

Abstracto de Cooperación Técnica

I. Información Básica del Proyecto

País/Región:	MEXICO/CID - Isthmus & DR
Nombre de la CT:	Apoyo al Desarrollo Urbano Enfocado en la Movilidad y el Transporte en México
Número de CT:	ME-T1488
Jefe de Equipo/Miembros:	Chevalier, Ophélie (CSD/HUD) Jefe de Equipo; Piedrafita, Carolina Marcela (CSD/HUD) Jefe de Equipo Alterna; Villota Coral, María Alejandra (CSD/HUD); Ávila, Francly Dianela (CSD/HUD); Pérez, Silvia (CSD/HUD); Escobar Gutiérrez, Carlos Andrés (CSD/HUD); Crotte Alvarado, Amado (INE/TSP); Rodríguez Pérez, Ariel Enrique (VPC/FMP); Sanchez Álvarez, Lourdes Felicidad (VPC/FMP) y Barragan Crespo, Enrique Ignacio (LEG/SGO)
Taxonomía	Apoyo al cliente
Operación a la que la CT apoyará:	N/A
Fecha del Abstracto de CT:	Abril de 2022
Beneficiario:	Secretaria de Desarrollo Agrario, Territorial, Urbano (SEDATU)
Agencia Ejecutora:	Banco Interamericano de Desarrollo (BID)
Financiamiento Solicitado del BID:	US\$350.000,00
Contrapartida Local, si hay:	US\$0,00
Periodo de Desembolso:	24 meses
Tipos de consultores:	Consultores individuales y firmas consultoras
Unidad de Preparación:	División de Desarrollo Urbano y Vivienda (CSD/HUD)
Unidad Responsable de Desembolso:	División de Desarrollo Urbano y Vivienda (CSD/HUD)
CT incluida en la Estrategia de País:	No
CT incluida en CPD (s/n):	No
Alineación a la Segunda Actualización de la Estrategia Institucional (UIS) 2020-2023 (AB-3190-2):	Inclusión Social e Igualdad; Productividad e Innovación; Capacidad Institucional y Estado de Derecho; Cambio Climático y Sostenibilidad Ambiental.

II. Objetivos y Justificación de la CT

- 2.1 **Objetivo.** El objetivo de esta Cooperación Técnica (CT) es apoyar la SEDATU en la profundización del diagnóstico y las medidas para conectar la gestión del suelo, el crecimiento espacial urbano y la movilidad, poniendo al usuario en el centro de las estrategias territoriales en el país.
- 2.2 **Antecedentes.** México enfrenta el reto de reducir las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) del país, cuyo primer generador es el uso del vehículo automotor con un 22,9%. Los costos acumulados asociados al uso del automóvil (emisiones, congestión, accidentes y sedentarismo) llegan al 5% del Producto Interno Bruto (PIB) en las ciudades. La reducción de dichos costos es prioritaria debido a la emergencia climática global y su carácter regresivo incide mayoritariamente en los sectores de menor ingreso de la población¹.
- 2.3 Después de la mitad del siglo XX, México ha experimentado un acelerado proceso de urbanización por el rápido crecimiento demográfico, el cual alcanzó un 6.3% anual en localidades urbanas, con una media nacional de 3,5%². La expansión urbana en la

¹ Informe elaborado por Céntrico para POLEA Política y Legislación Ambiental, en el marco del proyecto [Strengthening the Legislative-Executive-Stakeholder dialogue on Mexico's climate change and energy goals. Subject: Mobility, green finance and climate change](#). 2019.

² Estrategia Nacional de Ordenamiento Territorial, ENOT. Gobierno de México - Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano (SEDATU). 2021.

mayoría de las ciudades mexicanas ha agravado las condiciones de la movilidad, ya que las zonas residenciales económicamente asequibles se encuentran cada vez más alejadas de los centros urbanos. Esto ha provocado mayores costos económicos no sólo a los residentes, sino también al erario por la ampliación de los servicios urbanos hacia estas nuevas zonas de expansión.

- 2.4 **Justificación.** Desde el 2016, tras la aprobación e implementación de la Ley General de Asentamientos Humanos Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano (LGAHOTDU) con apoyo del Banco, la SEDATU ha trabajado sistemáticamente para disminuir esta forma de expansión urbana. No obstante, existen otros enfoques territoriales, tales como la estrategia de Desarrollo Orientado al Transporte (DOT), a través de cual es posible conectar el desarrollo urbano con los sistemas de movilidad para construir ciudades más compactas y amigables con el medio ambiente, en las cuales se alienta la concentración de viviendas y actividades económicas cerca de los corredores y estaciones de transporte público. La estrategia DOT permite hacer un uso más eficiente de la tierra, disminuir las distancias recorridas y reducir los impactos ambientales y las emisiones de GEI³.
- 2.5 El Banco ha apoyado a la SEDATU en la implementación de la LGAHOTDU a través de dos operaciones de préstamo en serie⁴, y a través de las CT ATN/OC-16447-ME y ATN/JF-16577-ME⁵. A través estas operaciones, se generaron instrumentos de gestión territorial y normativa esenciales para la implementación de la Ley. Así mismo, se viene ejecutando la operación 5441/OC-ME para el fortalecimiento de los Programas de Mejoramiento Urbano y las CT ATN/OC-18878-ME y ATN/OC-19058-ME⁶.
- 2.6 Esta nueva TC apoyará a la SEDATU en la implementación de estrategias territoriales complementarias a la LGAHOTDU a fin de aprovechar las oportunidades de desarrollo urbano que trae consigo la estrategia DOT para propiciar ciudades más compactas y sostenibles. Por ello, esta CT es consistente con la Segunda Actualización de la Estrategia Institucional 2020-2030 (AB-3190-2) y se alinea con los desafíos de desarrollo de (i) Inclusión Social e Igualdad, dado su enfoque territorial que integrará grupos vulnerables; y (ii) Productividad e Innovación, al favorecer el crecimiento sostenible y reducir la pobreza y la desigualdad. También se alinea con los temas transversales de: (i) Cambio Climático y Sostenibilidad Ambiental, al reducir los impactos ambientales generados por los procesos de desarrollo urbano; y (ii) Capacidad Institucional y Estado de Derecho, ya que optimiza los procesos de planificación y desarrollo urbano.

III. Descripción de las actividades y resultados

- 3.1 **Componente 1. Fortalecer la Planeación con Enfoque DOT (US\$110.000).** Este componente fortalecerá los procesos de planificación de las infraestructuras de movilidad y transporte público con enfoque de desarrollo urbano. Para este componente se prevé: (i) la revisión y el fortalecimiento de las políticas, estrategias y metodologías existentes para la implementación del DOT; y (ii) la revisión y el fortalecimiento de los instrumentos de gestión del suelo para la implementación de proyectos DOT. A través de estas actividades, se consolidará un marco institucional que garantice proyectos DOT sostenibles e inclusivos para las ciudades.
- 3.2 **Componente 2. Mejorar la Gestión de Datos para la Planeación e Inversión en DOT (US\$110.000).** Este componente consolidará un conjunto de indicadores que apoyen el

³ *Transit Oriented Development: How to make cities more compact, connected and coordinated. Recommendations for Brazilian municipalities.* J. Hobbs, C. Baima, M. Durán, D Alves, K. Ribeiro, R. Seabra.

⁴ Las operaciones 4535/OC-ME; ME-L1266 y 4954/OC-ME; ME-L1294 de apoyó a la elaboración y reglamentación del marco para la implementación de la LGAHOTDU. Las operaciones 4535/OC-ME; ME-L1266 y 4954/OC-ME; ME-L1294 de apoyó a la elaboración y reglamentación del marco para la implementación de la LGAHOTDU.

⁵ Para el apoyo al desarrollo de instrumentos de carácter normativo, de planificación y gestión territorial.

⁶ Para apoyar la implementación de instrumentos de financiamiento urbano y metropolitano, el proyecto de políticas para fortalecer el ordenamiento territorial, entre otros productos relacionados con la LGAHOTDU.

desarrollo DOT. Para lo cual se prevé: (i) analizar los instrumentos y mecanismos que ofrece el Sistema de Información Territorial y Urbano (SITU) para una estrategia DOT; (ii) el diseño de un conjunto de indicadores integrados al SITU que apoyen el desarrollo y la evaluación de proyectos DOT; y (iii) el diseño de una guía para la aplicación de este conjunto de indicadores para los procesos DOT. Con estas actividades se proporcionará un sistema de datos coordinado a nivel nacional que unifique los criterios para la toma de decisiones en torno al desarrollo urbano con enfoque DOT.

- 3.3 **Componente 3. Aplicar la Estrategia DOT (US\$130.000).** Este componente financiará la implementación de criterios DOT en al menos un proyecto. Para este componente se prevé: (i) la realización de un análisis ambiental, urbano y económico de proyectos DOT en la región; (ii) la aplicación de los productos del Componente 1 a un proyecto de movilidad y/o transporte. Con estas actividades se consolidará al menos un proceso de planificación que promueva el desarrollo de ciudades más compactas y sostenibles.

IV. Presupuesto

Presupuesto Indicativo (US\$)

Actividad / Componente	Descripción	BID	Financiamiento Total
Componente 1	Fortalecer la planeación con enfoque DOT.	US\$110.000,00	US\$110.000,00
Componente 2	Gestión de datos para la planeación e inversión en DOT.	US\$110.000,00	US\$110.000,00
Componente 3	Aplicación de la estrategia DOT	US\$130.000,00	US\$130.000,00
Total		US\$350.000,00	US\$350.000,00

V. Agencia Ejecutora y estructura de ejecución

- 5.1 A solicitud del país (SEDATU), y tal como ha sucedido con las CT ATN/OC-16447-ME, ATN/JF-16577-ME, ATN/OC-18878-ME y ATN/OC-19058-ME, el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) será el organismo ejecutor de esta CT. La responsabilidad técnica de supervisión de la operación corresponderá a la División de Vivienda y Desarrollo Urbano (CSD/HUD), en coordinación con la Representación del Banco en México. Los procesos de contratación se llevarán desde la sede del Banco. Para cada uno de ellos, el equipo de proyecto contribuirá a una transferencia de conocimientos, aportando experiencias en planificación urbana en varios países de la región. El Gobierno de México reconoce en el Banco la capacidad, experiencia, políticas de adquisiciones y reglas fiduciarias que le permiten ejecutar esta CT. Cabe destacar que el Banco viene apoyando a la SEDATU a través de dos operaciones de préstamo en serie ya ejecutadas, y actualmente con la operación 5441/OC-ME para el fortalecimiento de los Programas de Mejoramiento Urbano. Así mismo, ha apoyado la SEDATU a través de las CT ATN/OC-16447-ME y ATN/JF-16577-ME, ejecutadas en el año 2021, y actualmente con las CT ATN/OC-18878-ME y ATN/OC-19058-ME. Con estas operaciones se han generado marco de implementación de LGAHOTDU y de los instrumentos de gestión territorial y normativa contenidos en ella.

VI. Riesgos Importantes

- 6.1 La colaboración del Banco con la SEDATU para el desarrollo de la agenda urbana en México consiste en una asociación de largo plazo. Por la naturaleza de las actividades, el riesgo principal identificado está relacionado a la gestión de los tiempos y contratación. Con el fin de prevenir este riesgo: (i) se contratarán consultorías de alto nivel con capacidad de rápida movilización; y (ii) se contará con el apoyo de consultores que:

(a) contribuyan al fortalecimiento institucional de la SEDATU; (b) garanticen la adecuada y oportuna entrega de dichos insumos; y (c) den seguimiento efectivo a las actividades de ejecución previstas.

VII. Salvaguardas ambientales

7.1 La clasificación ESG para esta operación es "indefinida".