



Proyectos

de Movilidad y Transporte
del BID en México

Banco Interamericano de Desarrollo

Amado Crotte
Carina Arvizu

Diseño y diagramación

Carina Arvizu
Luis Ángel Oropeza

Fotografía

Banco fotográfico BID
Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo
Laboratorio para la Ciudad
Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano
Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México
World Resources Institute

Contacto BID

amadoc@iadb.org

www.iadb.org

Copyright © [2017] Banco Interamericano de Desarrollo. Esta obra se encuentra sujeta a una licencia Creative Commons IGO 3.0 Reconocimiento-NoComercial-SinObrasDerivadas (CC-IGO 3.0 BY-NC-ND) (<http://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/3.0/igo/legalcode>) y puede ser reproducida para cualquier uso no-comercial otorgando el reconocimiento respectivo al BID. No se permiten obras derivadas.

Cualquier disputa relacionada con el uso de las obras del BID que no pueda resolverse amistosamente se someterá a arbitraje de conformidad con las reglas de la CNUDMI (UNCITRAL). El uso del nombre del BID para cualquier fin distinto al reconocimiento respectivo y el uso del logotipo del BID, no están autorizados por esta licencia CC-IGO y requieren de un acuerdo de licencia adicional.

Note que el enlace URL incluye términos y condiciones adicionales de esta licencia.

Las opiniones expresadas en esta publicación son de los autores y no necesariamente reflejan el punto de vista del Banco Interamericano de Desarrollo, de su Directorio Ejecutivo ni de los países que representa.



Presentación

En el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) trabajamos para mejorar vidas. Por ello, en México nos enfocamos en impulsar el desarrollo productivo, social y territorial, con el objeto de aumentar el potencial de crecimiento de la economía del país. Asimismo, trabajamos de la mano de distintas agencias del gobierno nacional y subnacional para fortalecer capacidades y proporcionar asistencia técnica, ya sea por medio de Operaciones o Cooperaciones Técnicas No Reembolsables desde los distintos sectores en que trabaja el Banco, uno de ellos, Transporte.



El objetivo de esta publicación es mostrar el tipo de apoyo que el BID proporciona a México y a la región. Este catálogo presenta los 23 proyectos de transporte y movilidad de México en los que el Grupo BID, conformado por el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), la Corporación Interamericana de Inversiones (CII) y el Fondo Multilateral de Inversiones (FOMIN), ha participado en los últimos cinco años (2012-2017). En trece de estos proyectos, México es beneficiario directo de una Cooperación Técnica No Reembolsable, y en el resto participa en un caso de estudio para extraer lecciones aprendidas para la región o como beneficiario de algún préstamo de la CII, entre otros.

Esta publicación refleja el gran compromiso que tiene el Banco por mejorar la movilidad y los desplazamientos en la región. El transporte y la movilidad urbana son pilares prioritarios del desarrollo económico y social de un país. Estamos seguros que la colaboración con México en el sector transporte continuará mejorando vidas.

Verónica Zavala

Representante del BID en México



En el BID queremos mejorar la calidad de vida en América Latina y el Caribe a través de apoyo financiero y técnico. Desde el sector de transporte, trabajamos por una movilidad más eficiente, accesible, inclusiva, sustentable y segura, y promovemos la reducción de la pobreza, el desarrollo económico y la integración regional. Nuestro trabajo se enfoca en cinco temas principales: (i) cobertura, capacidad, calidad y conectividad de las redes de transporte; (ii) logística de cargas y fletes; (iii) transporte urbano sostenible; (iv) desarrollo institucional y marcos regulatorios en el sector; y (v) nuevas tecnologías e innovación en transporte.

Los proyectos presentados en esta publicación se dividen en 5 subsectores: seguridad vial, movilidad urbana sustentable, desarrollo institucional, logística de cargas y género. En cada proyecto se indica con un rombo verde si los trabajos han sido concluidos, o con un rombo amarillo si están en ejecución. El equipo de transporte del BID en México está a su disposición para brindar mayor información sobre esta cartera de proyectos, y para explorar áreas de trabajo con gobiernos, iniciativa privada, academia y sociedad civil, y para así lograr una mejor movilidad para los mexicanos.



Néstor H. Roa

Jefe División de Transporte

Departamento de Infraestructura y Energía

Tabla de contenidos

Presentación	i	C. Innovación Disruptiva: Movilidad Sostenible en la Ciudad de México	12
Tabla de Contenidos	1	D. Experiencias en la Transformación del Transporte Público en América Latina	13
Seguridad Vial		E. Talleres para Funcionarios Públicos sobre Ciclismo Urbano, en el Sexto Foro Mundial de la Bicicleta	14
A. Programa Integral de Seguridad Vial de la Ciudad de México.	3	F. Plan de Acción para la Integración Urbana del Tren Ciudad de México-Toluca	15
B. Modelo de Intervenciones de D.Bajo Costo para Mejorar la Seguridad Vial en Puntos Críticos de Zonas Urbanas	5	G. Tarifación Vial, Una política para la reducción de externalidades negativas producidas por el congestionamiento vial	16
C. Guía para la Realización de Auditorías de Seguridad Vial en América Latina y el Caribe	6	H. Modelo para Gestionar la Demanda de corredores nocturnos de transporte y su aplicación al corredor Nochebús Insurgentes, en la Ciudad de México	17
D. Apoyo a la Implementación de Estándares de Regulación Vehicular en América Latina y el Caribe	7	I. Proyectos de Movilidad y Transporte del Programa de Ciudades Emergentes y Sostenibles de México	20
E. Taller de Capacitación en Seguridad Vial y Expedición de Licencias de Conducir	7		
F. Comando Vial Campaña de comunicación sobre Seguridad Vial y Visión Cero	8		
Movilidad Urbana Sustentable		Logística de Cargas	
A. Manual de Calles, Diseño Vial Urbano	9	A. Sistema Nacional de Plataformas Logísticas de México (SNPL-Mex) y Factibilidad Institucional para la Gestión del SNPL-Mex	21
B. Diagnóstico de la Movilidad y la Seguridad Vial en el Centro Histórico de la Ciudad de México	11	B. Apoyo a las Zonas Económicas Especiales de México	22
		C. Terminal de Contenedores e Instalaciones Logísticas en Manzanillo	22

Fortalecimiento Institucional

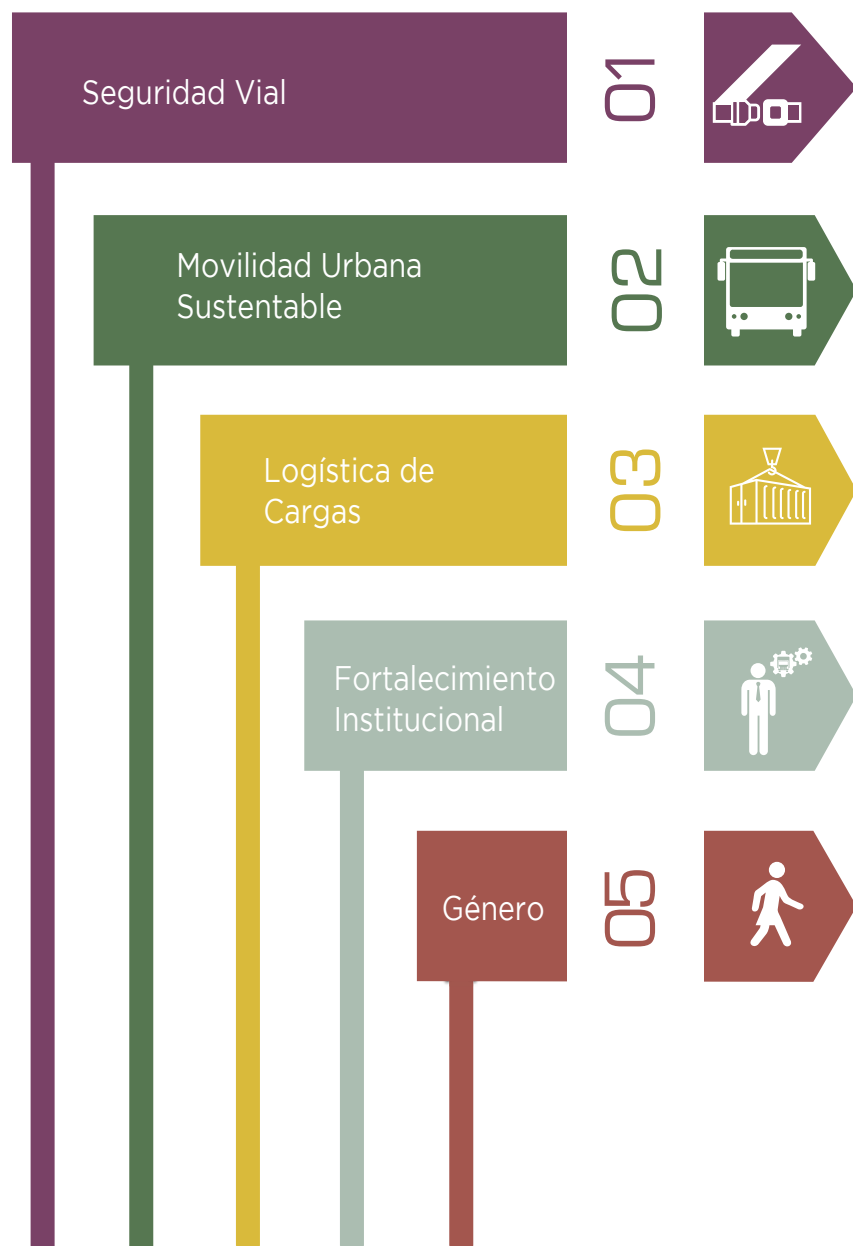
- A. Propuesta de Lineamientos para la Valuación Socioeconómica de Proyectos y Programas de Inversión en Infraestructura de Transporte y Movilidad Urbana que Incluyan Parámetros Ambientales y Sociales 23
- B. Institucionalidad y Eficacia del Transporte Vial en América Latina y el Caribe 24
- C. Prácticas de Gestión de Activos Viales 24

Género

- A. *Transport Gender Lab* 25
- B. Diagnóstico de la Cadena de Valor de la Provisión de Infraestructura de transporte, su operación y servicios conexos y elaboración de un Plan de Acción de Género 26

Glosario de Acrónimos y Siglas 27

Datos de contacto 28





A

Programa Integral de Seguridad Vial de la Ciudad de México

PISVI-CDMX



Antecedentes

Los hechos de tránsito son la segunda causa de muerte en edad escolar (de 5 a 14 años) y la décima causa de muerte en edad productiva (15 a 64 años) en la CDMX -Ciudad de México (INEGI, 2016). Para mejorar las condiciones de seguridad vial en la CDMX, la Ley de Movilidad (2014) mandata la elaboración de un Programa Integral de

Objetivo

Convertirse en el sustento de una política pública en materia de seguridad vial, estableciendo los resultados que el Gobierno de la Ciudad de México se compromete a alcanzar; así como proponer acciones prioritarias y de rápida implementación.

La meta del PISVI es reducir 35% las muertes en hechos de tránsito para 2018, y 50% para 2021, conforme a la línea base de 2015.

Beneficiario

Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México (SEMOVI)

Periodo de ejecución

2016 - 2017

Contexto

El proyecto se elaboró por medio de la **Cooperación Técnica ME-T1226** (Seguridad Vial).



Características

El PISVI es un documento de política pública alineado al Decenio de Acción para la Seguridad Vial (DASV) de la OMS y de la ONU, que prioriza a los usuarios más vulnerables de las vías, especialmente peatones y ciclistas.

Se construyó de manera **colaborativa** por medio de una activa participación de funcionarios públicos de distintas agencias, miembros de la sociedad civil, iniciativa privada y academia. Este ejercicio consistió en entrevistas a actores clave, **6 talleres** (2 con sociedad civil, 2 con funcionarios públicos y 2 multi-actores), y la publicación de la versión completa del documento en la plataforma digital **pisvi.mx** diseñada para que cualquier ciudadano pudiera leerlo y comentarlo.

Los ejes estratégicos del PISVI responden a los cinco pilares del DASV:

- 1) Gestión de la seguridad vial
- 2) Vías de tránsito y movilidad más seguras
- 3) Vehículos más seguros
- 4) Usuarios de vías de tránsito más seguros
- 5) Respuesta tras los accidentes.

Cada eje establece metas con indicadores que garanticen su medición. Además, el PISVI incluye una matriz de acciones por eje y mecanismos específicos para la evaluación, actualización y corrección del programa.

Estado de Implementación

El estudio se concluyó en diciembre de 2016. Tras la revisión y aprobación por diferentes instancias de gobierno, se publicó en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México el 3 de mayo de 2017, convirtiéndose en un Programa Sectorial de la CDMX.



Modelo de Intervenciones de Bajo Costo para Mejorar la Seguridad Vial en Puntos Críticos de Zonas Urbanas



Antecedentes

En México fallecieron 15,856 personas por lesiones causadas en siniestros viales durante 2013. Dado que 94.5% de los accidentes viales se producen al interior de las zonas urbanas del país (Secretaría de Salud, 2014), esto representa un gran reto a nivel municipal. Por un lado, la diversidad de entornos urbanos y la limitada capacidad técnica de los gobiernos locales dificulta que se encuentren soluciones efectivas. Por otro lado, sus periodos de gestión son de sólo 3 años, lo que dificulta en tan corto tiempo planear, implementar y lograr resultados en materia de seguridad vial.

Beneficiario

Secretaría de Salud, Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes (CONAPRA)

Periodo de Ejecución

2016 - 2017

Contexto

El proyecto se elaboró por medio de la **Cooperación Técnica ME-T1226** (Seguridad Vial).

Estado de Implementación

El Manual estará listo en la segunda mitad de 2017. Además de ser un Manual para México, se espera elaborar una versión para implementación en todo América Latina y el Caribe (ALC).

Objetivo

Realizar un diagnóstico de la seguridad vial en las zonas urbanas de los municipios con mayores tasas de defunciones por hechos de tránsito, y desarrollar un modelo de intervenciones de bajo costo, que sirva de insumo para los tomadores de decisión a nivel municipal.



Características

El Manual inicia con un diagnóstico de la seguridad vial desde dos ámbitos: el geoespacial y el epidemiológico. Los municipios estudiados son: Culiacán, Tabasco Centro y Cuernavaca. Para cada uno se cuantifica el nivel de exposición a distintos factores de riesgo de lesiones causadas por el tránsito por medio de encuestas de percepción y auditorías de seguridad vial.

A partir del diagnóstico se plantean acciones genéricas de bajo costo y rápida implementación para mejorar la seguridad vial. Para facilitar su implementación, el Manual incluye la metodología

C

Guía para la Realización de Auditorías de Seguridad Vial

en América Latina y el Caribe (ALC)



Contexto

El proyecto se elabora por medio de la **Cooperación Técnica Regional RG-T2438** (Estrategia de Seguridad Vial 2014-2016).

2016
2017

Características

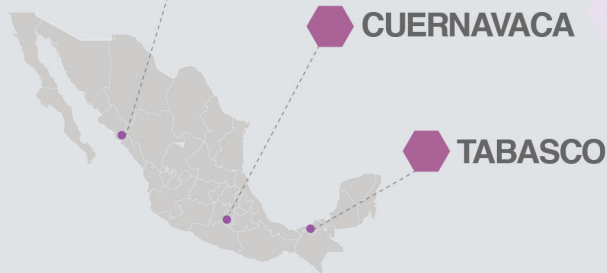
Con el propósito de apoyar a los países de la región en contar con infraestructura vial más segura, este proyecto desarrollará guías para la elaboración de auditorías e inspecciones de seguridad vial. Para ello se realizó una revisión de las mejores prácticas a nivel internacional, así como un diagnóstico sobre el estado de avance en la aplicación de las Auditorías de Seguridad Vial en algunos países de la región, incluido México.

Las guías a desarrollar podrán ser aplicables tanto a proyectos en ejecución para detectar elementos y situaciones potencialmente peligrosas buscando su mitigación antes de que ocurran siniestros de tránsito, como a infraestructura en operación.

CULIACÁN

CUERNAVACA

TABASCO



para su implementación, el desarrollo de indicadores para la medición del impacto, y mecanismos de financiamiento.

Durante la elaboración del Manual se realizaron talleres y presentaciones con actores de diversos sectores provenientes de diferentes municipios y de la federación: policías de tránsito municipales y federales, consejos estatales y municipales de prevención de accidentes, médicos, activistas, académicos y funcionarios de dependencias de planeación de la movilidad y de ejecución de obras civiles.

D

Apoyo a la Implementación de Estándares de Regulación Vehicular en América Latina y el Caribe



Contexto

El proyecto se elabora por medio de la **Cooperación Técnica Regional RG-T2537**.

Período de Ejecución

2014 - 2017

Características

Los autos más populares adquiridos por los consumidores de ALC brindan niveles de seguridad con un retraso de 20 años comparados a los ofrecidos en Europa y América del Norte, aunque se venden a un precio similar o algunas veces mayor.

El **objetivo** principal de este proyecto es apoyar la adopción de estándares de regulación vehicular (seguridad y emisiones) por parte de los países de la región, de conformidad con las normas técnicas de la WP.29. de las Naciones Unidas a través de:

- 1) Generar concientización sobre los efectos de mejorar los estándares vehiculares, su repercusión en las tasas de accidentalidad y emisión de contaminantes en la región, y el impacto comercial regional y extra regional;
- 2) Estimular la adopción del estándar de regulación vehicular (seguridad y emisiones), de conformidad con las normas técnicas de la WP.29;
- 3) Acompañar a las agencias gubernamentales en el fortalecimiento para la implementación de estas normativas. México, junto con Brasil, Ecuador y Uruguay, impulsó el desarrollo de este proyecto.

E

Taller de Capacitación en Seguridad Vial y Expedición de Licencias de Conducir



Beneficiario

Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México

Fecha

Julio 2016



Contexto

Formó parte de la **Cooperación Técnica ME-T1226 (Seguridad Vial)**.

Conforme al Pilar 4 del DASV (Usuarios de vías de tránsito más seguros), una de las medidas más efectivas para mejorar la seguridad vial en las calles es asegurar que todos los conductores cuenten con las habilidades prácticas, el conocimiento teórico y un estado físico óptimo. Esto puede garantizarse, por medio de exámenes y pruebas para la obtención de licencias de conducir.

El **objetivo** de este Taller fue presentar mejores prácticas a nivel internacional sobre la expedición de licencias de conducir, así como capacitar a los participantes en todos los ámbitos relacionados a su implementación en la Ciudad de México.

El taller fue impartido por funcionarios de la Dirección General de Tráfico de España, y se abordaron temas como: los trámites para expedición de licencias de conducir, los exámenes teóricos y prácticos, la aplicación normativa, la labor de los agentes locales, y la formación y capacitación.

El taller tuvo una duración de dos días, con más de 100 participantes incluyendo funcionarios públicos, activistas, académicos, y escuelas de manejo, entre otros.



Beneficiarios

Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México (SEMOVI) y Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes (CONAPRA)

Período de Ejecución

2014 - 2017

Contexto

El proyecto se elaboró por medio de la **Cooperación Técnica ME-T1226 (Seguridad Vial)**.

Estado de Implementación

La campaña se desarrolló en dos momentos. La primera etapa consistió en una gira en 8 delegaciones de la Ciudad de México con 10 funciones y una audiencia de 3,150 personas. La segunda se desarrolló en 6 estados del país (Yucatán, Hidalgo, Morelos, Tlaxcala, Querétaro y Estado de México) en 10 escuelas, 4 auditorios y 2 espacios públicos. Lo anterior generó una diversidad de públicos, que abarcó desde niños de escuelas primarias y estudiantes de bachillerato, hasta adultos mayores, con una audiencia total aproximada de 1,500 personas.

Objetivo

Generar conciencia sobre cómo las conductas y acciones individuales pueden promover el respeto y seguridad entre los diferentes usuarios de la vía pública. La obra de teatro se presentó en espacios públicos y auditorios de instituciones educativas y órganos públicos para alcanzar a diferentes audiencias.

Características

La obra de teatro Comando Vial presenta 3 sketches que retratan conductas habituales de los usuarios de la vía, como peatones, ciclistas, motociclistas, pasajeros de transporte público y conductores.

Uno de los sketches finaliza trágicamente con el atropellamiento de una ciclista. Se invita a 3 miembros del público a pasar a tomar el rol de 3 de los personajes protagónicos; la historia vuelve a correr, pero ahora las decisiones tomadas son diferentes, al igual que el diseño de la infraestructura vial, y al final del sketch se logra salvar la vida de esa ciclista. Entre risas y momentos de preocupación, la obra de teatro transmite la importancia de nuestras conductas y las consecuencias de ellas, y se busca transmitir que la seguridad vial se construye colectivamente.



Movilidad Urbana Sustentable



A

Manual de Calles Diseño Vial Urbano

Contexto

El proyecto se elabora por medio de la **Cooperación Técnica ME-T1298 (Transporte Sustentable)**.

Antecedentes

En México actualmente no existe un manual de diseño vial urbano. En la gran mayoría de los casos, las calles en las ciudades mexicanas se diseñan con base en el Manual de proyecto geométrico de carreteras y en la NOM 034-SCT2-2003 emitidas por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Ambas normativas ofrecen guías y lineamientos que responden a las características de la movilidad interurbana, donde la velocidad y el flujo de vehículos motorizados son los objetivos fundamentales. Sin embargo, el diseño de calles en los contextos urbanos debe de atender el flujo de personas y no de automóviles. Las personas deben de poder transitar de manera cómoda y segura, independientemente del modo que elijan: ser peatones, ciclistas, motociclistas, pasajeros de transporte público o utilizar un vehículo privado.

Beneficiario

Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano (SEDATU)

Periodo de Ejecución

2016 - 2017

Objetivo

Desarrollar un Manual para autoridades locales, que funja como una herramienta de diseño universal de las vialidades urbanas; donde: se priorice al peatón y sus flujos, se contemple el diseño y espacio necesario para garantizar la correcta movilidad de todos los usuarios de la vía, y se incluyan lineamientos técnicos, de participación ciudadana y de gestión social para la conservación y optimización del espacio público vial en las ciudades mexicanas.

Grupos de enfoque y etnografías



Estado de Implementación

El estudio se concluye en la segunda mitad de 2017. Su elaboración, con un componente participativo amplio y de construcción colaborativa, ha despertado el interés de las diferentes ciudades visitadas. Asimismo, funcionarios federales han externado la necesidad de que el Manual se convierta en una Norma Oficial Mexicana.



Características

Este Manual busca ser una guía para las autoridades locales y convertirse en un documento de referencia de diseño vial urbano en México.

Su elaboración parte de un método que contiene dos componentes: el social y el técnico.

El primero incluye:

- 1) La realización de grupos de enfoque y etnografías en 6 ciudades del país (dos por región)
- 2) El desarrollo de estrategias de participación y gestión social para la implementación de proyectos viales
- 3) Un diagnóstico de campo y evaluación de lineamientos técnicos.

El componente técnico se conforma de:

- 1) Un diagnóstico
- 2) Parámetros de diseño
- 3) Dispositivos de control de tránsito
- 4) Criterios transversales, elaborado de la mano de expertos, funcionarios públicos, organizaciones de la sociedad civil y academia.



B

Diagnóstico de la Movilidad y la Seguridad Vial en el Centro Histórico de la Ciudad de México (CHCDMX)

Contexto

El proyecto se elaboró por medio de la **Cooperación Técnica ME-T1135 (Fondo de Pre-Inversión para Estados y Municipios)**.

Beneficiario

Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México (SEMOVI)

Periodo de Ejecución

2014 - 2015

Antecedentes

A partir de la segunda mitad del siglo XX, la expansión urbana de la Ciudad de México generó un paulatino proceso de despoblamiento y deterioro del Centro Histórico.

La pérdida de población residente no significó la salida de comercios y servicios, por el contrario, se consolidó como un polo de actividades económicas formales e informales. Actualmente, el CHCDMX enfrenta diversos retos de movilidad. Además del alto número de viajes que atrae diariamente, la utilización de sus vialidades como rutas alternas, la falta de ordenamiento del transporte público, y la demanda de actividades de carga y descarga en modos motorizados y no motorizados, han incrementado la congestión vial y debilitado la seguridad vial.

Objetivo

Generar un diagnóstico con datos sobre todos los modos de transporte de la zona, a partir del cual se prepare un modelo matemático de transporte que permita probar diferentes escenarios de peatonalizaciones o restricciones al paso de autos, y evaluar su impacto sobre el sistema de movilidad en el CHCDMX.

Tipo de Vialidades

- Vialidades primarias
- Vialidades secundarias
- Vialidades Peatonales



Estado de Implementación

El estudio generó cuatro diferentes escenarios para, de manera incremental, peatonalizar secciones del CHCDMX. El modelo matemático se utiliza en la actualidad para simular diversas intervenciones de movilidad y seguridad vial en la zona y predecir su impacto. Los resultados del diagnóstico sirvieron de insumos para la actualización del Plan Integral de Manejo del Centro Histórico.





Características

Para la elaboración del estudio, se realizaron trabajos de campo para caracterizar:

1. La situación actual de oferta y demanda.
2. Los flujos y comportamientos de los diferentes modos de transporte motorizado y no motorizado. Además, se recopiló información de oferta de estacionamientos privados y en vía pública. Asimismo, se construyó un modelo de transporte y se generó un modelo matemático de simulación.

Esto incluyó la capacitación de funcionarios de la SEMOVI, con el fin de que conocieran el modelo y pudieran operarlo en el software de simulación utilizado. A partir del modelo, se formularon y evaluaron diferentes intervenciones y escenarios, entre ellas la peatonalización completa de la Plaza de la Constitución



Descripción del proyecto

Este proyecto generará/potenciará soluciones innovadoras de movilidad que contribuyan a reducir los niveles de congestión vehicular en la ciudad. Se trabajará con los principales actores en movilidad urbana del sector público, sector privado y expertos en tecnología, urbanismo, antropología, entre otros, para generar una plataforma de innovación completamente enfocada en el usuario.

La plataforma buscará identificar, pilotear y escalar soluciones innovadoras en movilidad bajo los criterios ASI (*Avoid-Shift-Improve*) de transporte urbano; promoviendo la reducción del uso de vehículos particulares (evitar), la transición hacia medios de transporte más sostenibles (cambiar) y la mejora en calidad y eficiencia del sistema de transporte público concesionado (mejorar).

Además, el proyecto promoverá un Sistema Integrado de Transporte y Movilidad Sostenible trabajando con grandes empresas para desarrollar planes de movilidad para sus empleados, y desarrollará una estrategia de comunicación y socialización con organizaciones civiles para concientizar e involucrar a los ciudadanos en la búsqueda y testeo de las soluciones identificadas por la plataforma.

Contexto

El proyecto se elabora por medio de la **Cooperación Técnica ME-T1322**, coordinada por el Fondo Multilateral de Inversiones del BID (FOMIN).

D

Experiencias en la Transformación del Transporte Público en América Latina



Contexto

El proyecto se elabora por medio de la **Cooperación Técnica Regional RG-T2567** (Movilidad Urbana Sostenible e Infraestructura de Transporte Resiliente).

Período de Ejecución

2016 - 2017

Descripción del Proyecto

El estudio analiza la modernización que ha experimentado el transporte público durante los últimos 15 años en diversas ciudades de América Latina, incluidas la Ciudad de México y León, Guanajuato. Aunque diferentes estudios han documentado las experiencias de éxito en ciudades como Bogotá, Santiago y Curitiba, y las recomendaciones emitidas consideran ámbitos de planeación, toma de decisiones, diseño, implementación y operación, el panorama de experiencias es mucho más amplio y poco se ha estudiado sobre los retos que intervienen en la transformación del sector de transporte tradicional, para asumir nuevos modelos de operación y pasar de

un esquema de organización individual o colectiva, a un esquema empresarial. Las experiencias latinoamericanas han demostrado que la transformación no es fácil, automática ni inmediata.

El estudio explora los antecedentes del proceso de transformación en los casos de estudio y el papel del Estado en este proceso, se analizan los modelos de transformación de las empresas que prestan el servicio público de transporte y su estructura de financiamiento en el marco del proyecto, y se concluye con recomendaciones de política para la transformación del transporte.



Talleres para Funcionarios Públicos sobre Ciclismo Urbano, en el Sexto Foro Mundial de la Bicicleta



Periodo de Ejecución

2017

Contexto

El proyecto se elaboró por medio de la **Cooperación Técnica Regional RG-T2567** (Movilidad Urbana Sostenible e Infraestructura de Transporte Resiliente).

Características

En el Marco del Sexto Foro Mundial de la Bicicleta, Ciudades Hechas a Mano, el BID apoyó la elaboración de talleres para funcionarios públicos de la región, con el propósito de fortalecer las capacidades institucionales y generar conocimiento sobre la bicicleta como alternativa de transporte. Durante 2 días se desarrollaron 11 talleres, impartidos por organizaciones líderes en la promoción del ciclismo urbano, tanto mexicanas como internacionales, capacitando a más de 100 funcionarios públicos, de diversas ciudades de América Latina y el Caribe. Los talleres abordaron temas como infraestructura, diseño vial, gobernanza, mecanismos de financiamiento, educación, seguridad vial, bicicletas compartidas, mecanismos de participación y urbanismo táctico, entre otros.

Además, por medio de los Talleres se promovió la generación de redes de intercambio entre funcionarios públicos, académicos y organizaciones de la sociedad civil. Esto promueve el intercambio de mejores prácticas sobre los aspectos sociales, medio ambientales, culturales, económicos y políticos necesarios en la planeación, regulación, y operación de sistemas de movilidad, especialmente del ciclismo urbano.

FORO MUNDIAL DE LA BICICLETA



CIUDAD DE MÉXICO 11 - 25 DE ABRIL 2017



F

Plan de Acción para la Integración Urbana del Tren Ciudad de México-Toluca



El proyecto se elaboró por medio de la **Cooperación Técnica ME-T1135** (Fondo de Pre-Inversión para Estados y Municipios).

Contexto

Antecedentes

La construcción del nuevo tren Ciudad de México-Toluca brinda oportunidades para su integración con los grandes equipamientos urbanos de la Zona Metropolitana del Valle de Toluca (ZMVT). En particular abre posibilidades para reestructurar y hacer más eficientes los patrones de movilidad dentro de la ZMVT, y proveer conectividad entre el tren y el resto de los modos de transporte.

Características

El estudio elaboró un diagnóstico de movilidad de la ZMVT con y sin el proyecto del ferrocarril, revisó las mejores prácticas internacionales para la integración de proyectos ferroviarios con la movilidad urbana, e identificó riesgos potenciales y espacios de oportunidad para el proyecto. Asimismo, se desarrollaron talleres para preparar la estrategia de adaptación del proyecto al complejo entorno institucional de los municipios del área conurbada y dependencias del gobierno del Estado de México.

Objetivo

Diseñar un plan de acción que contribuya a mitigar los riesgos potenciales que pudiera tener el ferrocarril en materia de movilidad y desarrollo urbano sobre la ZMVT, así como maximizar las oportunidades que brinda el proyecto para la integración urbana.

Estado de Implmentación

El plan de acción fue concluido en 2015, el cual brinda directrices para el diseño de los Centros de Transferencia Modal y del sistema de alimentación no motorizado, así como para la estructuración del proyecto de aprovechamiento urbanístico en las estaciones del ferrocarril.

Beneficiario

Secretaría de Desarrollo Agrario,
Territorial y Urbano (SEDATU)

**Periodo de
Ejecución****2014-2015**

G

Tarificación Vial

Una política para la reducción de externalidades negativas producidas por el congestionamiento vial



Beneficiario

Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México (SEMOVI)

Periodo de Ejecución

2015 - 2017

Contexto del estudio

El proyecto se elaboró por medio de la Cooperación Técnica **ME-T1298**.

Antecedentes

En la región de América Latina y el Caribe 80% de la población reside en áreas urbanas. Como resultado se han expandido las ciudades, han incrementado las distancias entre los orígenes y destinos de los viajes urbanos, y ha aumentado la demanda de vehículos privados. Tan sólo en las 15 principales zonas metropolitanas de la región existen alrededor de 24 millones de vehículos privados, en los cuales sólo se realiza 28% de los viajes totales, ocupando aproximadamente 85% del espacio vial disponible.

Esto ha resultado en niveles de congestión que están produciendo importantes externalidades negativas. Por ejemplo, en el ámbito económico se registran pérdidas en competitividad y productividad por las horas desperdiciadas en el tráfico, en lo social hay impactos en la salud asociados a una mala calidad del aire e incidentes viales, y en lo ambiental se presenta un excesivo consumo de combustibles fósiles.

Objetivo

Elaborar una nota técnica sobre la tarificación vial como mecanismo para reducir la demanda del uso del vehículo particular en zonas urbanas.

Características

El documento describe los diversos tipos de tarificación vial, por ejemplo, aplicar tarifas en vialidades específicas, dentro de cordones urbanos, o por distancia recorrida en una ciudad entera; presenta la tecnología disponible para detección de vehículos y cobro de tarifas; y propone mecanismos para favorecer la aceptación social de estas medidas. El documento también presenta lecciones aprendidas sobre esquemas implementados en el mundo, y expone el tema de la tarificación vial desde una perspectiva teórica económica como herramienta para lograr beneficios ambientales, sociales y económicos.

Estado de Implementación

El estudio se concluyó en junio de 2017 y está próximo a publicar, en beneficio de cualquier ciudad de la región que se interese en explorar esta medida para reducir el congestionamiento y sus externalidades negativas.



H

Modelo para gestionar la demanda de corredores nocturnos de transporte y su aplicación al corredor Nochebús Insurgentes, en la Ciudad de México



Beneficiario

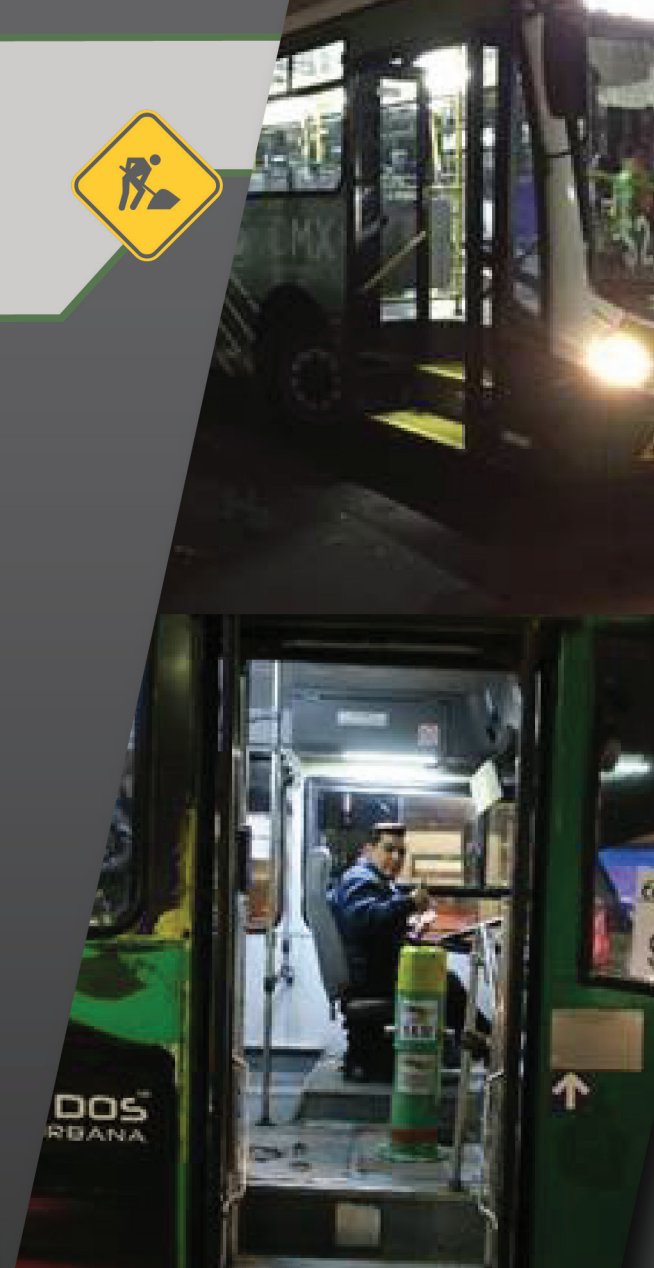
Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México (SEMOVI) y Laboratorio para la Ciudad.

Periodo de Ejecución

2017

Contexto

El proyecto se elabora por medio de la **Cooperación Técnica ME-T1298** (Transporte Sustentable).



Antecedentes

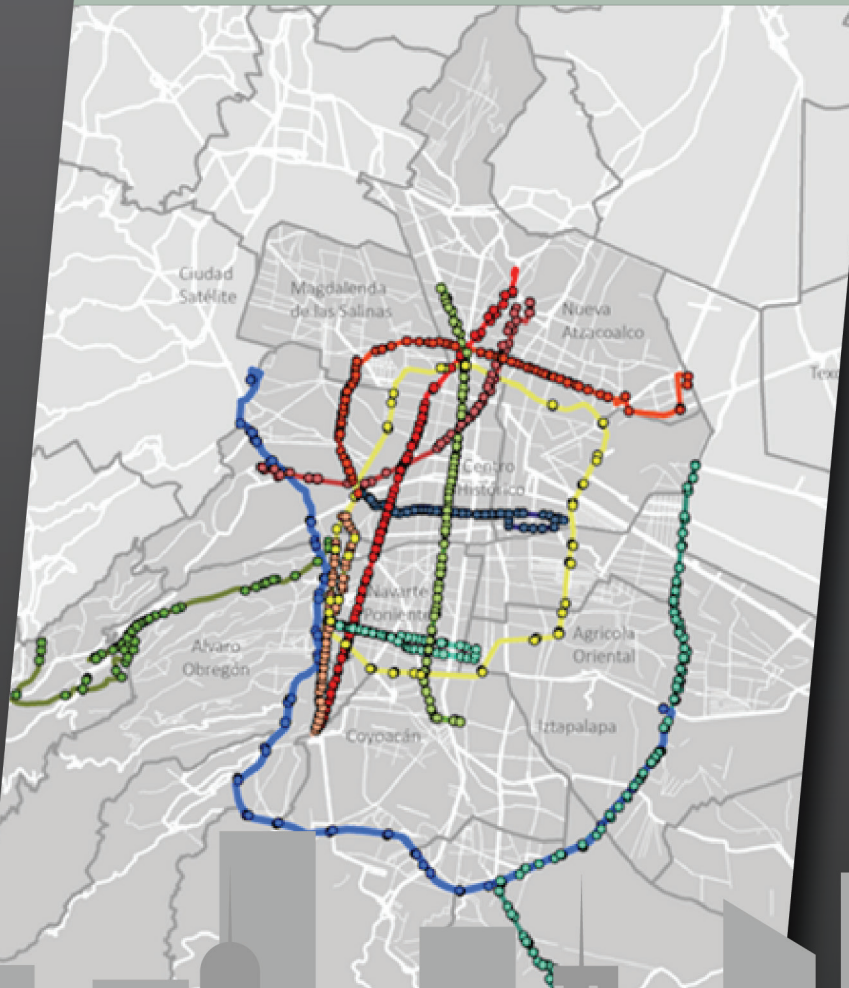
La Ley de Movilidad de la Ciudad de México (2014) busca consolidar el servicio de transporte público por medio de concesiones a empresas y no bajo el esquema de hombre-camión. En 2013 se anunció el Sistema Nochebús de la Ciudad de México (Nochebús CDMX), un modelo público-privado que sustituyó, formalizó y amplió el servicio de corredores nocturnos.

Cuenta con once líneas que recorren diariamente 14 de las 16 delegaciones entre las 0 y 5 horas del día. Sin embargo, no se cuenta con estrategias de generación, recopilación, integración, análisis y difusión de información relativa al servicio, que permita a los usuarios planear sus trayectos a través de certidumbre en la ubicación, horarios, limpieza, accesibilidad y seguridad del servicio. Lo anterior puede provocar una subutilización del sistema.

Objetivo

Desarrollar una guía práctica de estrategias de gestión de corredores de transporte público nocturno a partir de un manual metodológico de estimación de demanda, análisis de características físico-técnicas y evaluación del funcionamiento. La guía se acompañará de una serie de recomendaciones para mejorar la gestión del servicio y la experiencia de los usuarios del corredor Nochebús Insurgentes de la CDMX.

Rutas Nochebús Ciudad de México



- Cuajimalpa-Metro Tacubaya
- A.Aragón-Metro Chapultepec por Av. 604
- Alameda Oriente-Xochimilco Bosque de Nativitas
- Cuatro Caminos-Metro Constitución de 1917
- Periférico- La villa / Cantera
- Corredor Cero Emisiones Eje 2-2a Sur
- Corredor Revolución: Chapultepec - San Ángel
- Corredor Insurgentes: Indio Verdes - Dr- Vértiz
- Corredor Cero Emisiones Eje 7-7a Sur
- Circuito Bicentenario
- Corredor Cero Emisiones Eje Central

Características

El estudio elabora un diagnóstico de la totalidad de la red de autobuses nocturnos Nochebús, con especial énfasis en el corredor Insurgentes, analizando la demanda actual y potencial del sistema. La certidumbre de información para el usuario, así como condiciones en las estaciones, son los elementos centrales de enfoque para la mejora del servicio.

Estado de Implementación

El estudio concluirá la segunda mitad de 2017.

Proyectos de Movilidad y Transporte del Programa de Ciudades Emergentes y Sostenibles en México



XALAPA

Para la conformación del Plan de Acción de Xalapa se elaboraron 2 estudios de movilidad. El primero de Peatonabilidad y Espacios Público analizó el uso del espacio público por parte de los xalapeños y definió a nivel conceptual una serie de corredores que conforman un circuito de espacios públicos que conectan distintas zonas de la ciudad. El segundo, de Movilidad Motorizada, y no Motorizada definió 5 áreas puntuales de intervención para mejorar la circulación vial; entre ellas: la reutilización de la vía férrea para reestructurar el tejido urbano y promover la integración socio-territorial, la mejora de la semaforización y la optimización del espacio de estacionamiento.

Para más información: http://issuu.com/ciudadesemergentesysostenibles/docs/xalapa_sostenible



CAMPECHE

El Plan de Acción de Campeche incluyó recomendaciones de un Estudio de Movilidad Urbana Sustentable para la ciudad. Resultado del crecimiento disperso de los últimos años, la ciudad de Campeche perdió su carácter compacto, con las externalidades negativas para la movilidad y el medio ambiente, entre otras, que esto genera. El estudio propone la creación de micro centros dentro de la ciudad, que permitan el regreso a un modelo de ciudad compacto, repoblando el Centro Histórico y eliminando los lotes baldíos.

Para más información: https://issuu.com/ciudadesemergentesysostenibles/docs/campeche_sostenible



LA PAZ

El Plan Integral de Movilidad Urbana Sustentable (PIMUS) de La Paz, Baja California Sur, se conforma de 14 instrumentos de planeación específicos. Cada Plan cuenta con estrategias y acciones específicas que facilitan su implementación, y promueven alcanzar el objetivo general del PIMUS que es: hacer de la Ciudad de la Paz una ciudad más sustentable y con la mejor calidad de vida posible. Los 14 planes son: Plan urbanístico, Plan de espacios públicos, Plan ciclista, Plan de transporte público, Plan de vialidades, Plan de control de tránsito, Plan de estacionamiento, Plan de transporte de carga, Plan de transporte marítimo, Plan de grupos vulnerables, Plan institucional y legislativo, Plan de seguridad vial, Plan de concientización y participación y Plan de acción transversal.

Para más información: https://issuu.com/ciudadesemergentesysostenibles/docs/la_paz_sostenible





A

1) Sistema Nacional de Plataformas Logísticas de México (SNPL-Mex) 2) Factibilidad Institucional para la Gestión del SNPL-Mex

Antecedentes

La importancia que ha adquirido el desarrollo de infraestructura logística, y los esfuerzos realizados durante los últimos años para incrementar la competitividad logística en México, principalmente para reducir los tiempos y costos del transporte de carga, motivaron al Gobierno Federal a impulsar el desarrollo de un SNPL.

Estado de Implementación

Ambos estudios están concluidos. El SNPL-Mex fue un insumo importante para la elaboración del Plan Nacional de Desarrollo de México, y del Programa Nacional de Infraestructura 2014-2018.

Contexto

Los proyectos se elaboraron por medio de las **Cooperaciones Técnicas ME-T1173** (Apoyo al Desarrollo de un Plan Nacional de Parques Logísticos) y **RG-T2275** (Apoyo a la Definición, Desarrollo e Implementación de Planes Nacionales de Logística).

Objetivo

Establecer las prioridades y los proyectos estratégicos para el desarrollo de infraestructura y servicios logísticos en México con una visión de largo plazo, impulsando la integración y conectividad de proyectos logísticos y de transporte. Asimismo, diseñar la conformación institucional para la gestión del SNPL-Mex, ya que la construcción de infraestructura logística y elaboración de política pública en la materia es responsabilidad compartida de diversas agencias de gobierno.

Características

El SNPL-Mex identifica un conjunto de Nodos Logísticos Estratégicos (NLE) en todo el país donde deberían instalarse o mejorarse diversos tipos de Plataformas Logísticas para incrementar la competitividad logística, productiva y exportadora de México. Propone diferentes tipos de Plataformas Logísticas en los diferentes Nodos (plataformas de distribución, de frontera, de clúster, portuarias, de carga aérea, puertos secos, agrocentros, entre otros), y formula las bases para políticas públicas que impulsen su desarrollo.

El estudio de factibilidad institucional revisó la experiencia internacional en México sobre organismos administradores de proyectos y programas en materia de infraestructura, y presentó el diseño organizacional, jurídico, plan de trabajo, y esquema financiero óptimo para el ente gestor propuesto. Asimismo, se definieron las acciones legales para la puesta en operación del organismo gestor.

Beneficiario

Secretaría de Economía (SE) y Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT)

Periodo de Ejecución

2011-2015

B

Apoyo a las Zonas Económicas Especiales de México

**Contexto**

La **Cooperación Técnica ME-T1334** (Apoyo a las Zonas Económicas de México).

2017-2020**Periodo de Ejecución**

Objetivo

Por medio de esta Cooperación Técnica, el BID busca apoyar al Gobierno de México en el fortalecimiento de sus capacidades de análisis, diseño e implementación de las Zonas Económicas Especiales (ZEE).

**Zonas Económicas Especiales (ZEE): Área geográfica con estímulos fiscales y facilidades administrativas, para motivar la instalación de empresas en zonas económicamente rezagadas.*

Características

La Cooperación Técnica se conforma de 4 componentes:

1. La instalación de un Administrador Integral para las ZEE y la definición del Fideicomiso de Fomento, como un mecanismo receptor de recursos para el desarrollo de las ZEE;
2. La elaboración de estudios de mercado y de demanda, así como de movilidad urbana;
3. La realización talleres de coordinación inter e intra-institucional y talleres multi-actor;
4. La difusión de productos de conocimiento relacionados con las ZEE y posibles lecciones aprendidas para el contexto latinoamericano.

Asimismo, por su vocación productiva y la infraestructura necesaria para transportar los bienes y servicios derivados, la División TSP brindará apoyo técnico para promover que las ZEE desde su conformación (jurídico-administrativa) incorporen parámetros que permitan una adecuada logística de cargas (considerando la portuaria, ferroviaria, carretera y de última milla), y promuevan la integración inter e intra-urbana, así como regional (especialmente atendiendo rutas comerciales de transporte marítimo de corta distancia).

C

Terminal de Contenedores e Instalaciones Logísticas en Manzanillo

Contexto

El proyecto se elabora por medio de la **Operación de Financiamiento ME-L1152** de la Corporación Interamericana de Inversiones, miembro del Grupo del BID.

Periodo de Ejecución**2012-2020**

Diseño, construcción, operación y mantenimiento de una nueva terminal de contenedores y actividades logísticas en el Puerto de Manzanillo, que añadirá 1.35 millones de TEUs anuales. El proyecto atraerá embarcaciones de gran calado, modernos servicios logísticos y para contenedores, e incrementará la demanda, competitividad y diversificación del comercio en México.

Adicional al financiamiento otorgado a la empresa Contecon Manzanillo, como acompañamiento del proyecto se aprobó una Cooperación Técnica para fortalecer la sostenibilidad de la infraestructura en todo el puerto mediante: i) Un Plan de Adaptación al Cambio Climático para el Puerto, ii) Un Estudio de Huella de Carbono del Puerto, y iii) La Re-certificación del Puerto sobre Equidad y Género según la Norma Mexicana para la Igualdad Laboral entre Mujeres y Hombres.



Objetivo

Desarrollar lineamientos generales para la cuantificación e inclusión de variables ambientales y sociales, comúnmente considerados como intangibles debido a la complejidad para estimarlas, en los análisis costo-beneficio de los proyectos y programas de inversión en infraestructura de transporte y movilidad urbana.

Características

Se desarrollaron tres estudios de forma simultánea. El primero analizó el marco regulatorio nacional e internacional en la materia; el segundo identificó y cuantificó las externalidades sociales y ambientales; y el tercero consultó a actores relevantes la elaboración de una estrategia de incidencia para incorporar las recomendaciones en las metodologías de ACB aceptadas por el gobierno mexicano.

Estado de Implementación

El estudio detonó un debate entre los tomadores de decisión y actores clave en el sentido de la urgente necesidad de modificar las metodologías y guías de evaluación de proyectos de transporte y movilidad urbana. Se recomendó la elaboración de un proyecto piloto para la implementación de la metodología propuesta.



A Propuesta de Lineamientos para la Valuación Socioeconómica de Proyectos y Programas de Inversión en Infraestructura de Transporte y Movilidad Urbana que Incluyan Parámetros Ambientales y Sociales

Contexto

El proyecto se elaboró por medio de la **Cooperación Técnica ME-T1135** (Fondo de Pre-Inversión para Estados y Municipios).

Periodo de Ejecución

2014-2015

Beneficiario

Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales (SEMARNAT) y Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano (SEDATU)

Antecedentes

Actualmente más de 70% de los recursos federales disponibles para promover proyectos de transporte y movilidad urbana en las zonas metropolitanas de México se destinan para la ampliación y mantenimiento de infraestructura vial. Lo anterior promueve el uso del automóvil particular, y lleva consigo severos costos ambientales, económicos y sociales. La cuantificación e inclusión de estas externalidades en los análisis costo-beneficio (ACB) podrían redirigir las inversiones hacia modos de transporte más sustentables.

B

Institucionalidad y Eficiencia del Transporte Vial en América Latina y el Caribe



Contexto

El proyecto se elaboró por medio del proyecto *Economic Sector Work* RG-T1408

Periodo de Ejecución

2015-2016

Descripción del proyecto

Análisis del impacto que tiene la institucionalidad asociada a las agencias viales en la eficiencia del transporte carretero en la región. Se utiliza un estudio de casos múltiples, incluido México, para determinar qué variables organizacionales influyen en el desempeño de este sector. El estudio concluye que los factores externos relevantes son, entre otros, la correcta asignación de responsabilidades sobre la red, la institucionalidad asociada a las PPP, la existencia de un plan marco de transporte vial, y la existencia de un fondo específico para el mantenimiento de la red.

Por otra parte, las variables internas relevantes son, entre otras, la utilización de indicadores de desempeño asociados a actividades de construcción y conservación, la relación contractual de los funcionarios de la agencia, la afectación de los salarios de los funcionarios por rendimiento, la existencia de planes de capacitación para los recursos humanos, y la tercerización de las actividades asociadas a la revisión de calidad de las obras realizadas o encargadas por la agencia vial.

C

Prácticas de Gestión de Activos Viales



Contexto

El proyecto se elabora por medio de la Cooperación Técnica Regional RG-T1408

Periodo de Ejecución

2016-2017

Descripción del proyecto

La infraestructura vial no es solo un importante motor de desarrollo sino además es uno de los activos más valiosos del sector público. Sin embargo, en América Latina y el Caribe hay una brecha importante entre las expectativas y necesidades de los ciudadanos y el nivel de servicio brindado por las redes viales. Esto se debe en parte a prácticas inadecuadas para gestionar este patrimonio.

Una de las soluciones para reducir esta brecha es la adopción de prácticas modernas de gestión de activos que consideren todo el ciclo de vida de las carreteras y se permita optimizar las inversiones evitando así mayores gastos posteriores por no intervenir en el momento más oportuno.

El estudio tiene como objeto determinar el estado de la gestión de activos en la región mediante un diagnóstico en diversos países, incluido México, y compararlo con las mejores prácticas a nivel global para proponer estrategias de cómo avanzar en la región y preparar una hoja de ruta básica para avanzar en la materia según el estado actual de cada agencia.

Género



A

Transport GenderLAB

Contexto

Periodo de Ejecución

El proyecto se elabora por medio de la Cooperación Técnica Regional RG-T2864 (Transport GenderLAB: Banco de iniciativas para integrar la perspectiva de Género en el Transporte).

2016-2019

Antecedentes

Actualmente más de 50% de los usuarios del transporte público en ALC son mujeres. Sin embargo, históricamente el sector transporte se ha manifestado neutral al género, asumiendo que no existen diferencias de necesidades por los diferentes usuarios. Esta realidad afecta diariamente a millones de mujeres que tienen patrones de viaje diferentes a los hombres, así como necesidades de seguridad, e infraestructura. Esta falta de respuestas concretas se exagera debido a que no existen datos de movilidad desagregados por género, y a nivel región únicamente 15% de los empleados del sector son mujeres, reduciendo la representatividad femenina en la toma de decisiones durante el diseño, construcción y operación de los sistemas.

Beneficiario

Secretaría de Movilidad e Instituto de las Mujeres de la Ciudad de México, así como agencias de movilidad de Bogotá, Colombia; Buenos Aires, Argentina; y Quito, Ecuador.

Objetivo

Elaborar proyectos que permitan a las ciudades participantes (Bogotá, Buenos Aires, Ciudad de México y Quito) generar conocimiento sobre diseño, implementación y monitoreo de iniciativas, actividades y/o estudios en favor de la igualdad de género en el sector transporte a través del trabajo en conjunto y el intercambio de experiencias.

Características

El *Transport GenderLab* promoverá la generación de conocimiento y herramientas de trabajo que permitan recomendar la puesta en marcha de políticas públicas que respondan a las necesidades de las mujeres en el sector, tal como: **(i)** la formación de sistemas de transporte seguros, **(ii)** la adaptación de la infraestructura a las necesidades de diferentes grupos poblacionales (mujeres, hombres, adultos mayores, etc.); y **(iii)** la inclusión de la mujer en el mercado laboral del sector de transporte.

Estado de Implementación

El evento de lanzamiento se llevó a cabo en marzo de 2017 donde representantes de las entidades participantes generaron el “Acuerdo de Bogotá: *Transport GenderLab*, Capítulo de Transporte Urbano”.



Diagnóstico de la Cadena de Valor de la Provisión de Infraestructura de transporte, su operación y servicios conexos y elaboración de un Plan de Acción de Género



Contexto

El proyecto se elabora por medio de la Cooperación Técnica Regional RG-T2618 (Perspectiva de género en la construcción de infraestructura de transporte).

2016-2017

Periodo de Ejecución

Antecedentes

En América Latina y el Caribe la construcción de infraestructura (incluido el transporte) y la prestación de servicios conexos generan un promedio anual de 40.000 empleos por cada US\$1.000 millones invertidos. No obstante, la participación de las mujeres de la región en el sector de construcción de infraestructura de transporte no supera el 2% a pesar de que representan 57,5% de la fuerza laboral. Posiciones de ingeniería, planificación o trabajos de mano de obra calificada en construcción están sobrerrepresentados por los hombres. Esta desigualdad de género en el mercado de trabajo se relaciona estrechamente con la desigualdad salarial en el sector transporte y de construcción.

Objetivo

Generar un análisis de la cadena de valor de la construcción, mantenimiento y operación de la infraestructura de transporte y servicios conexos, a fin de identificar oportunidades de empleo que permitan promover una mayor participación de las mujeres en el sector. Asimismo, elaborar un plan de acción de género para promover el acceso de mujeres a la oferta de trabajos no tradicionales que genera el sector. Los países a analizar son: Perú, Ecuador, Uruguay, Costa Rica, Barbados, Belice, México, Brasil, El Salvador, Argentina y Panamá.

Características

La consultoría consta de: i) un diagnóstico sobre la participación de mujeres y sus oportunidades laborales en el sector transporte para los 11 países, evaluando cada uno de los eslabones de la cadena de valor del sector (diseño, ejecución de obra civil, supervisión de obras, mantenimiento, operación de rutas, operación de los sistemas de transporte, entre otros), y ii) un Plan de Acción de Género para cada uno de los países analizados, que incluya recomendaciones para la implementación de actividades que contribuyan a reducir las brechas de género en el sector.

Estado de Implementación

El diagnóstico se inició en 2016. El estudio concluirá durante la segunda mitad de 2017.



Glosario de acrónimos y siglas

ABC	Análisis Costo-Beneficio
ALC	América Latina y el Caribe
ASI	<i>Avoid-Shift-Improve</i>
BID	Banco Interamericano de Desarrollo
CDMX	Ciudad de México
CHCDMX	Centro Histórico de la Ciudad de México
CII	Corporación Interamericana de Inversiones
CONAPRA	Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes
CT	Cooperación Técnica
DASV	Decenio de Acción para la Seguridad Vial
FOMIN	Fondo Multilateral de Inversiones
INEGI	Instituto Nacional de Estadística y Geografía
ME-T	Cooperación Técnica para México, del Banco Interamericano de Desarrollo
NOM	Norma Oficial Mexicana
OMS	Organización Mundial de la Salud
ONU	Organización para las Naciones Unidas
PIMUS	Plan Integral de Movilidad Urbana Sustentable
PISVI	Programa Integral de Seguridad Vial
PPP	<i>Public-Private Partnership</i> (Asociación Público Privada)
RG-T	Cooperación Técnica Regional del Banco Interamericano de Desarrollo
SCT	Secretaría de Comunicaciones y Transportes
SE	Secretaría de Economía
SEDATU	Secretaría de Desarrollo Agrario Territorial y Urbano
SEMARNAT	Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales
SEMOVI	Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México
SNPL-Mex	Sistema Nacional de Plataformas Logísticas de México
TEU	<i>Twenty-foot Equivalent Unit</i>
TSP	División Transporte del Banco Interamericano de Desarrollo
ZEE	Zonas Económicas Especiales
ZMVT	Zona Metropolitana del Valle de Toluca

Contacto

Para obtener más información sobre proyectos en los que trabaja el Banco Interamericano de Desarrollo en México puedes visitar la página www.iadb.org o escribir a amadoc@iadb.org o BIDtransporte@iadb.org.





BID

Banco Interamericano
de Desarrollo