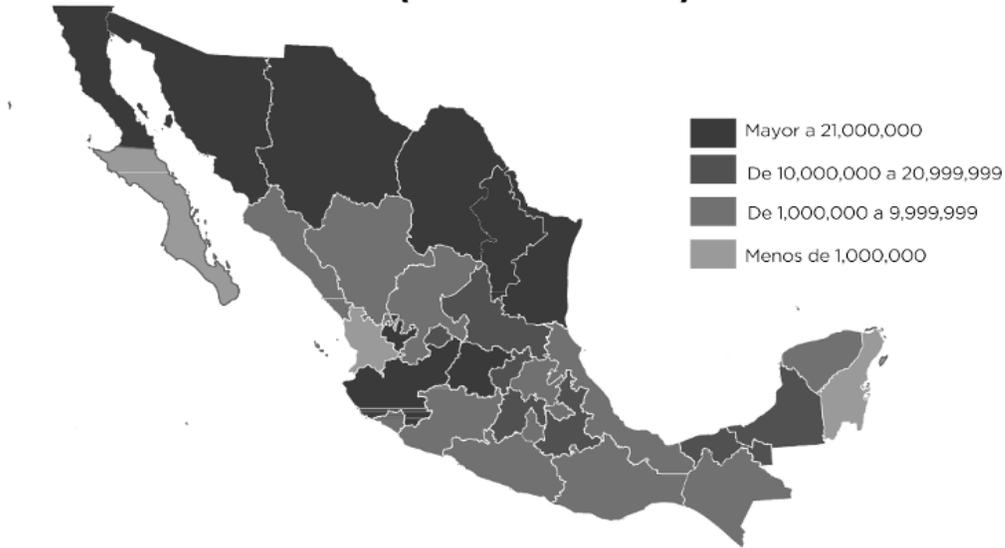
Fuente: INEGI (2022), Directorio Estadístico Nacional de Unidades Económicas.

Con el impulso de las MiPyMES se propone superar la idea de que ellas deben adherirse a las condiciones y necesidades de las grandes empresas nacionales e internacionales, con lo que se pierde de vista sus necesidades y potencialidades particulares de las MiPyMES. A su vez, el eslabonamiento productivo con las grandes empresas no significa que las MiPyMES únicamente suministren insumos, por el contrario, se debe impulsar la transferencia de patentes, desarrollos tecnológicos y capacitación a empresarios y trabajadores locales.

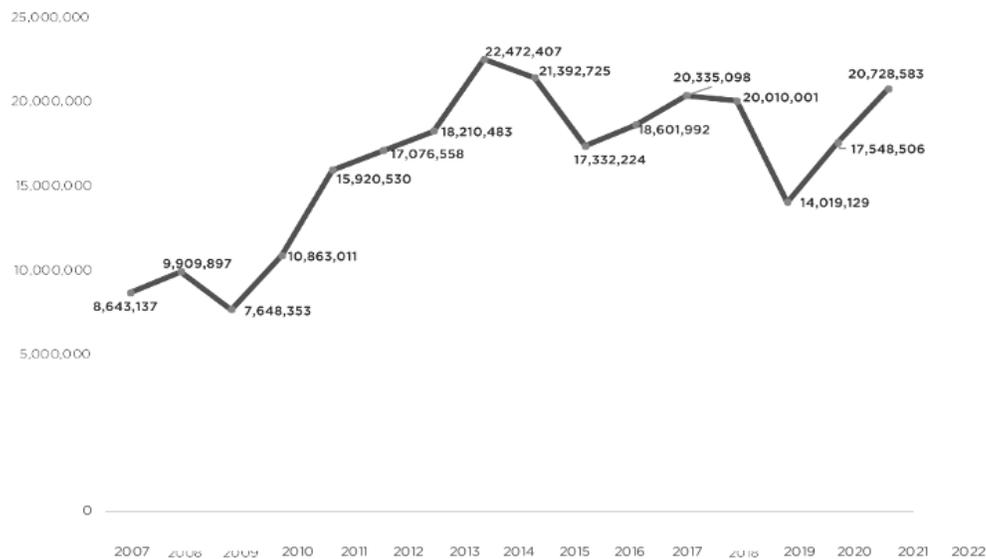
Exportaciones e inversiones

Una de las características principales del país respecto a las exportaciones es que las entidades federativas con las cifras más altas se encuentran en la frontera con los Estados Unidos de América, las cuales aprovechan las ventajas competitivas de localización y aglomeración. Para 2022, según el INEGI, el Estado de México reportó exportaciones por 20,728 millones de dólares, que equivalen al 3.9% de las exportaciones nacionales, siendo la novena economía en este sector.

Exportaciones por entidad federativa, 2022 (Miles de dólares)



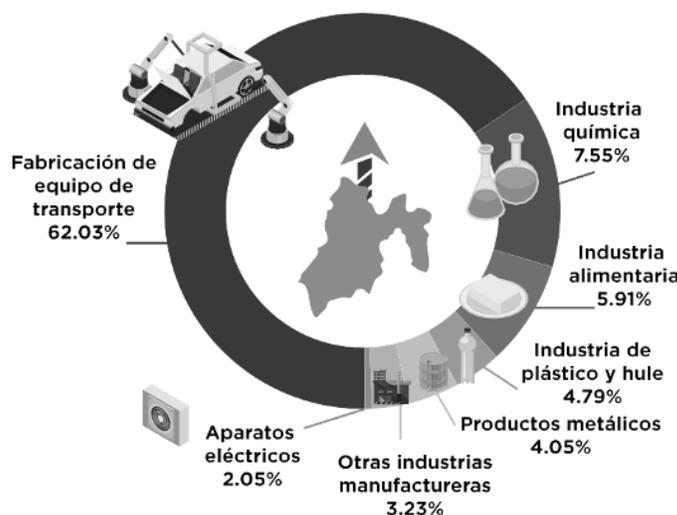
Exportaciones del Estado de México 2007-2022 (dólares)



Fuente: INEGI (2022), Exportaciones por entidad federativa.

Para el tercer trimestre de 2023, la cifra de exportaciones estatales alcanzó los 6,127.6 millones de dólares. Las mayores exportaciones se dan en equipo de transporte con 62.03%, industria química con el 7.55% e industria alimentaria con el 5.91%.

Principales exportaciones del Estado de México Tercer Trimestre, 2023



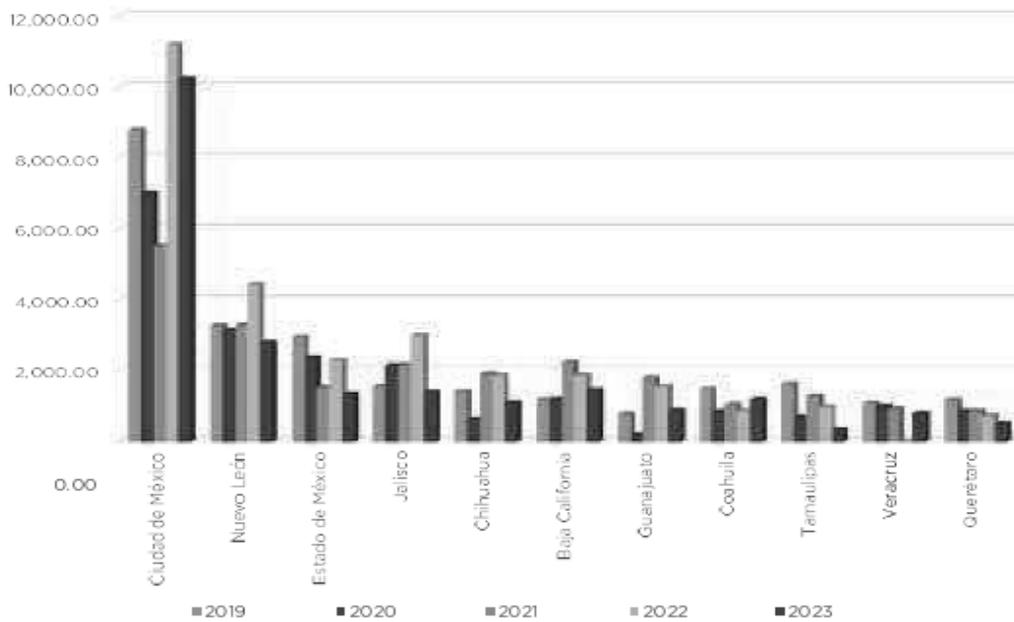
Fuente: COPLADEM con base en INEGI (2023).

El potencializar la localización geográfica del Estado de México permitirá tener conexiones desde el centro del país hacia el Pacífico, al Golfo de México, al Bajío y al Occidente. Por ello, se debe contar con la infraestructura terrestre útil para tal fin. Al mismo tiempo, las opciones y disponibilidad de zonas estratégicas con vías de comunicación y servicios públicos para que las empresas se establezcan y las cadenas de suministros de las ramas de la industria de la transformación estén más cerca, junto con la oferta de mano de obra calificada, la investigación y el desarrollo tecnológico, serán determinantes en la atracción de los flujos de inversión nacional y extranjera directa (IED).

En el comparativo de inversiones de 2019 a 2023, según la Secretaría de Economía del Gobierno de México²², se observa que la Ciudad de México se mantuvo como la principal entidad que recibe la IED, a pesar de que su vocación industrial y agrícola no es tan grande como otras entidades, en segundo lugar, se encuentra Nuevo León y, en tercero, el Estado de México.

²² Secretaría de Economía (2023). Inversión Extranjera Directa. Recuperado de <https://www.gob.mx/se/acciones-y-programas/competitividad-y-normatividad-inversion-extranjera-directa?state=published>
 edomex.gob.mx
 legislacion.edomex.gob.mx

Inversión Extranjera Directa en México, 2019-2023 Millones de dólares



Fuente: Secretaría de Economía (2023), Inversión Extranjera Directa

Al hacer el comparativo entre entidades, se observa que los estados del norte del país han continuado atrayendo más inversión por la cercanía a los Estados Unidos de Norteamérica; además de los estados del Bajío, que han aprovechado sus condiciones de conectividad y niveles de competitividad, aspectos relacionados con la relocalización de empresas, propia del *nearshoring*. Para la entidad mexiquense, la vinculación nacional e internacional, la oferta educativa, la infraestructura industrial y de servicios, la conectividad, las vías carreteras, los aeropuertos y la cercanía con la Ciudad de México son variables estratégicas que permitirán incrementar la competitividad y aumentar la IED en el territorio estatal²³.

²³ Secretaría de Economía (2023). Inversión Extranjera Directa. Recuperado de <https://www.gob.mx/se/acciones-y-programas/competitividad-y-normatividad-inversion-extranjera-directa?state=published>
edomex.gob.mx
legislacion.edomex.gob.mx

Principales entidades que recibieron Inversión Extranjera Directa, 2023
Millones de dólares



Fuente: Secretaría de Economía (2023), Inversión Extranjera Directa.

La política de desarrollo, con la consolidación de los dos aeropuertos internacionales ubicados en la entidad, que forman parte del Sistema Aeroportuario Metropolitano (SAM), establecerá el puntal de la conectividad de zonas estratégicas para la inversión.

La ubicación del Estado de México es privilegiada, permitiendo que sea atractivo para el *nearshoring*. Al ser parte del mercado de consumo más grande del país, permitirá que las empresas instaladas sean el ancla y promuevan la movilidad de otras, con la finalidad de reducir costos y mejorar la eficiencia en su producción. Para ello, el gobierno estatal deberá impulsar y elevar la formación, actualización, capacitación y desarrollo de competencias científicas, académicas, técnicas y profesionales de capital humano especializado, a través de la vinculación y la cooperación con universidades estatales y extranjeras, acorde a las demandas de las empresas.

Será importante el fortalecimiento de la competitividad y encadenamiento entre las MiPyMES y las grandes empresas para generar empleos formales. Además, brindar incentivos que permitan tener acceso a formas asociativas de crédito, compras, producción y comercialización, propiciando con ello, estar mejor preparadas para la competencia e incorporarse a la economía formal.

Para este gobierno, es prioritario diseñar y ejecutar programas que promuevan la autonomía financiera y económica de las mujeres, así como la apertura de oportunidades de inversión en ciencia, tecnología e innovación para la modernización de las empresas, lo

que se traduce en una creciente competitividad en relación con otros estados, aunado a la creación de mecanismos para el impulso del emprendimiento tecnológico.

Simplificación administrativa, mejora regulatoria y digitalización

La corrupción y la sobrerregulación en los tres ámbitos de gobierno obstaculizan el desarrollo económico, por lo que la simplificación de trámites es un tema central para facilitar la apertura de nuevas empresas y negocios.

En este sentido, es necesario fortalecer y consolidar la política estatal de mejora regulatoria, simplificación de trámites y la lucha anticorrupción, así como el impulso a las acciones de acompañamiento, asesoría y atención empresarial, para que el Gobierno del Estado de México se posicione como un aliado estratégico en la creación de nuevas empresas que impulsen la diversificación económica.

Por ello, el gobierno estatal habrá de valerse de la mejora regulatoria y el uso estratégico de las tecnologías de la información para la desregulación y simplificación administrativa que incida favorablemente en el fomento de nuevas inversiones, incentivos y certidumbre institucional para la inversión local, nacional, extranjera y la coinversión, en el marco de la aplicación justa de la ley, bajo esquemas de gobierno digital, que recuperen la confianza de invertir en un estado de oportunidades.

Es menester mejorar la atención a inversionistas y a las personas en general, fomentando la simplificación, migrando a trámites digitales y electrónicos, fortaleciendo la Ventanilla Única del Gobierno del Estado de México y la homologación e interoperabilidad de trámites entre las dependencias del Ejecutivo Estatal y los municipios, asegurando la transparencia, la rendición de cuentas, la legalidad y la honradez.

Para el Gobierno del Estado de México es prioritario generar más y mejores condiciones de bienestar y prosperidad para todas y todos sus habitantes, por lo que el alentar y fortalecer de manera integral, regional y sectorial sus vocaciones productivas en materia industrial, energética, comercial, minera, artesanal, agropecuaria, de abasto, logística y servicios, respetando el medio ambiente y garantizando la certeza jurídica a los inversionistas, es indispensable para lograr el desarrollo equitativo.

Objetivo

3.3 Consolidar a la entidad como un polo de desarrollo económico, competitivo y con atracción de inversiones.

Estrategia

3.3.1 Generar nuevos mecanismos de simplificación en los diferentes ámbitos administrativos estatales y municipales.

Líneas de acción

- 3.3.1.1** Consolidar alianzas estratégicas con los sectores público y privado, tanto nacional como internacional, para la implementación de la política estatal de mejora regulatoria.
- 3.3.1.2** Digitalizar y simplificar procesos administrativos estatales y municipales relacionados con la creación e instalación de empresas.
- 3.3.1.3** Impulsar la desregulación excesiva del marco legal estatal y municipal, procurando su homologación y combatiendo la corrupción.

Estrategia

- 3.3.2** Promocionar las ventajas competitivas de la entidad.

Líneas de acción

- 3.3.2.1** Promocionar al Estado de México ante corporativos comerciales nacionales y extranjeros para que lo elijan como destino de inversión y financiamiento.
- 3.3.2.2** Acompañar las gestiones de la inversión a escala en trámites, permisos e incentivos fiscales y no fiscales, para la instalación, apertura y operación de proyectos.
- 3.3.2.3** Acompañar estratégicamente al sector empresarial en la integración y consolidación de sus proyectos de exportación.
- 3.3.2.4** Incorporar a las organizaciones empresariales reconocidas conforme a la normatividad en la materia, como órganos de consulta permanente.
- 3.3.2.5** Colaborar con la Secretaría de la Contraloría para el establecimiento del Padrón de Integridad Empresarial (PIE), a fin de promover la corresponsabilidad entre gobierno y la iniciativa privada a través del fomento a la integridad, la ética, la honestidad, el cuidado del medio ambiente y la responsabilidad social, así como las buenas prácticas.
- 3.3.2.6** Promover el establecimiento de desarrollos industriales y centros de innovación especializados en nuevos sectores estratégicos como inteligencia artificial, robótica, genética y biotecnología.
- 3.3.2.7** Impulsar las zonas estratégicas para la inversión, promoviendo sus ventajas competitivas de acuerdo a vocaciones productivas y definir las bases para una política industrial de largo plazo.
- 3.3.2.8** Impulsar el establecimiento de incentivos fiscales y no fiscales específicos para la atracción de inversiones.
- 3.3.2.9** Fortalecer la infraestructura y servicios necesarios para el subsector logístico, desarrollos industriales y de vivienda.
- 3.3.2.10** Impulsar al Estado de México entre los destinos preferentes para la localización y relocalización de empresas y acercamiento a su mercado (*nearshoring*).

Estrategia

3.3.3 Fortalecer las cadenas de valor en el Estado de México desde el sector primario al terciario.

Líneas de acción

- 3.3.3.1** Promover la creación de clústeres con proveedores locales en sectores clave como el químico, farmacéutico, alimentario, automotriz y tecnológico.
- 3.3.3.2** Fomentar el desarrollo industrial y de servicios, incluyendo la agroindustria, facilitando el establecimiento de nuevas empresas altamente productivas y generando condiciones para el crecimiento, consolidación y permanencia de las existentes.
- 3.3.3.3** Impulsar nuevos esquemas de incentivos fiscales y no fiscales, para la creación de desarrollos industriales y el fortalecimiento de los existentes.
- 3.3.3.4** Implementar políticas de desarrollo regional que considere su vocación, recursos y potencialidades.
- 3.3.3.5** Impulsar la oferta de parques industriales a los sectores con alto potencial como la industria eléctrica, automovilística, electrónica, aeroespacial, logística, así como el sector inmobiliario de la vivienda y conjuntos urbanos.
- 3.3.3.6** Impulsar políticas para el desarrollo energético sostenible en los sectores público, privado y social, a través de programas que fomenten la eficiencia energética.
- 3.3.3.7** Reforzar el Consejo Estatal de Fomento Económico y Competitividad para promover el desarrollo económico.
- 3.3.3.8** Fomentar una cultura de financiamiento asociativo, colectivo y solidario en términos de la normatividad aplicable.
- 3.3.3.9** Construir o rehabilitar la infraestructura vial necesaria para dar viabilidad a los desarrollos industriales.
- 3.3.3.10** Fomentar el aprovechamiento sostenible de los recursos minerales del estado.
- 3.3.3.11** Fortalecer la infraestructura energética en el estado, en coordinación con CFE, PEMEX, CENAGAS y el Gobierno Federal, para lograr el desarrollo de líneas de transmisión, ductos de gas natural e infraestructura de generación con energías limpias.

Estrategia

3.3.4 Incorporar la ciencia, tecnología e innovación en los procesos productivos, de comercialización y distribución de las empresas.

Líneas de acción

- 3.3.4.1** Fortalecer la vinculación del sector productivo con las dependencias de gobierno para asegurar la incorporación de nuevas tecnologías, así como su monitoreo.
- 3.3.4.2** Establecer programas de apoyo a la innovación tecnológica en el sector productivo, a través del Consejo Mexiquense de Ciencia y Tecnología.

- 3.3.4.3** Establecer programas de apoyo a la incorporación de personal altamente calificado en materia científica y tecnológica en el sector productivo, dando especial énfasis a jóvenes mexiquenses egresados de universidades públicas.
- 3.3.4.4** Generar redes de colaboración con universidades nacionales y extranjeras para incrementar la innovación y competitividad en la entidad.
- 3.3.4.5** Fortalecer el sistema de educación dual en empresas de reconocimiento mundial mediante el otorgamiento de becas a estudiantes inscritos en este modelo.
- 3.3.4.6** Promover la colaboración entre empresas, instituciones educativas y gobierno.

d. Fomento al turismo

La cultura mexicana a nivel mundial cada vez cobra mayor relevancia, de acuerdo con el "Ranking Anual Heritage 2021", México se posicionó en el quinto sitio de entre 78 países evaluados en cinco aspectos: riqueza histórica, buena comida, accesibilidad a la cultura, atracciones culturales y atractivos geográficos. Esto, ubica a México como uno de los destinos turísticos más atractivos a nivel mundial.

El Estado de México es una de las entidades del país con mayor potencial turístico, debido a su ubicación geográfica y la enorme diversidad de recursos naturales y culturales en todas sus regiones. En este sentido, según datos de la Comisión Estatal de Mejora Regulatoria (CEMER) 2022, después de la Ciudad de México, el Estado de México es la segunda entidad que más aporta al PIB Nacional en materia de turismo con el 8.9%, recibiendo la mayor cantidad de turistas por ocupación hotelera en solo 4 de los 125 municipios: Toluca, Valle de Bravo, El Oro e Ixtapan de la Sal. De 2017 a 2022, la entidad recibió aproximadamente a 17,803,150 visitantes, lo que posicionó al turismo como un sector importante para la generación de ingresos y, que, sin duda, depende principalmente de las personas que brindan servicios y productos turísticos.

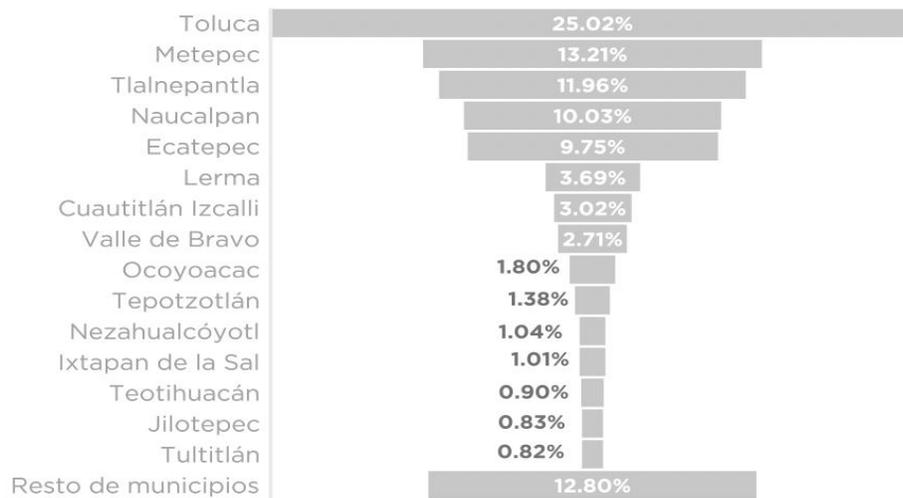
Es importante mencionar que no todos los turistas pernoctan en el Estado de México, muchos lo hacen en la Ciudad de México, y esto genera que la derrama económica sea menor; a mayores noches de hospedaje, hay mayor captación de ingresos en todas las ramas relacionadas con el turismo.

Una de las problemáticas que enfrenta la actividad turística es el desarrollo desigual de sus principales destinos; mientras unos cuentan con mayor madurez y posicionamiento, otros están en proceso de involucrarse a esta actividad. El problema de la desigualdad en estas regiones radica, principalmente, en las condiciones de dispersión territorial, en la oferta y demanda turística y en factores como la pobreza, la marginación y, últimamente, problemas de inseguridad.

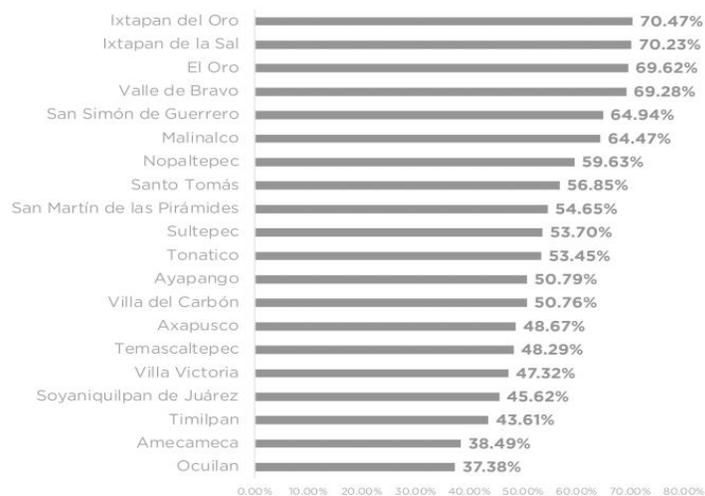
A su vez, se advierte una brecha respecto a la aportación al PIB turístico estatal y la dependencia de algunos municipios hacia esta actividad. Por un lado, Toluca, Metepec, Tlalnepantla, Naucalpan, Ecatepec y Lerma son los municipios que más aportan al PIB

turístico estatal, concentrando el 70% del total; no obstante, su economía no es dependiente de este sector. Por el otro, Ixtapan del Oro, Ixtapan de la Sal, El Oro, Valle de Bravo, San Simón de Guerrero y Malinalco, apenas aportan el 5% al PIB del sector, pero son los municipios que más dependen de esta actividad.

Municipios de mayor aportación al PIB estatal de turismo, 2020



Municipios con mayor dependencia del turismo en su PIB, 2020



Fuente: Secretaría de Turismo (2020), DATATUR, PIB Turístico Estatal y Municipal.

las acciones y mecanismos de seguridad entre los tres niveles de gobierno, con objeto de salvaguardar la integridad y el patrimonio de los turistas nacionales y extranjeros.

Por otro lado, la entidad cuenta con vías de conectividad importantes en términos generales; sin embargo, se requiere mejorar la interconexión y contar con medios de transporte público más eficientes y suficientes para vincular las regiones turísticas y, así, mejorar la movilidad de los visitantes, reducir tiempos de traslado y lograr ampliar el flujo de turistas. La dependencia al Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México para llegar a destinos del norte, centro y oriente del estado hace necesario impulsar tanto el AIT y el AIFA.

Por lo tanto, son necesarias acciones para incrementar la inversión destinada a la conservación y puesta en valor del patrimonio cultural y de la infraestructura en las zonas turísticas, así como para el fortalecimiento de las actividades productivas turísticas, artesanías y productos alimenticios, servicios de hospedaje y agencias de viaje, con la finalidad de que sean ofertados en puntos estratégicos, posicionando privilegiadamente al Estado de México en el mercado turístico nacional e internacional para el beneficio de quienes viven de esta actividad; entre ellos, los artesanos.

Objetivo

3.4 Fomentar el potencial turístico del Estado de México, de manera sostenible e incluyente, atendiendo la diversidad cultural en todas sus manifestaciones y expresiones.

Estrategia

3.4.1 Promover actividades turísticas según el potencial de cada región.

Líneas de acción

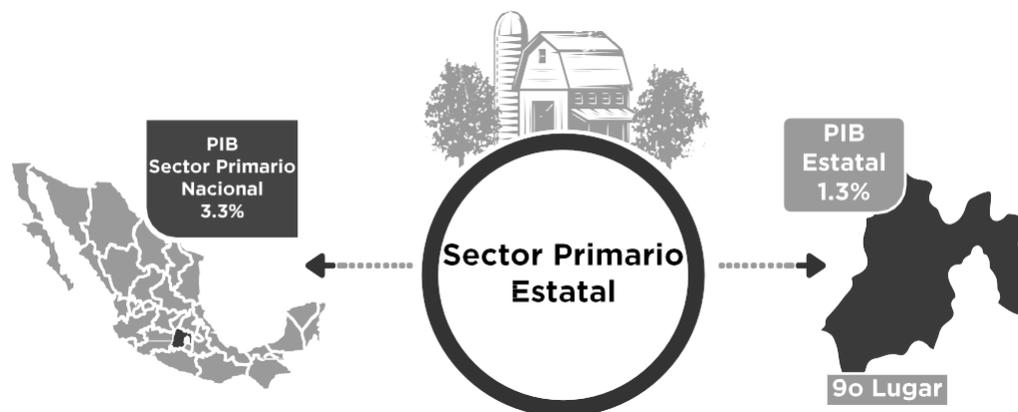
- 3.4.1.1** Diversificar la oferta cultural en los 125 municipios de la entidad.
- 3.4.1.2** Difundir la oferta turística del estado y sus municipios, ampliando y diversificando los productos turísticos y la infraestructura requerida para la atracción de turistas.
- 3.4.1.3** Apoyar la actualización y certificación permanente de los prestadores de servicios turísticos.
- 3.4.1.4** Diversificar la oferta turística de acuerdo con las vocaciones, ventajas competitivas y comparativas de las regiones del Estado de México.
- 3.4.1.5** Incrementar espacios de comercialización y el reconocimiento de productos locales.
- 3.4.1.6** Gestión de micro créditos para el financiamiento de productos y movilidad internacional de productores artesanales.
- 3.4.1.7** Implementar mecanismos de financiamiento y capacitación laboral enfocados a los servicios turísticos e integrar a mujeres y jóvenes que no trabajan.
- 3.4.1.8** Implementar el Sistema Estatal de Información Turística.
- 3.4.1.9** Aplicar un programa de apoyo e incentivos a los creadores artesanales mediante la operación y funcionamiento de talleres para su distribución y comercialización.

3.4.1.10 Implementar acciones para el desarrollo humano integral para el artesanado que disminuyan las condiciones de vulnerabilidad a partir de la credencialización de artesanas y artesanos mexiquenses.

e. Desarrollo agrario y dignificación del campo

El PIB nacional del sector primario para 2022 fue de 840,339 millones de pesos a precios de 2018, y el Estado de México aportó 27,885 millones de pesos (3.3%), colocándose como la novena entidad de mayor contribución. Asimismo, en 2021, el sector primario tuvo un valor del 1.3% del PIB estatal²⁷.

PIB sector primario Estado de México, 2022



Fuente: COPLADEM con base al INEGI (2021).

Según cifras del INEGI, en 2022, la producción agrícola del Estado de México fue de 6,947,644 toneladas, que corresponde al 2.6% nacional, ocupando el puesto 16. En la actividad pecuaria produjo 643,891 toneladas, que corresponde al 2.7% del total nacional, y en la actividad acuícola 96.4 toneladas, obteniendo el primer lugar en la producción de pescado de entidades sin litoral.

Es importante resaltar la precarización e informalidad laboral del sector primario, cuya población ocupada alcanza el 3.6% (ENOEN, 2023). Al respecto, de los 289,928 trabajadores en este sector, el 5.37% realiza sus actividades sin pago, 59.27% es asalariado, pero no tiene alguna prestación social y el 35.36% lo realiza por cuenta propia.

²⁷ INEGI, (2022), PIB por sector de actividad económica 2022. Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI) PIB por sector de actividad económica 2022.

Empleo informal en el sector primario estatal, 2023



Sin Pago

15,566



Asalariado

171,832



Cuenta

propia

102,530

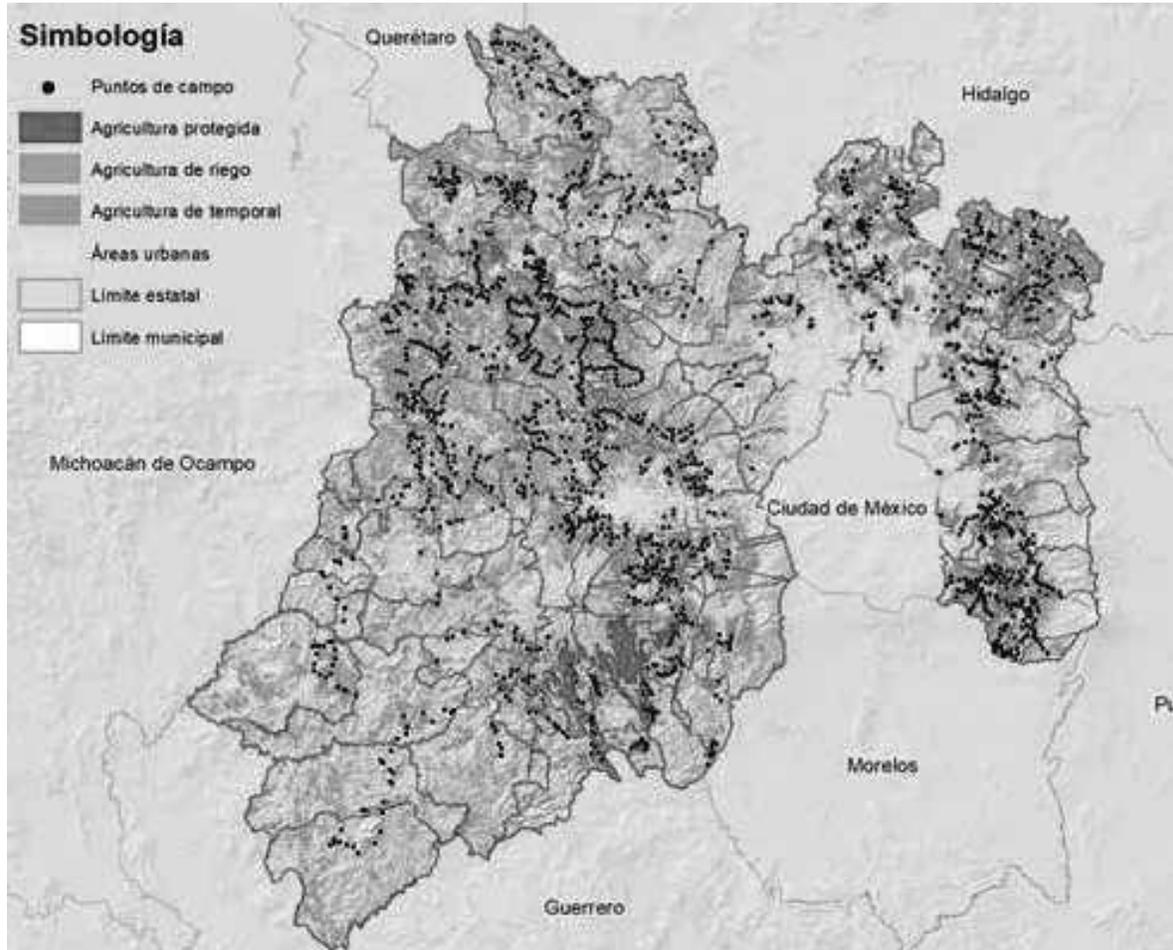
Fuente: COPLADEM (2023) con base en la Encuesta de Ocupación y Empleo, 2023

Agricultura

El Servicio de Información Agroalimentaria y Pesquera (SIAP) establece que la frontera agrícola del Estado de México está constituida principalmente por: agricultura de maíz de temporal, localizada en la parte central del estado, representando 386,463.7 hectáreas con una producción de 1,389,508.8 toneladas según el SIAP (2022), extendiéndose hacia el noroeste y noreste; agricultura de riego en la parte noreste, y agricultura protegida en la parte sur (principalmente flor y algunos vegetales).

La mayor parte de la frontera agrícola estatal corresponde a maíz grano, frijol, trigo, sorgo y avena forrajera. Sin embargo, esto no ha limitado a la entidad para posicionarse a nivel nacional como una de las principales productoras de flor, tuna, aguacate, maguey pulquero, cebada grano, maíz y agave.

Frontera agrícola del Estado de México, 2023

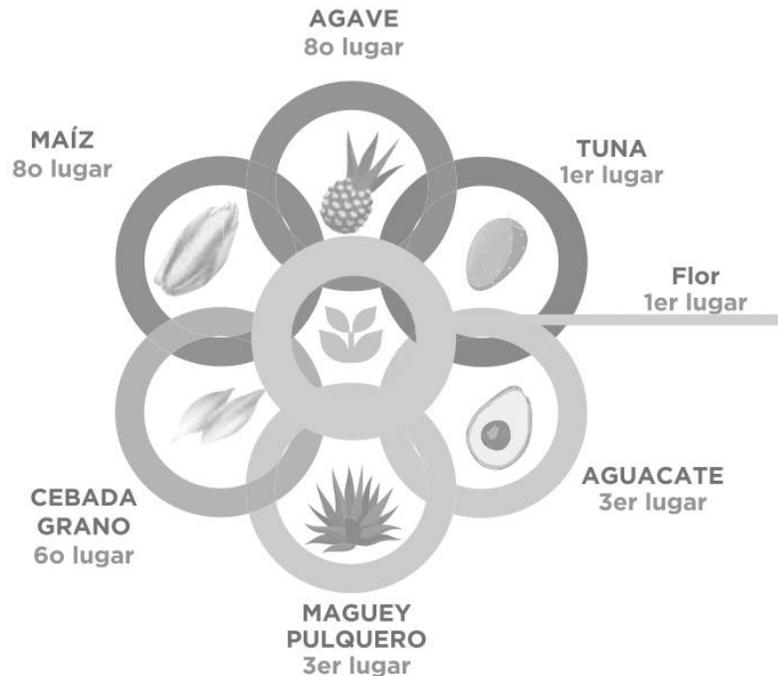


Fuente: Secretaría de Agricultura y Desarrollo Rural (2023), Servicio de Información Agroalimentaria y Pesquera.

En 2022, el Estado de México produjo el 76%²⁸ del total de flores cultivadas en el país y consolidó su condición de ser el único estado con capacidad de exportación, siendo sus principales mercados Estados Unidos y Canadá. Los cultivos de mayor valor de mercado han sido el crisantemo y la rosa, que aportan el 20% y 13% de la producción total estatal, respectivamente.

²⁸ Los principales municipios del sur de la entidad donde se produce flor son: Villa Guerrero, Tenancingo, Coatepec Harinas y Valle de Bravo.

Principales posiciones de la producción agrícola estatal a nivel nacional, 2022



Fuente: Secretaría de Agricultura y Desarrollo Rural (2023), Servicio de Información Agroalimentaria y Pesquera (SIAP).

La entidad cuenta con el Centro de Innovación Florícola (CIFLOR) con el que se ha consolidado un liderazgo tecnológico en el sector a través de la generación de plantas propias, lo que reducirá el pago de regalías por la importación de plantas y reducirá los costos de producción, en beneficio de los productores locales.

Respecto a la producción de tuna, en 2021 se sembraron 15,818 hectáreas con una producción de 177,987 toneladas. En 2022, la entidad se mantuvo como el primer productor de tuna a nivel nacional con el 35% de la producción nacional, los municipios productores de este sector se localizan en el Valle de Teotihuacán.²⁹

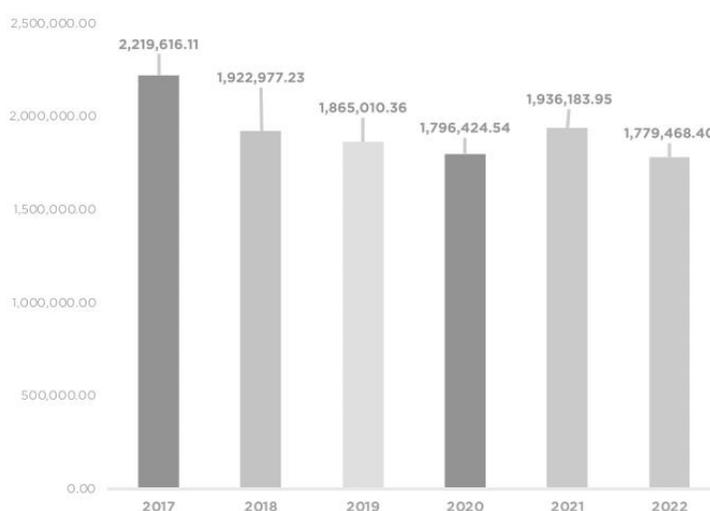
Además, desde 2020, el aguacate ha sido uno de los productos de mayor crecimiento en el campo mexiquense y se ha colocado en tercer lugar a nivel nacional.³⁰ El segundo producto que ha reportado importantes aumentos durante los últimos años es el agave y ha colocado a la entidad como la octava productora del país.

²⁹ Principalmente son San Martín de las Pirámides, Axapusco, Otumba, Nopaltepec, Teotihuacán y Temascalapa.

³⁰ Michoacán es el principal productor con el 74% nacional, Jalisco aporta el 12% y el Estado de México produce el 4%.

Para 2022, el Estado de México ocupó el octavo lugar en superficie dedicada al cultivo de maíz grano, al aportar 467,286 hectáreas de las 6,904,000 sembradas en el país, y produjo 1,779,468.40 toneladas³¹. No obstante, la entidad enfrenta el decrecimiento paulatino de la siembra de maíz, con una tasa negativa de alrededor de tres puntos, a pesar de tener una recuperación del 7.8% en 2021, en 2022 continuó el decremento.

**Producción de maíz de la entidad, 2017-2022
(Toneladas)**



Fuente: Secretaría del Campo (2022), Producción del campo.

Es importante señalar que la frontera agrícola estatal tuvo una reducción aproximada de 15,000 hectáreas durante los últimos años, siendo el crecimiento urbano una de las principales causas, exacerbando la sobreexplotación y pérdida del suelo, así como la deforestación.

Por otra parte, la pérdida de suelo a causa de la erosión, los métodos tradicionales de cultivo y el uso de agroquímicos implican desafíos que deben considerarse, en atención a la salud de la población. El deterioro del suelo en la entidad por prácticas de agricultura convencional representa el 50% y, aunado a la concentración de agroquímicos a base de metales como Arsénico (As), Plomo (Pb), Cobre (Cu), Cadmio (Cd), Zinc (Zn), Hierro (Fe), Magnesio (Mg) y Manganeseo (Mn) (Martínez, et al, 2015), impacta tanto en la productividad, como en la salud del campesino, su familia y de los consumidores mexiquenses. Por ello, se deberán promover acciones encaminadas a una producción más sostenible de los recursos, basada en el enfoque de sistemas de producción agroecológicos mostrando un

³¹ Los municipios con mayor producción son Almoloya de Juárez, Ixtlahuaca, Villa Victoria, Jocotitlán, Toluca, San Felipe del Progreso, Temascalcingo, San José del Rincón, Acambay y Zinacantepec.

compromiso positivo hacia el bienestar del entorno rural y su población, asegurando la autosuficiencia alimentaria a largo plazo y un futuro próspero para todos.

Otro reto enfrentado por los agricultores mexiquenses, de acuerdo con cifras del Censo Agropecuario 2022 del INEGI, es la comercialización, debido al excesivo intermediarismo, alcanzando un 9.62% del total de los problemas enfrentados por los productores de la entidad y costándoles al menos uno de cada 10 pesos, derivado de la presión ejercida por un tercero no involucrado directamente en la cadena de producción, pero sí con la posición de mercado para acaparar los canales de transporte y comercialización. Este problema también afecta al consumidor final, pues si la cadena de producción pudiera acortarse, los costos serían sensiblemente más bajos para él.

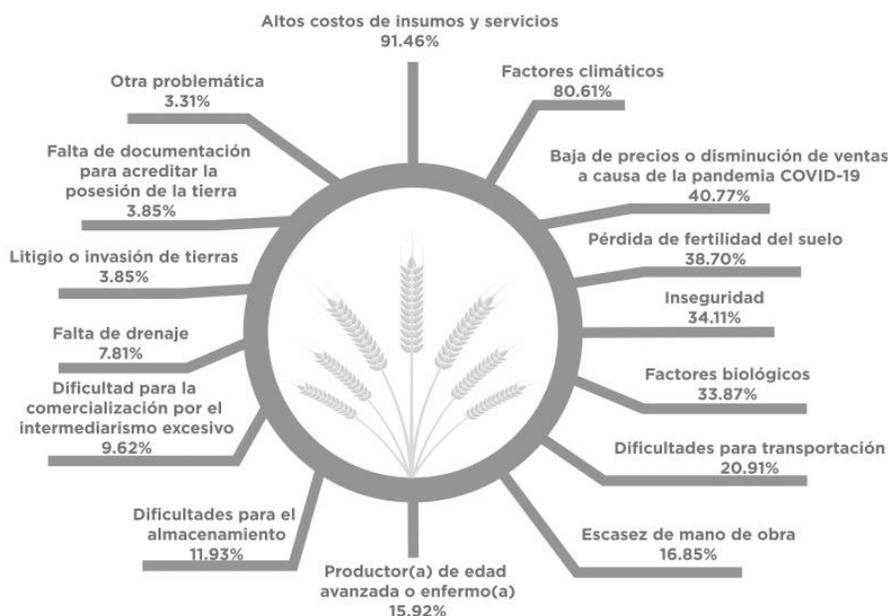
Si bien algunos agricultores venden sus productos a un intermediario por la especialización de este tipo de agente económico, otros, a pesar de tener el mercado de consumidores relativamente cerca de su unidad productiva, se ven en la necesidad de vender sus cosechas a intermediarios debido a la falta de infraestructura básica de almacenamiento y transporte, o porque no cuentan con conocimientos acerca de los procesos de comercialización. Esto hace evidente la necesidad de impulsar mecanismos de financiamiento a dicho tipo de infraestructura, además de asesoría financiera para lograr una comercialización agrícola exitosa para los productores y con precios justos para los consumidores.

Además, la inseguridad, el delito de extorsión y el “cobro de piso” se han extendido al sector primario, generando aumentos en los precios de venta y merma de ganancias a los productores. El cobro por hectárea a productores pecuarios y agrícolas se ha registrado en mayor magnitud en los municipios del sur de la entidad, como Sultepec, Texcaltitlán, Almoloya de Alquisiras, Coatepec Harinas y Villa Guerrero. Esto vulnera la economía de los agricultores, provoca la venta de sus bienes inmuebles y maquinaria agrícola, e incluso, el abandono de sus tierras de cultivo y la venta de sus cabezas de ganado. Relacionado a lo anterior, la expansión de las organizaciones delictivas ha provocado delitos que van más allá de la extorsión, según la Fiscalía General de Justicia del Estado de México, se han abierto 164 carpetas de investigación sobre robo de ganado, 21 por robo de herramienta agroindustrial y 2 por robo de tractores. Como resultado de lo mencionado, las ventas descienden, baja la renta de tierras de cultivo, disminuye la producción y su rentabilidad, incluso puede darse el intermediarismo forzado, es decir, los agricultores venden toda su producción a un solo comprador vinculado a un grupo criminal. Asimismo, con el aumento de precios, el consumidor final también ve afectada su economía.

Por tales motivos, es necesario fortalecer a las corporaciones de seguridad, mediante el blindaje de los controles de confianza de policías municipales y estatales, la capacitación y equipamiento, el aumento del estado de fuerza (local, estatal y federal), la atención efectiva a los agricultores y la vigilancia de las cadenas productivas y de comercialización agropecuaria de la entidad.

De las problemáticas anteriormente referidas, se suman otras que afectan a los productores mexiquenses, como los altos costos de insumos y servicios y los factores climáticos (INEGI, 2023).

Principales problemáticas del campo mexiquense, 2023 (Porcentaje respecto a total de unidades de producción)



Fuente: Secretaría de Agricultura y Desarrollo Rural (2023), Servicio de Información Agroalimentaria y Pesquera.

Pecuario

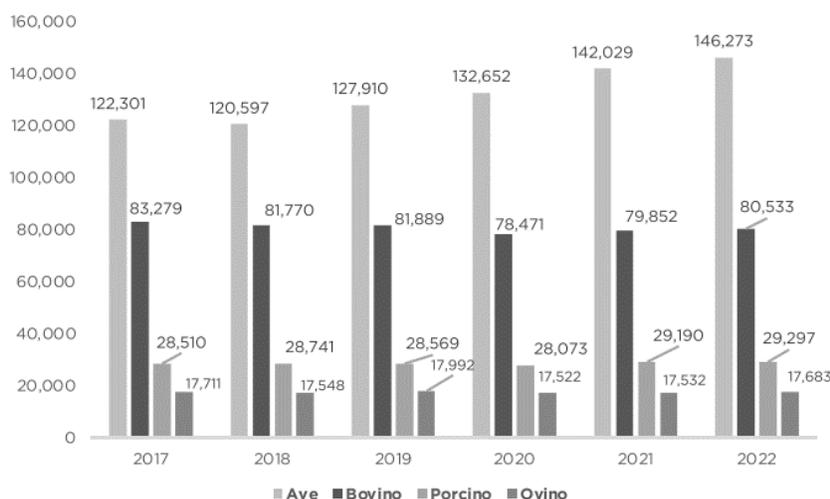
La ganadería es fundamental para la seguridad alimentaria, además de constituir el sustento y el patrimonio de gran parte de las familias del campo en México. De ahí la importancia de impulsar su sustentabilidad, productividad y competitividad.

La actividad ganadera, al igual que la actividad agrícola, es importante para los proyectos de vida y costumbres de las familias en zonas rurales y semiurbanas del Estado de México. Si bien esta actividad se realiza en la mayoría de los municipios, son pocos los que mantienen esta vocación con altos niveles de producción³², pudiendo fortalecer las cadenas productivas en circuitos cortos con trazabilidad.

³² Por ejemplo: Aculco, Acambay y Jilotepec en la Zona Norte; Tejupilco, Tlatlaya y Luvianos en la Zona Sur; Amecameca, Zumpango y Texcoco en la Zona Oriente. Las vocaciones ganaderas regionales del sur, Amatepec, Luvianos, Tejupilco y Tlatlaya se caracterizan por la producción extensiva de bovinos para carne y ganado caprino.

El Estado de México ocupa los primeros lugares a nivel nacional en el volumen producido de carne de ovino y guajolote, así como de lana. Además, en la entidad existen vocaciones ganaderas regionales que se caracterizan por la producción extensiva de bovinos para carne y ganado caprino.

Productos pecuarios del Estado de México, 2017-2022 Ganado en pie (Toneladas)



Fuente: Servicio de Información Agroalimentaria y Pesquera (SIAP) (2023)

Para que la ganadería se desarrolle, es necesario tanto aumentar el financiamiento como la revalorización de los conocimientos silvopastoriles que con el acompañamiento técnico, generen sinergias hacia las mejores prácticas de conservación y mejoramiento de la vegetación a través de la siembra de pastos apropiados, la diversificación de productos (subproductos lácteos o cortes finos bovinos y ovinos), la implementación de cultivos propios para la alimentación de los bovinos (como el triticale y el girasol forrajero) y sistemas de pastoreo silvopastoriles o rotacionales.

A su vez, el mejoramiento de la infraestructura de abasto y caminos es un componente esencial para dinamizar las economías regionales y los mercados justos.

Por otro lado, la actividad agroindustrial depende del financiamiento para dotar de infraestructura y tecnología productiva, cubrir mercados y comercializar productos. Por su parte, únicamente 304 unidades declararon contar con seguro, es decir, apenas un 0.1% del total están protegidas contra riesgos climáticos, siniestros y otras eventualidades propias del mercado.

Respecto a las cantidades globales destinadas al sector agroindustrial, según datos del COMECYT (2022), el Estado de México ocupó en 2018 la posición 14 en inversión público-privada para innovación tecnológica. En promedio, las entidades federativas invirtieron 172 millones de pesos de 2014 a 2018, mientras que el Estado de México solo invirtió 139.1 millones, encontrándose sensiblemente por debajo del promedio nacional.

Alcanzar y superar el promedio nacional en tecnología agroindustrial implicaría continuar e incrementar los mecanismos de crédito para herramientas industriales de uso agrícola (tractores, cosechadoras, trilladoras, bombas, etc.), la maquinaria de procesamiento y conservación de alimentos, la asesoría financiera a pequeños y medianos productores pecuarios y agrícolas, además de acompañamiento y capacitación de productores, operadores y técnicos que participan en la cadena de producción que agregan valor al producto.

Agua en el sector primario

Uno de los aspectos críticos para la autosuficiencia agroalimentaria es la disponibilidad de agua. Su gestión eficiente es esencial para garantizar la viabilidad de los cultivos y el bienestar del ganado. Empero, el cambio climático ha intensificado la variabilidad climática y la disponibilidad de agua, lo que exige estrategias adaptativas y resilientes para asegurar la continuidad de la producción agroalimentaria.

Según el Sistema Nacional de Información sobre cantidad, calidad, usos y conservación del Agua (SINA), el agua extraída en 2020 para la actividad agrícola del Estado de México fue de 866 hectómetros cúbicos³³ (hm³), que se divide en 673.1 hm³ de agua superficial y 192.9 hm³ de agua subterránea.

La disminución de la masa forestal ha generado un déficit de agua, en detrimento de la producción de alimentos. La agricultura disputa el uso del líquido con el crecimiento urbano, pues a mayor crecimiento demográfico, aumenta la demanda de agua potable y la perforación de pozos. En segundo lugar, las concesiones³⁴ que originalmente se otorgaron para la actividad agrícola, terminaron utilizándose para zonas habitacionales e industriales con los cambios de uso de suelo.

La problemática planteada se refleja en el volumen concesionado de usos consuntivos³⁵. El Estado de México es la entidad con menores concesiones de agua para el uso agrícola, en

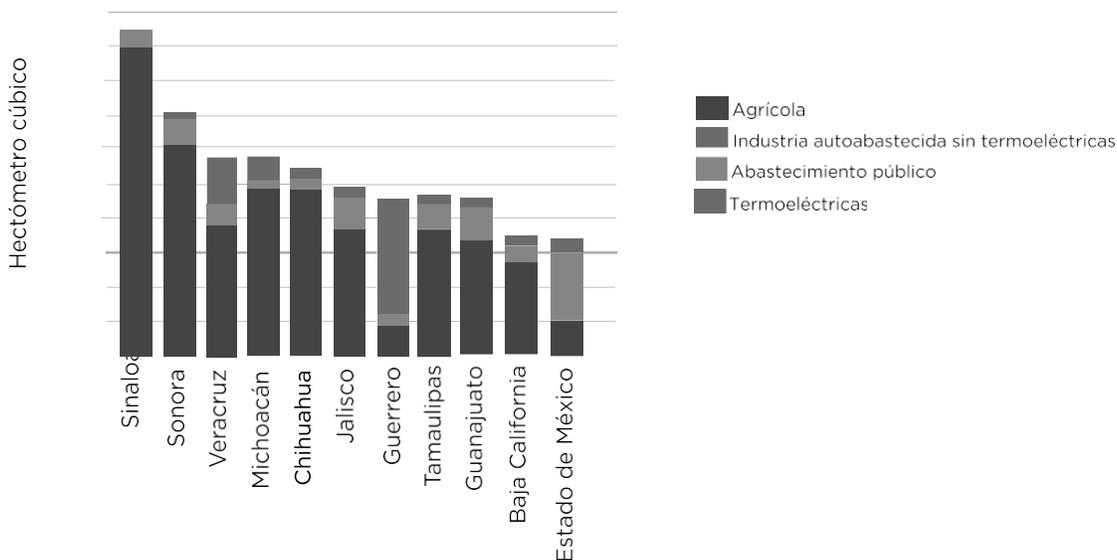
³³ Un hectómetro cúbico equivale a mil millones de litros, esta cantidad es la que consume en un año una población de 15,000 personas.

³⁴ Según datos del Registro Público de Derechos del Agua (REPD) de las 785 concesiones de aguas subterráneas para uso agrícola registradas para el Estado de México, por lo menos, 110 benefician a industrias, empresas de servicios, ranchos de descanso, fraccionamientos, centros religiosos, predios urbanos e, incluso, instalaciones gubernamentales.

³⁵ El término hace referencia al lugar de origen y disposición final del agua utilizada, el agua es transportada al lugar donde será utilizada y parte de la cantidad trasladada no regresa al cuerpo de agua.

comparación al abastecimiento público e industrial. A lo que se debe de añadir la falta de tecnificación del riego para efficientizar el uso y aprovechamiento del agua.

Volumen concesionado para usos consuntivos por entidad federativa, 2020



Fuente: Servicio de Información Agroalimentaria y Pesquera (SIAP) (2023).

En tercer lugar, las condiciones climatológicas que han prevalecido en la entidad en los últimos años, como las sequías, han impactado en la capacidad de almacenamiento de las presas. Según el Monitor de Sequía para México, en junio de 2023, un mes antes de que iniciara el periodo de lluvias, se observaron condiciones de sequía severa en la región norte³⁶ y sur³⁷, mientras que el resto del estado estuvo en las categorías de sequía moderada y normalmente seco.

De acuerdo con el Servicio de Información Agroalimentaria y Pesquera (SIAP), la disponibilidad de agua en presas de almacenamiento para riego en 2023 fue de 41,603.4 hm³. La región sureste tiene el mayor porcentaje de almacenamiento con 33.3% y la región noreste el menor, con 19.6%.

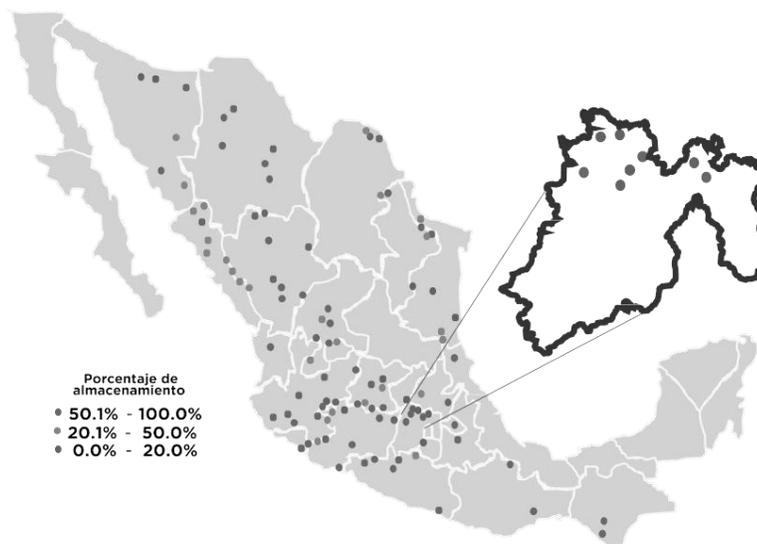
³⁶ En los municipios de Aculco, Polotitlán, Jilotepec y Soyaniquilpan.

³⁷ Principalmente en Amatepec, Luvianos, Tejupilco, Tlatlaya, Sultepec.



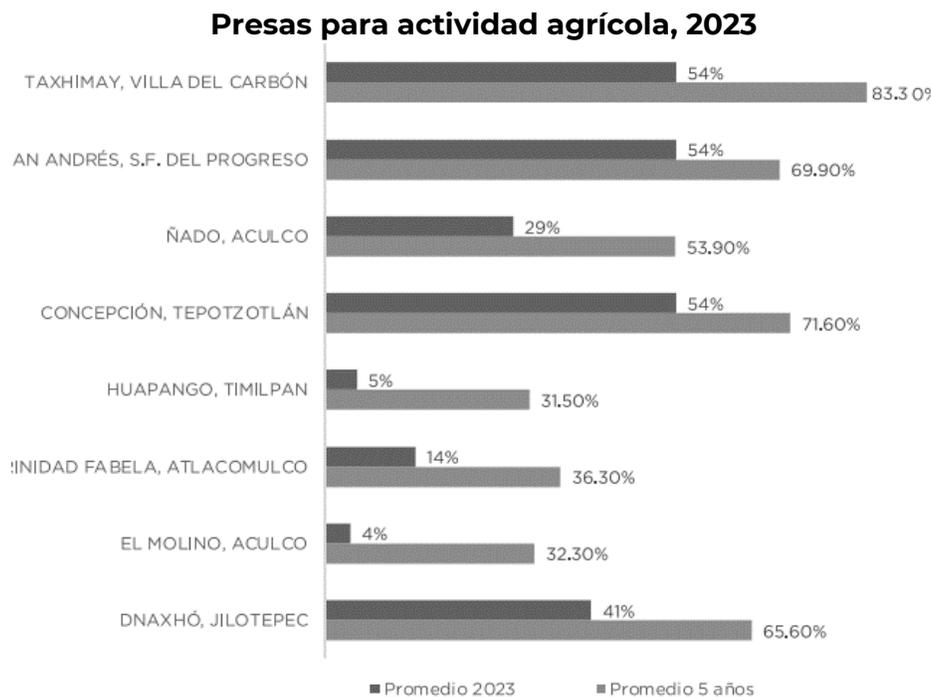
Fuente: Monitor de Sequía para México (2023).

Almacenamiento de agua en presas de uso agrícola



Fuente: SIAP (2023).

De las 8 presas destinadas a la actividad agrícola, ninguna ha llegado a su máxima capacidad en los últimos 5 años. El mayor porcentaje alcanzado rondó entre el 60% y 80% en las presas Taxhimay, La Concepción, San Andrés Tepetitlán y Danxhó. En 2023, ninguna de las presas llegó al promedio anual y sólo tres estuvieron al 50% de capacidad (La Concepción, San Andrés Tepetitla y Taxhimay).



Fuente: SIAP (2023)

Objetivo

3.5 Impulsar el campo como motor de bienestar social y económico.

Estrategia

3.5.1 Potenciar la productividad agropecuaria y forestal con prácticas sostenibles y nuevos incentivos económicos, hacia la soberanía y autosuficiencia alimentarias.

Líneas de acción

3.5.1.1 Capacitar a agricultores en tecnologías innovadoras para mejorar la toma de decisiones en sus prácticas diarias.

3.5.1.2 Instrumentar un programa de apoyo a la producción y comercialización florícola.

3.5.1.3 Impulsar las agrotecnologías para dar valor agregado a la producción y consolidar la diversificación productiva.

- 3.5.1.4** Promover la investigación aplicada y alianzas para intercambiar conocimientos científicos con experiencias productivas prácticas, impulsando el aumento de la productividad agropecuaria.
- 3.5.1.5** Establecer centros de innovación agrícola para impulsar tecnologías avanzadas y prácticas sostenibles, aumentando la resiliencia climática.
- 3.5.1.6** Preservar la identidad cultural agrícola, promoviendo la diversidad genética con semillas nativas y las prácticas tradicionales.
- 3.5.1.7** Impulsar la creación y mejoramiento de infraestructura hídrica para la actividad agrícola.
- 3.5.1.8** Impulsar la producción agroindustrial sin agrotóxicos y con bioinsumos para dar valor agregado a las cosechas.

Estrategia

- 3.5.2** Impulsar la equidad y eficiencia en las cadenas agropecuarias a través de principios cooperativos, circuitos cortos de comercialización, mercados justos y economía circular.

Líneas de acción

- 3.5.2.1** Promover unidades productivas participativas y solidarias, especialmente para mujeres productoras.
- 3.5.2.2** Fomentar la economía circular agropecuaria con prácticas sostenibles, esquemas financieros accesibles y tecnologías.
- 3.5.2.3** Establecer una comercialización directa entre productores y consumidores para tener mercados justos y transparentes, fomentando la economía solidaria y equitativa, así como las organizaciones productivas.
- 3.5.2.4** Impulsar tecnologías de trazabilidad y sanidad agroalimentaria para garantizar la calidad alimentaria y la reducción de plagas.
- 3.5.2.5** Instrumentar un proyecto de impulso al ingreso complementario a través de valores añadidos a las actividades agropecuarias y forestales.
- 3.5.2.6** Incentivar la seguridad entre productores del campo y del bosque con cadenas productivas justas y el mercadeo corto.
- 3.5.2.7** Implementar un programa de trabajos suplementarios para familias agrícolas.
- 3.5.2.8** Brindar seguridad a los productores del campo.
- 3.5.2.9** Establecer convenios de colaboración con instituciones científicas y académicas para impulsar la sostenibilidad del campo.

f. Movilidad segura y de calidad

Derecho humano a la movilidad

Hoy en día en todos los países desarrollados se reconoce a la movilidad como un derecho humano, donde el centro de las políticas públicas son el ser humano y el medio ambiente,

privilegiando la jerarquía de la movilidad que otorga a peatones, ciclistas y al transporte público el mayor rango de importancia. Se considera un derecho humano de carácter fundamental, no solo porque es valioso en sí mismo, sino también porque su ejercicio efectivo permite hacer realidad a otros derechos humanos.

Los seres humanos necesitan trasladarse de un lugar a otro, con absoluta libertad, seguridad y comodidad, para acudir a sus centros de trabajo, recibir atención médica, adquirir los bienes necesarios de subsistencia, acudir a la escuela, para realizar actividades deportivas o recreativas o simplemente convivir en comunidad.

La movilidad como un derecho humano obliga al gobierno del estado y de los municipios a realizar un conjunto de acciones que tiendan a procurar su debido ejercicio en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad, y a garantizar el desplazamiento de personas, independientemente de su condición o género, así como de bienes, a través de una red estructurada de transporte y vialidad, que permita la convivencia segura de modos eficientes y la intermodalidad, propicie la competitividad y minimice los costos socioeconómicos e impactos ambientales.

Desde hace varios años se requería inducir cambios en los hábitos individuales con consecuencias negativas para el ambiente, la economía y la comunidad; así como realizar campañas de concientización y sensibilización tanto para la población como para los tomadores de decisiones en dos aspectos: el primero, sobre la utilización de modos alternos de movilidad a los privados motorizados y en segundo lugar, respecto al uso compartido de las calles y espacios públicos. Al respecto, no se aprecia la existencia de programas efectivos en materia urbana, peatonal, ciclista, transporte público, seguridad vial, grupos en condiciones de vulnerabilidad, transporte de carga, gestión de la movilidad, medio ambiente, estacionamientos, vialidades, control de tránsito, además del que refiere a la movilidad y contingencia para el resguardo de la salud.

En términos generales se puede decir que las principales causas que han impedido articular una movilidad sustentable son: por un lado, la desarticulación del desarrollo urbano con la movilidad y, por el otro, el incremento desproporcionado del parque vehicular de automóviles que no ha estado acompañado por la infraestructura vial requerida, ni por el mejoramiento de los sistemas de transporte público masivo y no motorizado.

Existe una clara simbiosis entre movilidad y desarrollo urbano, por lo cual es necesario que el estado garantice a la población los elementos claves para asegurar que el ejercicio del derecho humano a la movilidad se derive de una visión integral del desarrollo urbano, que permita contar con la infraestructura indispensable y que a su vez estos elementos hagan posible que el Estado de México planee y gestione la movilidad urbana a través de estrategias enfocadas en reducir el uso del automóvil, mejorar el transporte público y la infraestructura ciclista y peatonal, con perspectiva de género, accesibilidad universal y la participación activa de la sociedad y ofrezcan soluciones que permitan detonar cambios en

el corto y largo plazo. Por ello, el Plan Estatal y los planes metropolitanos, interestatales, regionales y municipales de Desarrollo Urbano, además de estar alineados a la Estrategia Nacional de Movilidad y Seguridad Vial, deberán orientarse y que impulsen ciudades compactas que favorezcan un uso más eficiente del espacio urbano, de la infraestructura y los equipamientos.

Infraestructura vial

La infraestructura para la conectividad y movilidad es primordial en el impulso de las vocaciones productivas, el crecimiento económico de las regiones y el bienestar de la población. El Estado de México tiene una ubicación geográfica estratégica para consolidarse como un centro logístico a nivel nacional y en el comercio internacional, a través de sus autopistas, aeropuertos, vías férreas e infraestructura de comunicación.

El Estado de México es la segunda entidad con más carreteras, lo que facilita el traslado de mercancías hacia el norte del país y a los principales centros de exportación terrestre y marítima. Esto se puede observar en los corredores troncales de la Red Nacional de Caminos (RNC) que cruzan la entidad: 1) México – Guadalajara - Nogales, 2) México – Querétaro – Nuevo Laredo y 3) México- Tuxpan.

Corredores troncales de la Red Nacional de Caminos, 2021



Fuente: Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transporte (2022), Principales Estadísticas del Sector Infraestructura, Comunicaciones y Transporte.

Si bien el Estado de México tiene una amplia conexión a nivel nacional³⁸, sobresale su vinculación con la Ciudad de México, Hidalgo, Morelos, Tlaxcala, Puebla y Querétaro, con las que se trasladan materias primas, productos, servicios y personas, dando origen a la integración de la megalópolis del centro de México.

El Estado de México es una de las entidades mejor comunicadas del país, siendo una de las 5 que más ampliaron su longitud de carreteras y caminos. En 2023 contó con más de 15,000 kilómetros de carreteras, aproximadamente el 50% pavimentadas. Además, el gobierno estatal atiende directamente más de 4,000 kilómetros de carreteras y vialidades primarias libres de peaje (311 caminos), lo que representa el 28% del total.

De las 15 autopistas con mayor tránsito a nivel nacional, 4 están directamente localizadas en la entidad, aportando el 13% de los flujos nacionales: 1) Chamapa – Lechería con una afluencia de 57,382 viajes, 2) México – La Marquesa con 55, 185 traslados, 3) Peñón – Texcoco con 37,705 viajes y 4) Ecatepec- Pirámides con 28,157 viajes. Un aspecto para resaltar en la consolidación del Estado de México como el centro logístico en la región, es la ubicación del Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles (AIFA), que ha impulsado la construcción de nuevas vialidades y mejora de la conectividad de la entidad y estados aledaños, pero principalmente con la Ciudad de México, tal es el caso del Distribuidor Acceso Principal al AIFA, la Autopista Siervo de la Nación, Macro Libramiento Mexiquense y la Autopista Toluca-Naucalpan.

En este tema, es relevante considerar las concesiones, que son definidas como esquemas de asociación público-privada para la inversión en el mantenimiento, modernización y expansión de la red actual de carreteras. Las autopistas concesionadas en la entidad, están distribuidas de la siguiente forma:

³⁸ Esto a partir de la colindancia del Estado de México con la Ciudad de México, Morelos, Guerrero, Michoacán, Querétaro, Hidalgo, Tlaxcala y Puebla.

Autopistas concesionadas por empresa, 2022

Concesionaria	Autopista
BANOBRAS	Autopista Atlacomulco-Maravatio
IDEAL	Chamapa-La Venta
	Libramiento Nororiente de Toluca
	Autopista Toluca-Atlacomulco
	Autopista Toluca-Naucaupan
PINFRA	Autopista Pirámides-Ecatepec-Peñón
	Autopista México-Toluca
	Autopista Peñón-Texcoco
	Autopista Tenango-Ixtapan de la Sal
	Autopista La Marquesa-Lerma
COCONAL	Autopista Ramal a Valle de Bravo
	Autopista Toluca-Zitácuaro
ALEÁTICA	Autopista Circuito Exterior Mexiquense
	Viaducto Bicentenario
ICA	Naucaupan-Ecatepec Fase I y II
	Autopista Puente de Vigas-México-Pachuca
	Autopista Atlacomulco-Polotitlán
Mota-Engil	Tultepec-AIFA-Pirámides

Fuente: Calymayor (2022) Red de Autopistas Concesionada Mexicana.

La problemática que enfrenta la ciudadanía en este esquema de financiamiento es el aumento de costo de casetas que limita el libre tránsito en las principales zonas urbanas de la entidad, accidentes en los que se involucran unidades pesadas de carga con automóviles particulares y la saturación vial en casetas que aumenta el tiempo de viaje.

Además, aunque el estado goza de buena infraestructura de conectividad, sus características regionales y la desigualdad entre zonas urbanas generan una brecha al interior, pues las zonas metropolitanas no están integradas con las rurales del sur, limitando el desarrollo industrial, comercial, turístico y de servicios.

Por otra parte, la seguridad en carreteras es un tema central para los diferentes ámbitos de gobierno, pues el robo en autopistas se ha convertido en una problemática muy seria para transportistas y usuarios particulares. De acuerdo con la Cámara Nacional de Autotransporte de Carga (CANACAR), el 42% del total nacional de robos se realizan en las

autopistas Toluca-Naucalpan, Chamapa- Lechería, Circuito Exterior Mexiquense, México - Querétaro y México - Texcoco.

Las autopistas federales se han convertido en un punto primordial para el robo de cargas por la amplia dinámica de traslados. Como resultado, la coordinación entre autoridades federales y estatales es necesaria, haciendo frente a esta problemática con el uso de tecnologías y el trabajo de inteligencia policial para identificar los mecanismos de distribución y comercialización de la mercancía robada.

La situación de movilidad actual en el Estado de México, en particular en las zonas metropolitanas, es producto de haber dado prioridad al transporte individual sobre el colectivo desde hace varias décadas, donde son frecuentes los tiempos prolongados en los traslados, no solamente por las distancias o al tráfico vehicular, sino también debido a la carencia de oferta de transporte masivo de calidad y las malas condiciones en el transporte público en general.

Los tiempos de viaje promedio se pueden incrementar de forma significativa por región, pues existen traslados de hasta 180 minutos en trayectos menores a los 16 km, principalmente por motivos de congestión vehicular, donde la velocidad del traslado se ve reducida en las vialidades primarias llegando a ser de entre 20 y 21 km/h, mientras que los vehículos de transporte público se desplazan a 17 km/h. Sólo el 15% de las vialidades restantes tienen una fluidez estable. El número de viajes que se realizan en automóvil privado se incrementa cada día más, congestionando las vialidades y sometiendo a los mexiquenses a tiempos excesivos de viaje, más contaminación y una ciudad más inhumana donde las personas se someten al riesgo cada vez mayor de vivir un accidente vial.

Aunado a ello, el número excesivo de vehículos privados para la movilidad diaria hace ineficiente e insuficiente el sistema estatal de vialidades. Al respecto, el uso de vehículos particulares pasó de 3,281,852 en 2012 a 6,810,136 en 2023, y, en el mismo periodo, el uso de motocicletas aumentó de 140,655 a 1,056,928, un explosivo incremento de 651%. En ese contexto, de acuerdo con la Encuesta Origen Destino en Hogares de la Zona Metropolitana del Valle de México de 2017, en la zona conurbada, solo el 18% de los viajes se realizan en vehículos privados (de los cuales, el 66.7% son para una sola persona y solo el 3.3% para 4 o más personas), en contraste con el 40% que se realizan en transporte público, lo que ocasiona mayor congestión en las vías y tiempos de traslado, así como contaminación atmosférica.

Al ser el Estado de México la entidad con el mayor parque vehicular del país, se coloca en los primeros lugares de siniestralidad, por lo que es necesario implementar programas o políticas públicas que impulsen acciones coordinadas en la materia, para por lo menos, aminorar este grave flagelo social.

La relación entre la movilidad urbana y sus efectos en el medio ambiente y en la salud de los habitantes de las metrópolis es estrecha, ya que el crecimiento de la Zona Metropolitana del Valle de México, y en particular de los 59 municipios mexiquenses que la integran, la convierte en la más contaminada del país y con la mayor cantidad de gases de efecto invernadero. En este sentido, cabe apuntar que siendo considerada la más grande y compleja del país, la emisión de contaminantes que alteran la calidad del aire está directamente asociada a las actividades de la población.

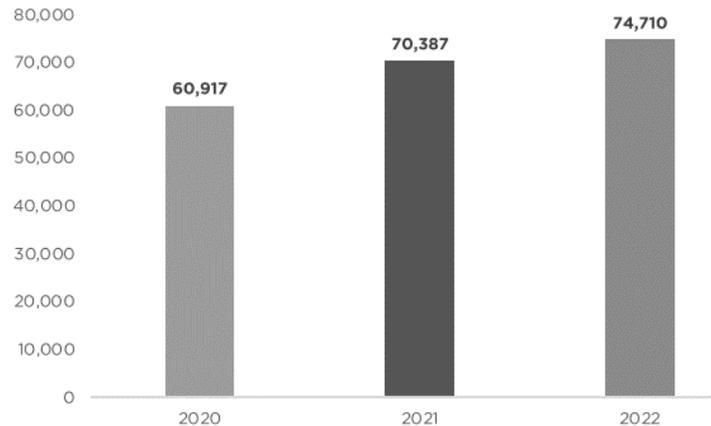
No se puede pasar por alto que la infraestructura vial de la zona oriente de la entidad se estructura a partir de dos vías primarias, directas y gratuitas, de acceso a la Ciudad de México, que son la Calzada Ignacio Zaragoza y la Avenida Central en Ecatepec, y una de cuota, la autopista Peñón-Texcoco. Para unir estas tres vialidades se cuenta con tres circuitos viales: Periférico Oriente, en su tramo que va de Calzada Ignacio Zaragoza a Insurgentes Norte, el Circuito Exterior Mexiquense, de cuota, y la carretera Los Reyes- Texcoco-Lechería, que se constituye en la única vialidad totalmente en territorio estatal y que no requiere pago. Estas vialidades durante varios periodos del año tienen condiciones físicas deficientes que dificultan el tránsito fluido y seguro y entorpecen los puntos de acceso a la Ciudad de México, así como los viajes del Valle de México al Valle de Toluca.

Aeropuertos

El Aeropuerto Internacional de Toluca (AIT) y el Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles (AIFA), junto con el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (AICM), conforman el Sistema Aeroportuario Metropolitano (SAM). Según la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, en 2022 el AICM es el aeropuerto con más pasajeros (46,200,529). Respecto a las operaciones por aeropuerto (vuelos registrados) para 2022, el AICM tuvo 387,450 operaciones que corresponde al 20.5% y mientras el AIT tiene 74,710 que equivale al 4.0% nacional y lo coloca en el sexto lugar nacional.

El AIFA fue inaugurado en 2022 y en promedio mantuvo 40 operaciones al día. Si bien las operaciones del AIT aumentaron 13,793 operaciones de 2020 a 2022, su participación porcentual respecto al país ha disminuido al pasar de 4.9% a 4.0% en el mismo periodo.

Operaciones anuales del AIT, 2020-2022



Fuente: Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes (2022), Anuario Estadístico del Sector Infraestructura, Comunicaciones y Transportes

A partir de las acciones para la desconcentración de actividades del AICM hacia el AIFA en 2022, es notable que el AIFA está ganando competitividad en comparación al AIT. Para fomentar el uso de los aeropuertos del Estado de México resulta necesario incrementar la infraestructura de transporte público y de conectividad, con la finalidad de facilitar el acceso tanto a personas usuarias como a trabajadores, generando una oferta de interconexión oportuna y efectiva; así como atender de forma eficiente la movilidad local en el entorno urbano de su recorrido.

Transporte público

El Estado de México presenta un rezago de décadas con un sistema de transporte público de pasajeros desarticulado, inseguro, de mala calidad, desordenado, ilegal y contaminante, caracterizado por la corrupción, la negligencia, la falta de capacitación de los operadores, la falta de seguridad a bordo de las unidades y el elevado índice de accidentes viales.

La población considera alto el costo de las tarifas, ya que no perciben una justificación por el mal estado de las unidades y por el servicio que recibe, además de que el ciudadano tiene que realizar un número elevado de viajes por la mala planeación de las rutas sin la regulación tarifaria adecuada, gastando un elevado porcentaje de sus ingresos para satisfacer las necesidades de desplazamiento.

La estructura institucional bajo la cual se planea actualmente y opera el transporte público de pasajeros y su infraestructura, obedece a una visión fragmentada de la movilidad, donde diversas instituciones y órdenes de gobierno intervienen de manera poco coordinada. Bajo esta visión fragmentada, la gestión de la movilidad no encuentra el soporte adecuado para reducir los desplazamientos cotidianos y orientar la movilidad hacia modos de transporte más eficientes, seguros y menos contaminantes.

De acuerdo a la normatividad vigente, la prestación del servicio de transporte público es una atribución del Gobierno Estatal que puede ser concesionada a sociedades mercantiles, sin embargo, gran parte de ellas operan sin integración y funcionan como asociaciones de operadores bajo el esquema “hombre-camión”, que genera saturación de rutas, falta de planeación del servicio, congestionamiento vial y deficiente o casi nula capacitación de los operadores, desde luego sin la visión empresarial que se requiere, y donde no existen prestaciones ni los servicios de seguridad social para los trabajadores.

Según la Encuesta Origen Destino en Hogares de la Zona Metropolitana del Valle de México (EOD), llevada a cabo en 2017 por el INEGI, un total de 34.5 millones de viajes se realizan en el Valle de México. A partir del origen de los viajes se identifica que 17.9 millones parten del Estado de México, el 88% son viajes internos entre municipios del Estado de México y el 11.3% se realizan hacia la Ciudad de México.

Del total de viajes cuyo origen es el Estado de México, el 40.2% se efectuaron mediante el servicio de transporte público y el 18.5% en transporte privado. Respecto al transporte público, el 82% se realiza en transporte colectivo, correspondiente principalmente a camionetas que transportan entre 10 y 15 pasajeros, el 16.8% utiliza el STC Metro, 6.3% viaja en autobús y 5.1% lo hace por medio del Mexibús. Los viajes que realizan los mexiquenses de zonas de vivienda popular de los municipios del Estado de México hacia sus centros de trabajo son aproximadamente 4 millones; el 51.1% utiliza el transporte colectivo de camionetas, 22.2% automóvil, el 18.3% usa el Metro y 3.9 se traslada en Mexibús.

Tipo y modo de transporte, 2017 Viajes cuyo origen es el Estado de México

	Viajes	Proporción	
TOTAL¹	17,088,473	100.0%	
Transporte público²	6,875,777	40.24%	
Colectivo	5,646,704	82.12%	
Taxi de aplicación	45,110	0.66%	
Taxi de sitio, calle u otro	617,615	8.98%	
Metro	1,154,131	16.79%	
Autobús RTP o M1	58,517	0.85%	
Autobús	432,343	6.29%	
Trolebús	11,992	0.17%	
Metrobús o Mexibús	347,640	5.06%	
Tren ligero	7,759	0.11%	
Tren suburbano	109,101	1.59%	
Mexicable	5,609	0.08%	
Bicitaxi	55,612	0.81%	
Mototaxi	180,079	2.62%	
Transporte privado³	3,174,205	18.58%	
Automovil	2,789,983	87.90%	
Motocicleta	217,507	6.85%	
Transporte escolar	146,630	4.62%	
Transporte de personal	22,586	0.71%	
Caminar en la calle⁴	6,617,786	38.73%	
Bicicleta⁵	476,252	2.79%	
Otros⁶	20,306	0.12%	

1 La suma por modo de transporte utilizado, puede ser mayor que el total porque en un viaje la persona puede emplear más de un medio de transporte.

2 El porcentaje de los transportes se obtiene con respecto al transporte público.

3 El porcentaje de los transportes se obtiene con respecto al transporte privado.

4 Se consideran tramos de caminata de cualquier duración cuando el viaje se realizó únicamente de este modo

5 Debido a la forma en que se captó la bicicleta, no es posible distinguir si es transporte público o privado.

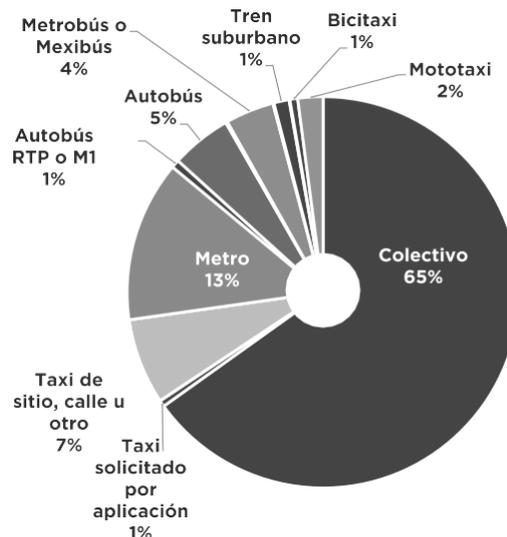
6 En Otro modo de transporte se incluye trajinera y lancha, entre otros.

Fuente: INEGI (2017), Encuesta Origen-Destino en Hogares de la Zona Metropolitana del Valle de México 2017 (EOD). Viajes entre semana

Es importante mencionar que el déficit de transporte público ha obligado a las y los mexiquenses a emplear otros medios para completar su viaje. Por esta razón, 6.61 millones de viajes diarios contemplan un tramo a pie, es decir, el 38.7% de los viajes generados en la entidad, se realizan caminando para llegar a su destino o para llegar a la estación de transporte público más cercana, lo que hace importante contemplar dentro de la planeación el mejoramiento urbano para las y los peatones en torno a los principales corredores de transporte. Asimismo, el 9% de los viajes contemplan un trayecto en taxi o son efectuados en este medio y 2.8% de los viajes es llevado a cabo en bicicleta.

Estos traslados que realiza la población mexiquense por diversos motivos, tiene un impacto directo en sus bolsillos. Según la Encuesta Nacional de Ingreso y Gasto de los Hogares de 2023, las familias mexiquenses asignan un 6.6% de su gasto total al transporte, lo que ubica al Estado de México por arriba de la media nacional que es del 3.9%.

Viajes generados en municipios mexiquenses en la ZMVM, 2017



Fuente: INEGI (2017), Encuesta Origen-Destino en Hogares de la Zona Metropolitana del Valle de México 2017 (EOD). Viajes entre semana.

Por otro lado, en atención a la conformación espacial y las diferentes regiones que conforman la geografía del Estado de México, la regionalización del transporte deberá responder a las necesidades de cada centro de población o área metropolitana, beneficiando la movilidad eléctrica y respetando la jerarquía de la movilidad.

Por tanto, se vuelve indispensable contar con un sistema unificado de transporte, que brinde servicio a las principales zonas atractoras de viajes y que se desarrolle principalmente atendiendo las expectativas de los mexiquenses, que sea seguro, limpio, eficiente y con una capacidad transversal adecuada y adaptada a cada sector social al que se dirige. De igual manera, se considera importante renovar, ordenar y gestionar los modos de transporte actuales y mejorarlos con tecnologías aplicadas a las necesidades de la población, saldando la deuda histórica en materia de transporte público con nuevos y mejores modos de transporte, en los que las mujeres mexiquenses se sientan seguras, libres y tomadas en cuenta, y se conecte los municipios más lejanos con los más urbanizados y con las fuentes de empleo, elevando la calidad de vida.

En el rubro del transporte público masivo, en el Estado de México se cuenta con el Mexibús, los Trenes suburbano e Interurbano, el Trolebús y el Mexicable. Esta red de transporte brinda ventajas competitivas a la entidad y facilita una mayor comunicación con la Ciudad de México y estados aledaños. Asimismo, favorece un desarrollo sostenible y protege al medio ambiente, a través de la reducción de emisiones contaminantes.

El Mexibús es un sistema de transporte basado en autobuses confinados a un carril específico, bajo el esquema de Autobús de Transporte Rápido (BRT por sus siglas en inglés), con este se comunican los municipios de Ecatepec, Tecámac, Nezahualcóyotl, Chimalhuacán, Coacalco de Berriozábal, Tultitlán y Cuautitlán Izcalli, además de la Ciudad de México. Cuenta con las siguientes líneas:

Línea I: Ciudad Azteca – Tecámac, 16.8 km con 64 unidades (47 en operación). Trazo Línea I: Ojo de Agua – AIFA, 20.4 km con 12 unidades (10 en operación).

Línea II: Lechería – Coacalco – Plaza las Américas, 22.3 km con 75 unidades (59 en operación).

Línea III: Pantitlán – Chimalhuacán, 18.2 km con 61 unidades (59 en operación).

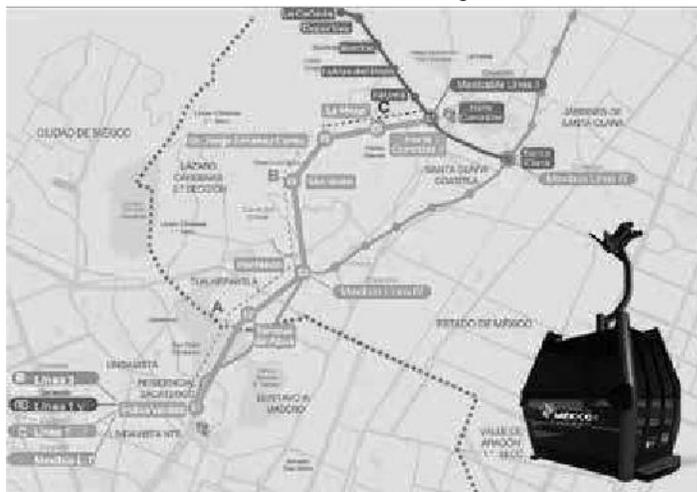
Extensión Línea III: Chimalhuacán – Chicoloapan, 4.8 km con 8 unidades (6 en operación).

Línea IV: Tecámac – Indios Verdes, 24.8 km con 64 unidades (55 en operación).

Asimismo, se encuentra en construcción la extensión de Línea IV: Cetram Indios Verdes – Gaza de retorno La Raza, que tendrá aproximadamente 6.35 km.

El Mexicable es un sistema de transporte masivo, moderno y eficaz, con una longitud de 13.05 kilómetros, funciona con energía eléctrica y consta de dos líneas: Línea 1 Santa Clara – La Cañada, de 4.8 km, y la Línea 2 Indios Verdes – Hank González II, de 8.25 km. Ha sido ejemplo a nivel internacional por su contribución a la mejora del medio ambiente.

Mexicable Línea 1 y Línea 2



Fuente: Secretaría de Comunicaciones y Transporte (2023)

El uso del Mexicable permite un ahorro en el tiempo de traslado, disminuye las emisiones contaminantes, dignifica el espacio urbano y detona la activación económica.

El Ferrocarril Suburbano ha estado en servicio desde 2008 y conecta la estación Buenavista y Cuautitlán Izcalli a través de 27 kilómetros. Para una mayor comunicación con el AIFA, se tiene planeada una ampliación del Ferrocarril Suburbano desde la estación Lechería.

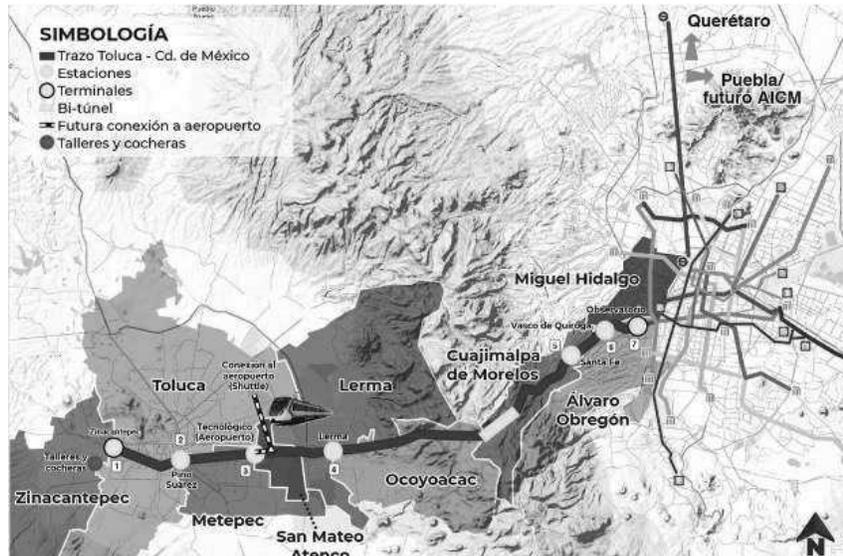
Ampliación del ferrocarril suburbano



Fuente: Secretaría de Comunicaciones y Transportes (2023).

El Tren Interurbano México – Toluca (El Insurgente) es un transporte de electromovilidad que ha implicado la participación del gobierno del Estado de México, la Ciudad de México y el Gobierno Federal. Conectará la Zona Metropolitana del Valle de Toluca y la Zona Metropolitana del Valle de México. La longitud total del tren es de 58 kilómetros y contará con 7 estaciones. Se integrará con el Sistema de Transporte Colectivo Metro y el Sistema Cablebús de la Ciudad de México, además de los sistemas de Mexibús, Mexicable y Ferrocarril Suburbano del Estado de México; y resulta necesario crear corredores alimentadores que atiendan de forma eficiente la movilidad local en el entorno urbano, con una operación profesionalizada y ordenada.

Tren Interurbano México -Toluca



Fuente: Secretaría de Comunicaciones y Transportes (2023).

La problemática generada por la falta de una visión intermetropolitana y una vinculación entre los sistemas de transporte entre el Estado de México y la Ciudad de México generó bajas condiciones de vida de los mexiquenses, a la par de mayor uso de tiempo en traslados, inseguridad en las unidades de transporte, altos costos en tarifas y contaminación ambiental.

Las principales problemáticas que enfrenta el transporte público en el Estado de México son generadas por las características prevalecientes en las últimas décadas, un transporte insuficiente, ineficiente, inseguro, desregulado, desarticulado y contaminante, que no consideraba al ciudadano como el principal precursor del cambio social y por lo tanto no garantiza el derecho a la movilidad.

Metro Mexiquense

De acuerdo al Plan Maestro de infraestructura de movilidad para la Ciudad de México y el Estado de México, proyectado en 1996, se tenía prevista la construcción de 483 kilómetros para transporte público masivo en trenes y metro. Al día de hoy, la Ciudad de México ha

logrado construir 214 km y el Estado de México únicamente 12 km. Es decir, en los últimos 28 años, solo se construyó el 8% de los kilómetros proyectados para el EDOMEX.

Como parte de los compromisos de este Gobierno, se enmarca la construcción de una red de movilidad propia que atienda las necesidades de los Mexiquenses a fin de reducir las brechas existentes en infraestructura en este tenor. Es así como se delinea la creación del Sistema de Transporte Colectivo Metro Mexiquense a fin de mejorar la cobertura de acceso a un sistema de movilidad y transporte público más rápido, moderno, con mayor seguridad, más barato y amigable para el medio ambiente.

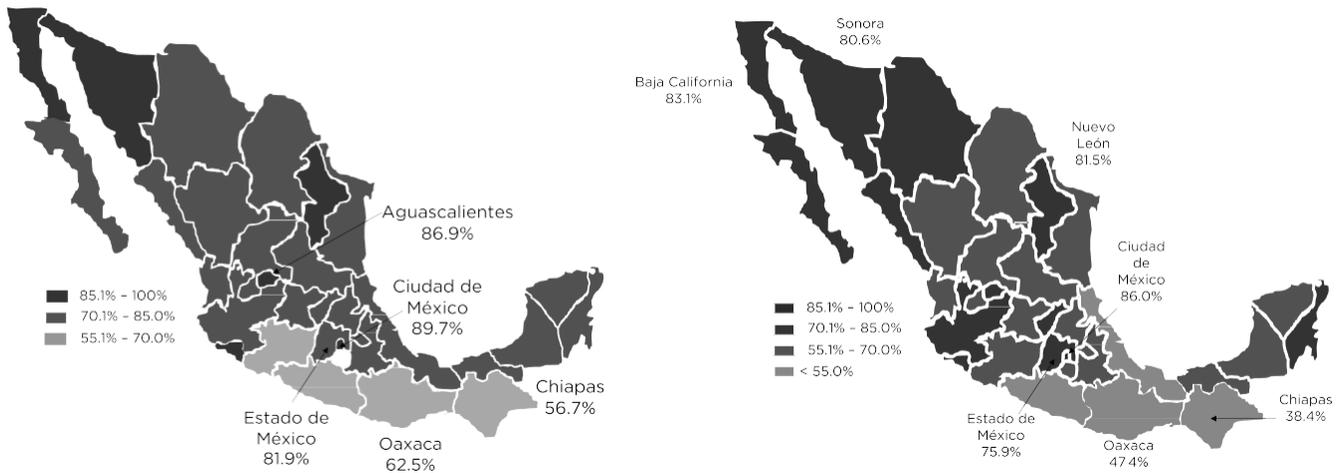
El Metro Mexiquense impulsará el desarrollo económico en regiones clave del estado, fortalecerá la conectividad hacia otros sistemas masivos de transporte público, de igual manera permitirá dar una identidad propia a la red de transporte masivo que será de y para los mexiquenses.

Este nuevo sistema pretende conectar a diversas zonas del estado a través de la construcción de alrededor de 152 kilómetros de vías a lo largo de toda la entidad, lo que permitirá transformar la vida de millones de mexiquenses que no sólo les impactará en la disminución de sus tiempos de traslados, que se proyecta sea alrededor de 30%, sino que también economizará los bolsillos de las personas usuarias teniendo un ahorro de alrededor del 50%.

Conectividad digital

La conectividad digital es un elemento estratégico para incrementar la productividad y la diversificación económica. Respecto al porcentaje de usuarios de internet, el Estado de México se encuentra en una posición favorable en comparación con otras entidades, ubicándose en el décimo lugar, con 81.9% de mexiquenses utilizando internet. Además, es la sexta entidad respecto a hogares con dicho servicio.

Porcentaje de usuarios de internet, 2022 Hogares con internet, 2022



Fuente: INEGI (2022), Encuesta Nacional sobre Disponibilidad y Uso de Tecnologías de la Información en los Hogares (ENDUTIH).

Si bien las diferencias generacionales, de ingresos y de infraestructura pública o privada limitan que el 100% de la población utilice internet, es necesario ampliar su cobertura para disminuir la brecha digital entre las zonas urbanas y regionales, enfocando esfuerzos en educar a la población para el correcto aprovechamiento de estas herramientas.

Por otro lado, aún impera en el Estado de México el manejo de dinero en efectivo en el transporte público, lo que favorece la ilegalidad, la evasión fiscal y la comisión de delitos. A pesar de la insistencia tanto de usuarios como transportistas que sufren a diario el flagelo de la delincuencia; por lo que resulta necesario establecer en el Sistema de Transporte un sistema de pago electrónico que permite múltiples objetivos, entre los cuales se encuentran: permitir un rápido y cómodo acceso por parte de los usuarios a los servicios de transporte, sin aumentar tiempos y costos de operación; mejorar el control de número de pasajeros, así como la gestión de la empresa, gracias al procesamiento de la información, registrada en sistema; mayor seguridad en el proceso de recaudo de pasajes; y permitir una integración tarifaria entre distintas rutas y distintos operadores de transporte.

Objetivo

3.6 Brindar una movilidad segura, digna y eficiente.

Estrategia

3.6.1 Mejorar y modernizar la infraestructura de transporte para disminuir los tiempos de traslado y mejorar las condiciones de vida.

Líneas de acción

- 3.6.1.1** Actualizar la Ley de Movilidad y Seguridad Vial para promover la rendición de cuentas en la planificación y gestión del transporte.
- 3.6.1.2** Instrumentar y operar nuevos proyectos de transporte público, incluyendo los del Metro Mexiquense.
- 3.6.1.3** Renovar y modernizar flotas de transporte público, mediante la adquisición de unidades no contaminantes.
- 3.6.1.4** Modernizar el sistema de transporte público para disminuir el tiempo de traslado de los mexiquenses.
- 3.6.1.5** Organizar el transporte público colectivo en corredores estructurados y rutas alimentadoras, con recaudo electrónico y operación regulada.

Estrategia

3.6.2 Modernizar la infraestructura de conectividad al interior del Estado de México.

Líneas de acción

- 3.6.2.1** Instrumentar compras consolidadas de mezcla asfáltica para crear y modernizar infraestructura de vialidades procurando austeridad en los procesos.
- 3.6.2.2** Rehabilitar y mejorar la red vial libre de peaje, propiciando la interconectividad entre las regiones y localidades más alejadas de la entidad.
- 3.6.2.3** Coadyuvar en la conclusión de obras de los distintos órdenes de gobierno, buscando una mejora en la movilidad en el estado.
- 3.6.2.4** Implementar la figura del Supervisor Exterior de Operación en los más de 400 km de infraestructura vial de cuota para verificar que los usuarios cuenten con el servicio de calidad por el que se paga, así como contar con estándares de desempeño en los títulos de concesión.
- 3.6.2.5** Establecer una red de infraestructura peatonal y ciclista para incentivar el uso de medios de movilidad no motorizada.
- 3.6.2.6** Regular la publicidad exterior para disminuir la contaminación visual de la infraestructura vial e imagen urbana, para aprovechar el espacio público.
- 3.6.2.7** Conectar gradualmente con internet de banda ancha a todo el estado, en colaboración con la Comisión Federal de Electricidad (CFE) (Internet para Todos), municipios y empresas particulares.
- 3.6.2.8** Crear una red de Wi-Fi gratuito en los paraderos de transporte público, promoviendo la accesibilidad y conectividad en el transporte.

- 3.6.2.9** Mejorar la infraestructura ciclista a través de la implementación de ciclovías y bici-estacionamientos, para fomentar el uso de este sistema de transporte de forma segura.
- 3.6.2.10** Implementar el sistema de Bici Pública a fin de fomentar el uso de la bicicleta pública como un transporte limpio y accesible que procure el bienestar de las personas.
- 3.6.2.11** Instrumentar un plan de cultura ciclista que integre campañas que fomenten su uso y la seguridad de las personas usuarias.

Estrategia

- 3.6.3** Integrar un transporte metropolitano para atender las necesidades de viaje multimodal.

Líneas de acción

- 3.6.3.1** Integrar una tarjeta única de pago, unificando la tecnología y el método de pago, mediante recaudo electrónico en la red de transporte público estructurado de la Zona Metropolitana del Estado de México.
- 3.6.3.2** Crear la imagen del sistema de transporte integrado del Estado de México.
- 3.6.3.3** Implementar dos Líneas de Mexicable (Línea 3 y Línea 4).
- 3.6.3.4** Construir tres Líneas de Mexibús en el Valle Cuautitlán - Texcoco.
- 3.6.3.5** Desarrollar dos Líneas del Sistema Metro Mexiquense.
- 3.6.3.6** Modernizar dos ETRAM.
- 3.6.3.7** Crear 20 corredores de mediana capacidad con operación profesionalizada, recaudo electrónico, infraestructura digna y la mejor tecnología de autobuses disponible.
- 3.6.3.8** Impulsar acuerdos con el gobierno federal y de la Ciudad de México para mecanismos de aplicación presupuestal y financiamiento acordes a las necesidades metropolitanas y regionales.

Estrategia

- 3.6.4** Brindar un servicio digno, sin corrupción, protegiendo la integridad de las personas usuarias, mediante un transporte seguro, transparente e incluyente.

Líneas de acción

- 3.6.4.1** Implementar el Programa de Transporte Público Seguro, creando la Policía del Transporte, garantizando espacios seguros y protocolos de seguridad para la atención a víctimas y canales de denuncia, bajo protocolos de actuación y de atención propiciando la reducción de incidentes delictivos.
- 3.6.4.2** Crear un centro de control y monitoreo del transporte público; como enlace interinstitucional que coadyuve con el Centro de Control, Comando, Comunicación, Cómputo y Calidad (C5).

- 3.6.4.3** Crear una *app* para el usuario, con información de rutas, paradas, servicios, atención de quejas y botón de pánico para prevenir robos y delitos en el transporte público.
- 3.6.4.4** Promover la accesibilidad universal en el transporte público para las personas con discapacidad, con perspectiva de género y comunidad LGTBTTIQ+.
- 3.6.4.5** Operar el sistema de transporte público bajo una política de transparencia y cero corrupción, garantizando el acceso a la información y la participación ciudadana, regularizando las concesiones de autobuses públicos y taxis, así como erradicando el abuso en grúas y corralones.
- 3.6.4.6** Renovar los centros de atención para emisión de licencias, autorizaciones, permisos y concesiones, dando una mejor atención y reduciendo tiempos en los trámites de la burocracia.
- 3.6.4.7** Establecer un programa de regulación de transporte público para disminuir la existencia de transporte tolerado.
- 3.6.4.8** Establecer un programa de revisión periódica de concesiones y de evaluación de operadores de unidades.
- 3.6.4.9** Garantizar que el transporte público estatal cuente con un seguro con cobertura amplia (gastos médicos, indemnización, gastos funerales, responsabilidad civil y asistencia legal) para que los usuarios cuenten con el apoyo correspondiente en casos de accidentes.
- 3.6.4.10** Promover una coordinación con los distintos órdenes de gobierno para favorecer la seguridad en el sistema estatal de transporte.
- 3.6.4.11** Elaborar un mapeo de las principales zonas de violencia y agresiones en el transporte.
- 3.6.4.12** Reforzar las medidas de seguridad y vigilancia en autopistas y carreteras de la entidad.
- 3.6.4.13** Crear un programa integral de movilidad segura para las mujeres mexiquenses, que incluya acciones como el desarrollo de aplicaciones móviles, el servicio de transporte exclusivo, infraestructura móvil en puntos de riesgo, corredores seguros, alarmas de pánico y grupos de mujeres vigilantes para impulsar la sostenibilidad.

g. Infraestructura urbana y rural

Infraestructura para el desarrollo

De acuerdo con la Organización de las Naciones Unidas (ONU), para el año 2050, el 70% de la población mundial residirá en zonas urbanas, de las cuales 3,100 millones vivirán en barrios marginales o en condiciones similares.

En el ámbito nacional, México cuenta con 92 metrópolis, 48 zonas metropolitanas, 22 metrópolis municipales y 22 zonas conurbadas, habitadas por 82.5 millones de personas, es decir, el 65.5% de la población total del país. Al respecto, el INEGI 2020, establece que el

Estado de México cuenta con 3 importantes zonas metropolitanas, Valle Cuautitlán- Texcoco, Valle de Toluca y Valle de Santiago Tianguistenco que concentran 14, 963, 474 habitantes.

Zonas Metropolitanas del Estado de México, 2022

Zona Metropolitana	Total	Hombres	Mujeres
Cuautitlán - Texcoco: Acolman, Amecameca, Apaxco, Atenco, Atizapán de Zaragoza, Atlautla, Axapusco, Ayapango, Chalco, Chiautla, Chicoloapan, Chiconcuac, Chimalhuacán, Coacalco de Berriozábal, Cocotitlán, Coyotepec, Cuautitlán, Cuautitlán Izcalli, Ecatepec de Morelos, Ecatzingo, Huehuetoca, Hueyponxtla, Huixquilucan, Isidro Fabela, Ixtapaluca, Jaltenco, Jilotzingo, Juchitepec, La Paz, Melchor Ocampo, Naucalpan de Juárez, Nextlalpan, Nezahualcóyotl, Nicolás Romero, Nopaltepec, Otumba, Ozumba, Papalotla, San Martín de las Pirámides, Tecámac, Temamatla, Temascalapa, Tenango del Aire, Teoloyucan, Teotihuacán, Tepetlaoxtoc, Tepetlixpa, Tepotzotlán, Tequixquiác, Texcoco, Tezoyuca, Tlalmanalco, Tlalnepantla de Baz, Tonanitla, Tultepec, Tultitlán, Valle de Chalco Solidaridad, Villa del Carbón, Zumpango,	12,426,269	6,035,846	6,390,423
Valle de Tianguistenco: Almoloya del Río, Atizapán, Capulhuac, Texcalyacac, Tianguistenco, Xalatlaco,	183,281	88,835	183,281
Valle de Toluca: Almoloya de de Juárez, Calimaya, Chapultepec, Lerma, Metepec, Mexicaltzingo, Ocoyoacac, Otzolotepec, Rayón, San Antonio la Isla, San Mateo Atenco, Temoaya, Tenango del Valle, Toluca, Xonacatlán, Zinacantepec.	2,535,924	1,144,179	2,535,924

Fuente: INEGI (2020), Censo de Población y Vivienda. Sistema Estatal de Información Urbana, Metropolitana y Vivienda, Gobierno del Estado de México.

Se espera que para el año 2042 la población en la entidad ascienda a 18,646,052 habitantes, que requerirán 1,189 acciones de vivienda y 38,373 hectáreas de suelo urbano para albergar asentamientos humanos. En este sentido, la planeación urbana es una herramienta indispensable en la gestión de los procesos de urbanización, pues promueve la tenencia segura de la tierra y la provisión de servicios, infraestructura y equipamiento en los asentamientos humanos.

Los retos de las zonas metropolitanas son múltiples: la accesibilidad a bienes y servicios, la provisión de suelo apto para la vivienda, el ordenamiento del territorio, la movilidad, la

calidad del aire y del medio ambiente, el combate a la pobreza y la atención a grupos en situación de vulnerabilidad. Por ello, se vuelve necesario promover el pleno goce del derecho a la ciudad, en el que todas las personas puedan vivir con dignidad, trabajar, utilizar los servicios públicos, trasladarse con seguridad y disfrutar de las ciudades.

En el ámbito rural, de acuerdo con el INEGI, en 2020, en el Estado de México hay 4,215 localidades rurales que se localizan principalmente al sur y norte de la entidad, la infraestructura vial regional es de vital importancia para la comunicación de las zonas rurales, ya que a través de ellas se adquieren y ofrecen productos y servicios, además, las carreteras regionales son básicas para la comercialización de la producción agrícola, pecuaria y forestal de la zona, así como para la promoción de sitios turísticos y de esparcimiento.

Una de las principales problemáticas que enfrentan las localidades rurales en cuanto a infraestructura carretera son sus características orográficas y su dispersión territorial, lo que limita la construcción de nuevas vialidades o la ampliación de las existentes, situación que implica promover nuevos sistemas alternos de carreteras y transporte. A la par de la creación de nuevas carreteras, también es necesaria la rehabilitación de caminos, puesto que son primordiales para la comunicación de localidades y las cabeceras municipales en las que se concentran la mayoría de los servicios básicos como: alimentación, salud, educación, esparcimiento y centros administrativos.

A su vez, la dispersión de las viviendas en las localidades alejadas a las cabeceras municipales hace que la dotación de servicios públicos tenga baja cobertura, principalmente el de agua potable y drenaje, por lo que la instalación de la infraestructura correspondiente es una tarea pendiente de los diferentes órdenes de gobierno para el bienestar de la población. Para las áreas urbanas municipales, la conservación de vialidades, espacios públicos, drenaje y alcantarillado, agua potable, alumbrado público y áreas verdes son elementos esenciales para la sostenibilidad de las comunidades.

Se invierte más al análisis del crecimiento y desarrollo de las ciudades, que en la conservación e impulso de las áreas agropecuarias indispensables para su sostenibilidad, principalmente cuando el crecimiento urbano disperso y anárquico cada vez atenta más contra los suelos de conservación natural o de producción agropecuaria.

Es importante transformar el desarrollo socioeconómico de las áreas rurales mediante acciones que vinculen una nueva ruralidad que atienda la persistencia de desigualdades territoriales como son: altos niveles de pobreza y marginación, falta de infraestructura pública y de servicios básicos, degradación del medio ambiente natural y violencia comunitaria.

Finalmente, resulta fundamental impulsar las vocaciones económicas de las zonas metropolitanas y rurales mexiquenses, a fin de generar mejores niveles de vida y bienestar de la población, así como una más justa distribución de la riqueza.

Infraestructura verde y sostenible

Uno de los retos más importantes que enfrentan las concentraciones urbanas y los países a nivel mundial tiene que ver con la capacidad de brindar a sus habitantes infraestructura verde, entendida como aquellos espacios y elementos que mejoran la capacidad de hacer frente a los impactos del cambio climático, además de que son un elemento que permite contribuir a la conservación de la biodiversidad y mejora de los servicios de los ecosistémicos.

Dichos elementos generan efectos positivos como, la mejora de la salud mental y la reducción de la depresión, la mejora de los resultados de los embarazos y la reducción de las tasas de morbilidad y mortalidad cardiovascular, obesidad y diabetes (ONU, 2020).

En este sentido, la sostenibilidad aplicada en las ciudades se basa en encontrar el equilibrio entre los componentes artificiales y naturales del sistema territorial urbano. Uno de los conceptos que mejor representa actualmente la visión urbana sostenible es el de "infraestructura verde" (Feria y Santiago, 2017). De acuerdo con el Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente, la Unión Internacional para la Conservación de la Naturaleza, y The Nature Conservancy (2014), citados por IMTA (2020), este concepto se entiende como aquellos elementos naturales o seminaturales que proveen servicios ambientales útiles, con beneficios para la salud y la calidad de vida de las personas.

Un ejemplo de este concepto es el Programa Especial de la Red de Infraestructura Verde de la Ciudad de México, como una red planificada e interconectada de espacios verdes (espacio público, espacios residenciales, áreas verdes urbanas y rurales, Áreas Naturales Protegidas y Áreas con Valor Ambiental, parques, jardines, jardineras y bosques urbanos), azules (ríos, canales, lagos, estanques, humedales, jardines de lluvia, presas y lagos), y grises (edificaciones), diseñada y administrada para ofrecer múltiples beneficios socioambientales que promueven la protección de la biodiversidad, la mejora de los servicios ambientales, la adaptación al cambio climático, la prevención y mitigación de riesgos y la mejora de la calidad de vida, bajo un enfoque de resiliencia (PERIV de la Ciudad de México, 2019).

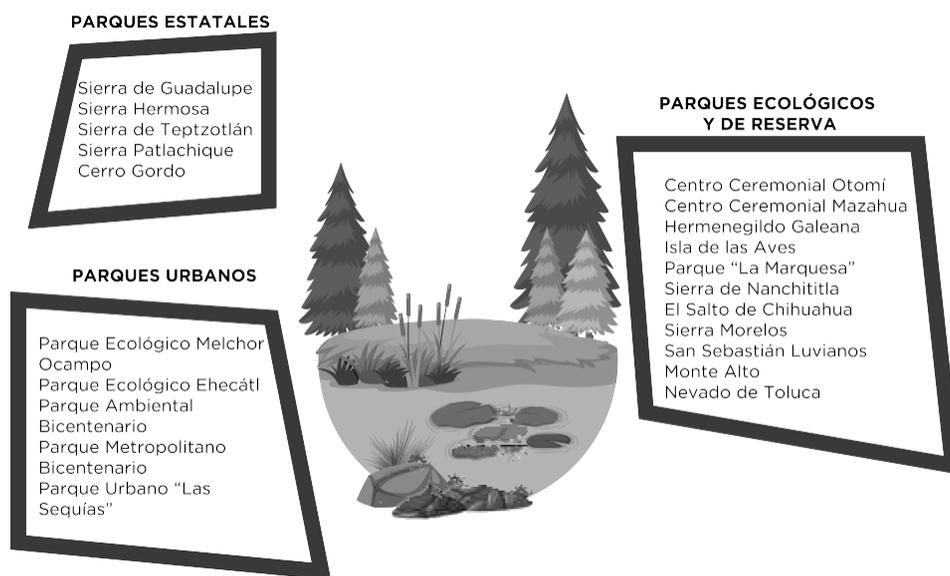
Aunado a lo anterior, la infraestructura verde es parte de la solución efectiva para reducir las altas temperaturas en las ciudades, mejorar la calidad del aire y evitar las inundaciones, por medio de la creación de áreas con vegetación abundante como los corredores verdes, la construcción de parques lineales, jardines verticales, techos verdes y la ampliación de áreas verdes existentes (World Economic Forum, 2023).

Además, la infraestructura verde fomenta la movilidad sostenible al conectar diferentes zonas de la ciudad a través de rutas peatonales y ciclovías, reduciendo el uso excesivo de los vehículos motorizados, las emisiones de gases de efecto invernadero y promueve un estilo de vida saludable, al tiempo que contribuye a mejorar la estética urbana.

La existencia de estos espacios contribuye a reducir las desigualdades socioeconómicas, al proporcionar acceso a áreas verdes a personas en situación de pobreza, marginación o con alguna discapacidad.

En el caso del Estado de México, se cuenta con 3,694 áreas verdes urbanas, de las cuales, el 42% se localizan en 5 municipios (Cuautitlán Izcalli, Ecatepec, Naucalpan, Tecámac y Toluca), representando una brecha de desigualdad para acceder a estos espacios entre los municipios, teniendo mayor impacto para los grupos vulnerables, que suelen vivir en barrios con poco espacio verde disponible.

Datos destacados de la infraestructura verde y sostenible



Fuente: INEGI (2020), Censo de Población y Vivienda. Sistema Estatal de Información Urbana, Metropolitana y Vivienda, Gobierno del Estado de México.

Por lo tanto, el reducir las desigualdades socioeconómicas en la disponibilidad de espacios verdes urbanos puede ayudar a reducir las desigualdades en la salud vinculadas a los ingresos, la pertenencia a minorías, la discapacidad y otros factores socioeconómicos y demográficos.

Del mismo modo, la entidad presenta una desactualización importante de los instrumentos de planeación, como los Planes Municipales de Desarrollo Urbano (PMDU), que se consolidan como un instrumento de ordenamiento territorial que puede incidir como política ambiental, ya que regulan el uso y aprovechamiento del suelo, así como de las actividades productivas, lo que funge como el sustento primordial para mejorar la calidad ambiental, el espacio público, la competitividad y el bienestar humano en las ciudades y su entorno.

En materia de infraestructura, es necesario un enfoque en el cuidado del medio ambiente, promoviendo el uso de materiales ecoamigables, energías limpias, un adecuado uso del suelo y los espacios verdes.

Objetivo

3.7 Fomentar comunidades y ciudades sostenibles mediante un crecimiento urbano ordenado e inclusivo, que promueva la inversión y el desarrollo para la prosperidad de la población y su entorno.

Estrategia

3.7.1 Promover un ordenamiento territorial responsable y sostenible del desarrollo urbano, enfocado a la accesibilidad para el bienestar y prosperidad patrimonial.

Líneas de acción

- 3.7.1.1** Crear el Centro de Atención Urbana para eficientar el proceso de autorización de conjuntos urbanos y condominios, fomentando el desarrollo de la vivienda de interés social, en apego al marco normativo vigente.
- 3.7.1.2** Agilizar la emisión de la evaluación técnica de impacto en materia urbana, a través de la reducción de tiempos en los procedimientos.
- 3.7.1.3** Impulsar la entrega - recepción de obras y equipamiento de conjuntos urbanos pendientes de ser entregados a los municipios.
- 3.7.1.4** Formular, ejecutar, monitorear y evaluar el Plan Estatal de Ordenamiento Territorial, así como los planes y programas urbanos de competencia estatal.
- 3.7.1.5** Impulsar la profesionalización de las personas encargadas de la supervisión de obra y de la revisión de los precios unitarios que fomenten edificaciones resilientes y sostenibles, aplicando la normativa vigente.
- 3.7.1.6** Implementar políticas de uso de suelo que protejan las áreas agrícolas, equilibren el desarrollo urbano y rural para proteger y optimizar la frontera agrícola.
- 3.7.1.7** Agilizar el proceso de la Evaluación de Impacto Estatal con el fin de reducir el tiempo para su emisión, en coordinación con las dependencias que intervienen en su dictaminación.

Estrategia

3.7.2 Impulsar la modernización de espacios públicos para el desarrollo urbano, económico y cultural.

Líneas de acción

- 3.7.2.1** Implementar el Programa de Mejoramiento de Plazas Municipales o Cívicas, en poblaciones de menos de 100 mil habitantes, considerando los usos y costumbres locales.
- 3.7.2.2** Impulsar una política de mejoramiento de espacio público e imagen urbana.
- 3.7.2.3** Promover el Programa de Intervención de Parques, Deportivos y Espacios de Usos Múltiples para la construcción, rehabilitación y modernización de parques y deportivos que favorezcan la salud, cultura, integración y recreación familiar, así como la conservación del medio ambiente y reconstrucción del tejido social.
- 3.7.2.4** Coadyuvar en el desarrollo de infraestructura para el bienestar de la población.
- 3.7.2.5** Implementar el Programa de Construcción y Rehabilitación de Mercados, interviniendo los elementos estructurales, instalaciones, servicios y accesos que lo requieran.
- 3.7.2.6** Implementar el Programa de Mejoramiento Urbano Barrios de Corazón, rehabilitando zonas urbanas en las que se concentra la población, brindando entornos seguros, iluminados, con áreas de espera y de convivencia.
- 3.7.2.7** Promover la construcción de espacios urbanos con una visión integradora, inclusiva, de accesibilidad y de género.
- 3.7.2.8** Establecer corredores lineales y áreas verdes a lo largo de la infraestructura de comunicación.

Estrategia

- 3.7.3** Impulsar la mejora de servicios públicos urbanos a nivel municipal para que las zonas urbanas y rurales cuenten con servicios de calidad.

Líneas de acción

- 3.7.3.1** Impulsar la participación entre el gobierno estatal y los municipios para dotar de servicios públicos urbanos de calidad como electrificación y alumbrado público.
- 3.7.3.2** Colaborar con los municipios para el mejoramiento urbano y construcción de obra pública.

Objetivo

- 3.8** Fortalecer la gobernanza de las zonas metropolitanas para que se tornen productivas, inclusivas, seguras, sostenibles y resilientes.

Estrategia

- 3.8.1** Impulsar la vinculación y participación de los municipios y las instancias de coordinación metropolitana para promover el desarrollo ordenado.

Líneas de acción

- 3.8.1.1** Coadyuvar en la creación de los Institutos Municipales de Planeación en municipios con más de 100 mil habitantes, pertenecientes a las tres Zonas Metropolitanas del Estado de México.
- 3.8.1.2** Promover la integración de los Consejos Municipales de Desarrollo Urbano y Metropolitano en los municipios urbanos y rurales.
- 3.8.1.3** Detonar la creación de corredores logísticos agroindustriales, comerciales, industriales, de servicios y de vivienda, en coordinación con otras dependencias.

Objetivo

- 3.9** Mejorar e incrementar los espacios verdes urbanos.

Estrategia

- 3.9.1** Impulsar los espacios verdes urbanos para mejorar la calidad de vida de la población y minimizar los efectos del cambio climático del territorio mexiquense.

Líneas de acción

- 3.9.1.1** Construir, desarrollar, conservar y mejorar los espacios verdes urbanos.
- 3.9.1.2** Implementar el “Programa de renovación de espacios con valor ambiental”, para modernizar 5 grandes parques naturales administrados por la Secretaría del Medio Ambiente y Desarrollo Sostenible.
- 3.9.1.3** Promover un crecimiento urbano compacto.

Estrategia

- 3.9.2** Fomentar la edificación de construcciones sostenibles con materiales eco amigables y sistemas de energía renovable.

Líneas de acción

- 3.9.2.1** Promover el uso de agua pluvial, así como la implementación de plantas tratadoras de agua.
- 3.9.2.2** Fomentar el uso de materiales ecológicos en las obras.
- 3.9.2.3** Armonizar el marco normativo e institucional en materia de construcción para adoptar medidas de planificación urbanística y cambio climático.

II. Proyectos prioritarios

Empleo integral mexiquense

Su objetivo es garantizar el bienestar a través del empleo para los habitantes del estado, por medio del fortalecimiento del empleo formal, el autoempleo, las cooperativas, la generación de esquemas de seguro de desempleo, el diseño y ejecución de programas de fomento cooperativo y en general todas las actividades que incrementen las oportunidades laborales y nuevas habilidades mejor remuneradas y competitivas ante el entorno económico actual.

Programa de apoyo al desempleo formal

Para apoyar a las MiPyMES se identifican las vocaciones productivas regionales en la entidad y se otorgan créditos y apoyos económicos o en especie (Programa Fomento al Empleo) para el emprendimiento y otros sectores prioritarios del estado. Se capacitará a los emprendedores y se expedirá digitalmente el Certificado de Empresa Mexiquense, además se impulsará el registro de marcas, patentes y denominaciones de origen, así como la apertura de mercados.

Fortalecimiento de la economía social y del emprendimiento local

Para apoyar a las MiPyMES se identifican las vocaciones productivas regionales en la entidad y se otorgan créditos para el emprendimiento y otros sectores prioritarios del estado. Se capacitará a los emprendedores y se expedirá digitalmente el Certificado de Empresa Mexiquense, además se impulsará el registro de marcas, patentes y denominaciones de origen, así como la apertura de mercados.

Promover las zonas prioritarias para la inversión

El objetivo de este proyecto es impulsar la apertura de empresas nacionales e internacionales en las zonas prioritarias de inversión de la entidad, a partir del proceso de relocalización, creando economías de aglomeración, en función de su ubicación geográfica, infraestructura de desarrollos industriales, carreteras, conectividad y mano de obra capacitada.

Innovación regulatoria para servir mejor

Este proyecto promueve la reingeniería de procesos para la simplificación, sistematización y homologación de procesos, trámites y servicios en la entidad; además de implementar medidas de coordinación y modernización y combate a la corrupción, con la finalidad de que el gobierno del estado se consolide como un aliado estratégico en la creación de nuevas empresas que impulsen la diversificación de la actividad económica.

Turismo mexiquense

Tiene por objetivo aprovechar las características geográficas, sociales y culturales de cada municipio, así como los Pueblos Mágicos y Pueblos con Encanto existentes, para que el turista nacional e internacional tenga experiencias auténticas de acercamiento con las comunidades locales y el entorno natural. El Estado de México se mantendrá como una de las principales entidades turísticas a nivel nacional e impulsará la conservación de su patrimonio cultural y de sus actividades productivas (artesanías y productos alimenticios).

Tarjeta de desarrollo humano para el artesanado

Su objetivo es disminuir la condición de vulnerabilidad del artesanado, generando acciones y servicios que los identifiquen y reconozcan por su rama artesanal y características sociodemográficas.

Transformando el campo

Su objetivo es potenciar la autosuficiencia agroalimentaria e impulsar la equidad y eficiencia de las cadenas agropecuarias, con lo cual se enfrenta el decrecimiento paulatino de la actividad agrícola, principalmente de la siembra de maíz, y se fortalecen los cultivos que han tenido mayor derrama económica. En el caso de la ganadería se promueve el financiamiento y la asistencia técnica para que más productores puedan aplicar mejores prácticas en la cadena comercial. Las principales acciones corresponden a generar un programa de apoyos económicos para las actividades del campo, subsidios para la compra de insumos agrícolas, pecuarios y acuícolas, transferencias de tecnología, capacitaciones, acompañamiento técnico y la vinculación con cadenas productivas.

Aprovechamiento del agua de riego

Este proyecto promueve la transición hacia métodos de riego más amigables con el medio ambiente para tener una agricultura más saludable y sostenible, por medio de la capacitación y acompañamiento a los productores florícolas y hortofrutícolas en el uso eficiente del agua, la construcción y rehabilitación de pozos y obras de modernización y tecnificación, así como de conservación de suelo, revestimiento y entubamiento de canales.

Por el rescate del campo

Su objetivo es mejorar la infraestructura de producción como un componente esencial para facilitar la movilidad de productos y garantizar un acceso equitativo a los mercados, para lo cual se promueven unidades productivas participativas y solidarias, especialmente para mujeres productoras, y fortalecer comunidades agropecuarias desde un esquema de economía circular agropecuaria con prácticas sostenibles y tecnologías eficientes, además de consolidar cadenas productivas, por medio de esquemas financieros accesibles. Las

principales acciones son brindar asistencia técnica para la comercialización de productos, atender solicitudes de proyectos productivos en materia de comercialización, fomentar comercio de proximidad con personas productoras en pequeña y mediana escala e impulsar cadenas regionales de producción y comercialización.

Mejorar la conectividad intermetropolitana mediante nuevas líneas de trenes

El objetivo de este proyecto es construir un sistema de transporte masivo seguro, accesible y rápido, que reduzca los tiempos de viaje y ordene el transporte público, para lo cual se implementará el sistema de Metro Mexiquense. De esta forma se impulsa la diversificación de la actividad económica y una mayor movilidad de mercancías y servicios entre las zonas metropolitanas de la entidad y la Ciudad de México.

Transportes urbanos de vanguardia

Este proyecto impulsa un transporte suficiente, eficiente, seguro y no contaminante, que reduzca los tiempos de traslado y los costos de viaje. Las acciones propuestas son de impacto metropolitano y regional, particularmente se expandirá el sistema Mexicable y Mexibús, además de la modernización de las principales estaciones de transferencia modal (ETRAM) y la implementación de Corredores Naturales Colibrí con flota moderna y operación profesionalizada.

Movilidad alternativa para el bienestar

El objetivo de este proyecto es la construcción de un sistema de transporte alternativo y saludable, que garantice espacios de convivencia y sistemas sustentables de movilidad. Sus acciones son: el Programa Bici Colibrí, un Sistema de bicicleta pública e infraestructura, así como el Programa de Transporte Seguro, que comprende un transporte público incluyente y con perspectiva de género.

Crecimiento urbano ordenado del Estado de México

Este proyecto fomenta el ordenamiento territorial para reducir la desigualdad urbana que se vive en las metrópolis mexiquenses, y entre éstas y las zonas rurales, provocada principalmente por los problemas de movilidad, la falta de infraestructura y el crecimiento desordenado. Las principales acciones son la elaboración o modificación de Planes de Desarrollo Urbano de Competencia Estatal y el seguimiento a la elaboración o modificación de Planes de Desarrollo Municipal. Con esto, se pretende garantizar el derecho a la ciudad, en especial a los grupos vulnerables, creando un desarrollo regional e integral.

Transforma tu espacio público

Se propone incrementar las áreas verdes destinadas a la recreación y bienestar social, así como el uso de materiales ecológicos que apoyen la sostenibilidad de las zonas urbanas y rurales. Para cumplir este propósito, se impulsará la inversión en espacios públicos y se promoverá la especialización técnica en la obra.

III. Indicadores de seguimiento y evaluación

No.	Tema	Nombre del Indicador	Referencia
1	Impulso al empleo digno y al desarrollo económico	Porcentaje de Población Ocupada	INEGI
2		Porcentaje de Población Ocupada por ingreso trimestral	
3	Economía incluyente y atención a la informalidad	Porcentaje de empleos informales	
4		Tasa de desocupación	
5		Unidades económicas	
6		PIB del Estado (PIBE) por sector	
7	Construcción de entornos competitivos y aprovechamiento de la relocalización de las cadenas de valor	Patrones registrados en el IMSS	IMSS
8		Indicador Trimestral de la Actividad Económica Estatal	INEGI
9		Tasa de exportaciones	
10	Fomento al turismo	Tasa de Ocupación Hotelera	INEGI Secretaría de Turismo
11	Desarrollo agrario y dignificación del campo	Incremento en la producción de las unidades productivas agropecuarias y acuícolas que recibieron apoyos	Gobierno del Estado de México
12		Incremento en la capacidad de almacenamiento de agua para uso agrícola y forestal	
13		Tasa de crecimiento del PIB actividades primarias	INEGI
14		Tasa de crecimiento producción ganadera	SIAP
15	Movilidad segura y de calidad	Tasa de traslados en Mexibús	INEGI
16		Tasa de traslados en Mexicable	
17		Porcentaje de carreteras rehabilitadas	Gobierno del Estado de México