

REPORTE DE ESTADO DE PROYECTO (PSR)

07/01/2022 - 12/31/2022 - PSR-09435

SÍNTESIS DEL PROYECTO

Número de Operación

ME-T1406

Número de suboperación

ATN/ME-17388-ME

Nombre del proyecto

Inclusion and Sustainability in Mobility

Lider de equipo:

Tatiana Virviescas Mendoza

Agencia ejecutora

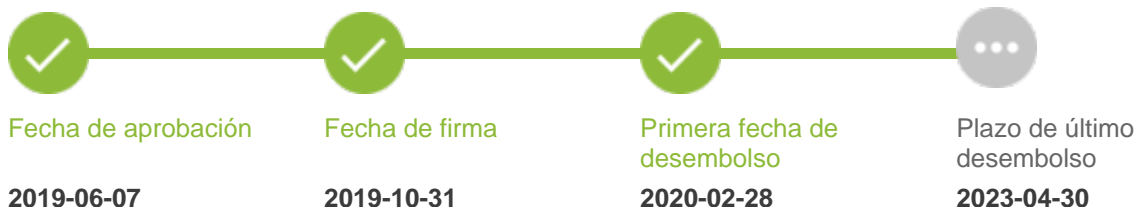
Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo de México

Proposito

Mejorar la calidad de vida de la población urbana de México como resultado de disminución de la congestión vehicular, de la emisión de contaminantes y gases de efecto invernadero, del tiempo promedio de traslados y del acceso a oportunidades a través sol



Ciclo del Proyecto



PUNTAJE PSR



- 0 - 1 Bandera roja
- 1 - 2 Bandera amarilla
- 2 - 4 Bandera verde

APRENDIZAJES

1. Riesgos y Lecciones

1.1. Riesgo

1.1.1. ¿Cuál cree que es el mayor riesgo que amenaza el cumplimiento de los objetivos del proyecto?

El proyecto está por concluir y la mayoría de los objetivos han sido alcanzados, por lo que en este momento el único reto, que no representa un riesgo mayor, es la carga de trabajo del equipo para generar los reportes de los últimos pilotos y algunos documentos y estudios sobre los aprendizajes del programa, así como el Foro final.

1.2. Mayor Logro o Fracaso

1.2.1. ¿Cuál ha sido el mayor logro o fracaso del proyecto en el último semestre?

Logro: Concluir los reportes de los pilotos MoveUp, Vanciclo y Rodando Juntas y en lanzamiento de la herramienta en línea Plataforma de Diagnóstico de Movilidad, así como continuar con dos pilotos sumamente relevantes para el programa: Movin y Digitalización del Transporte Concesionado. Fracaso: El proyecto Digitalización del Transporte Concesionado hay un potencial muy grande para tener impacto en las personas usuarias del espacio público, que es un indicador en el que hemos incidido poco. Tenemos dos pilotos en curso dentro de ese proyecto, sin embargo de uno de ellos no lograremos implementar las acciones porque los tiempos para que el gobierno pueda implementar los cambios eran más extensos (Rutas Nocturnas, se hizo un diagnóstico y se plantean recomendaciones para aumentar la accesibilidad y seguridad). Sin embargo, se está viendo la forma de continuar y escalar el piloto post - Ideamos.

1.3. Hallazgos y Lecciones

1.3.1. ¿Cuáles son los hallazgos y lecciones más útiles de este proyecto que, cuando se toman en consideración, podrían mejorar la ejecución y los resultados de los proyectos existentes y el diseño de proyectos similares en el futuro? Un hallazgo describe una acción, circunstancia o decisión que fue crítica para determinar la evolución positiva o negativa del proyecto (por ejemplo, Cambiar del desarrollo de una plataforma blockchain a una base de datos compartida basada en la web redujo el costo y el tiempo dedicado a implementar el capacidades de trazabilidad requeridas por el proyecto). Una lección es una propuesta concreta y procesable basada en un hallazgo que, en circunstancias similares, facilitaría la resolución de problemas, la mitigación de riesgos y el logro de resultados (por ejemplo, Desarrollar pautas y criterios para identificar candidatos que podrían beneficiarse de la implementación de un plataforma blockchain, y evaluar durante el diseño si el proyecto seleccionado cumple con los criterios antes de comprometerse a desarrollar uno).

Aprendizaje en Movin: El piloto, un plan de movilidad entre 7 empresas de Paseo de la Reforma, CDMX, ha tenido todo el respaldo institucional para su implementación y está teniendo buenos resultados. Sin embargo, falta mayor empuje de las empresas al interior para incentivar el cambio modal del auto a otros modos. Consideramos que una participación más activa de la autoridad puede ser de gran utilidad, ya sea como facilitador o como regulador en el tema. Esto se planeó así, un piloto desde la iniciativa privada en colaboración con la sociedad civil del que se tuvieran aprendizajes que informen a la política pública, la lección es que sí es muy relevante que el gobierno genere políticas públicas al respecto.

2. Escalabilidad y replicabilidad

2.1. Plan de Escalabilidad

2.1.1. Ahora que el Proyecto se encuentra en la fase de ejecución, ¿ha desarrollado algún plan o acción concreta que le permita llegar a un mayor número de usuarios/clientes/beneficiarios (o impactos ambientales o de resiliencia al cambio climático y desastres naturales más amplios) en el futuro?

Sí, contamos con un documento con un "Plan de Sustentabilidad" que se actualiza cada semestre y se envía a las coordinadoras del BID Lab del proyecto.

2.2. Costos y Socios para Escalar

2.2.1. Ahora que el proyecto está en fase de ejecución, ¿Sabe cuánto cuesta ofrecer su producto/servicio por usuario/cliente/beneficiario? ¿Es esto un factor que pudiera afectar el llegar a un mayor número de usuarios/clientes/beneficiarios en el futuro? ¿Le ha solicitado esta información alguna institución pública o privada pensando en escalar o replicar el modelo/producto/servicio?

Son muchos pilotos los que se crearon en el programa Ideamos. En particular hemos tenido acercamiento con costos para continuar con las iniciativas en: MoveUp (las universidades sí continuaron usando el app de AllRide y se está escalando) y Movin (seguimiento a la asesoría técnica de ITDP).

2.3. Factores Facilitadores u Obstaculizadores

2.3.1. ¿Considera que algunos de estos factores ha afectado el que haya llegado a más/menos usuarios/clientes/beneficiarios (o impactos ambientales o de resiliencia al cambio climático y desastres naturales) de lo que estaba previsto originalmente en el proyecto?

[Coordinación con terceros, Costo de la solución, Cambios de comportamientos requeridos por parte de usuarios/clientes/beneficiarios]

2.4. Alcance de Escalabilidad

2.4.1. ¿Qué tan factible es que la organización pueda llegar a un número de usuarios/clientes/beneficiarios que sea 5, 10, o 100 veces superior el número previsto originalmente en el diseño del proyecto (cinco años después del cierre del proyecto)?

[Podría alcanzar entre 5 veces y 10 veces el número de usuarios/clientes/beneficiarios previstos en el diseño original cinco años después del cierre del proyecto]

2.4.2. ¿Qué probabilidad hay de que la organización alcance ese número cinco años después del cierre del proyecto?

[Probable (más del 50% pero menos del 90% de probabilidad)]

2.5. Relación con Grupo BID

2.5.1. ¿Se ha creado una relación comercial con otra unidad del Grupo BID diferente a BID Lab?

Si, se ha trabajado todo el proyecto de la mano con el Sector Transporte del BID, contando con su expertise y teniendo reuniones mensuales del comité orientador, además de participar activamente en todos los pilotos.

2.6. Socios de Replicabilidad

2.6.1. ¿Tiene conocimiento de alguna otra entidad a nivel nacional o internacional que haya copiado/replicado completa o parcialmente el modelo de negocio del proyecto? ¿Ustedes colaboraron en el proceso con esa entidad?

[Sí]

Si la respuesta fue Si: Por favor, explicar

Estamos trabajando en el proyecto Access, que busca replicar procesos de Digitalización del Transporte Público en CDMX y MTY. También, de Movin Reforma, una empresa participante (Banco BBVA) creó su propio interno que está siendo replicado en distintas sucursales.

2.7. Socios de Replicabilidad

2.7.1. ¿Número de usuarios/clientes/beneficiarios alcanzado por entidades que han replicado/copiado completa o parcialmente el modelo de negocio/productos/servicios implementado con apoyo del proyecto?

[Al menos 5 veces pero menos de 10 veces el número de usuarios/clientes/beneficiarios previstos en el diseño original del proyecto]

2.7.2. ¿Ha experimentado, en el último año, una expansión significativa (50% o más) del alcance del modelo de negocios del proyecto más allá de lo esperado en el diseño original del proyecto (debido al aumento del tamaño organizacional, alcance operativo o expansión geográfica)?

[Sí]

Si la respuesta fue Si: Por favor, explicar

El alcance del número de proyectos piloto ha sido mayor al esperado. De manera general las herramientas digitales, estudios y pilotos generados por el programa superan lo planteado originalmente. Únicamente el número de personas usuarias directas de cada piloto, en suma, aun no supera lo planteado originalmente, pero esperamos cumplir con la gran mayoría de los indicadores al cierre del programa este año.

2.7.3. Número de usuarios / clientes / beneficiarios alcanzados hasta el fin del año?

[Menos de 2 veces el número de usuarios/clientes/beneficiarios previstos en el diseño original del proyecto]

2.8. Sostenibilidad

2.8.1. ¿Cómo cree que el proyecto continuará una vez que se acabe el financiamiento de BID Lab? Ejemplos: tiene fuentes de financiamiento externo identificadas para seguir operando, ha logrado el punto de equilibrio a través de la venta de servicios y productos, ha logrado el apoyo de instituciones públicas o del sector privado, ajustará el modelo de negocio para mantenerse viable (vía franquicias, etc.)

Tres proyectos en particular se visualiza que continúen: Movin: Se está preparando una propuesta de Comité de Movilidad para las empresas participantes y hay un financiamiento casi asegurado de una de ellas que permitiría que el ITDP continúe brindando asesoría técnica. Digitalización del Transporte Concesionado: A través de Access se tienen 2 proyectos piloto en este mismo tema (CDMX y MTY) y se está revisando con el BID el generar un modelo de digitalización a través del estudio de los casos de Mérida, CDMX, GDL y MTY. Rodando Juntas: Se busca que las bicimensajerías continúen usando la aplicación de Coopcycle y sean parte de la federación. Actualmente se están desarrollando mejoras al app y al sitio web.

3. Implementación

3.1. Factores Facilitadores u Obstaculizadores

3.1.1. ¿Qué aspectos específicos han afectado (positiva o negativamente) la implementación del proyecto?

[Coordinación con terceros, Ventajas o desventajas de la tecnología]

3.1.2. Explique en detalle cómo estos factores que ha identificado han hecho que la implementación del proyecto sea más fácil o más difícil.

Coordinación con terceros. En Movin, por ejemplo, dependemos de cada empresa participante para poder comunicar e incentivar las distintas estrategias de movilidad; esto ha dificultado el avance. Por otro lado, en el proyecto de Digitalización en Mérida, el gobierno local ha sido un gran aliado que nos ha permitido avanzar de manera contundente con un piloto que es complejo en su naturaleza. Ventajas o desventajas de la tecnología. En general la tecnología ha sido clave para todos los pilotos y es la principal herramienta para mejorar los servicios de movilidad que probamos en ellos.

3.2. Factores de Nuevas Tecnologías

3.2.1. Si el proyecto hace uso de tecnologías o metodologías novedosas, ¿Qué factores han facilitado o dificultado la implementación de la solución tecnológica propuesta inicialmente por el proyecto?

[Experiencia previa de la agencia ejecutora/cliente con la tecnología]

4. Resultados de Desarrollo (Cuantitativo)

4.0 ¿Su proyecto ha contribuido a alguno de los siguientes indicadores durante los últimos 12 meses (el año pasado)?

[4.1. Número de empresas beneficiadas, 4.4. Reducido emisiones de CO2]

4.1. Número de empresas con desempeño de negocios o productividad mejorada.

Total

15

Empresas dirigidas por hombres

13

Empresas dirigidas por mujeres

2

4.1.2. Señale qué indicador de la matriz de resultados se relaciona con su respuesta, o cómo ha calculado este número.

(5) Movin - AllRide, Bicitekas, Pedaliers, Dezba, Ecobici (7) Rodando Juntas - Tlok, TIG, Bicientrega, Envici, Libelubike, TwoWheelsCompany, SIRA Apps, CoopCycle (2) MoveUp - AllRide, Vemo (1) Digitalización del Transporte Concesionado Mérida - Vinden

4.1.3. ¿Qué tipo de servicios recibieron las empresas?

[No Financiero]

4.1.4. Por favor, seleccione cómo a través del proyecto se están beneficiando a estas empresas.

[Mejora de la productividad o el rendimiento empresarial (por ejemplo/mejora de las ventas/reducción de costes/mejora de la rentabilidad/rendimiento del capital/incremento de producción/productividad laboral), Mejora de la capacidad para abordar las necesidades de las mujeres, Reducción del riesgo climático o mejora de la resiliencia climática del negocio]

4.4. Reducción de emisiones de CO2.

4.4.1. Toneladas de emisiones de gases de efecto invernadero reducidas o evitadas.

7

4.4.1.1. Señale qué indicador de la matriz de resultados se relaciona con su respuesta, o cómo ha calculado este número.

Indicador de resultados intermedios y finales "Reducción de 10% en emisiones de CO2" - Ahí se reporta el detalle de los ahorros en emisiones.

4.4.2. ¿Cuántas hectáreas (Has) de tierra o agua han mejorado su gestión o uso sostenible como resultado de su proyecto financiado por BID Lab?

0

4.5. Fuente de Datos

4.5.1. ¿Qué tipo de fuentes de verificación ha utilizado para informar los datos que proporcionó en esta sección? (Por favor, seleccione todas las respuestas válidas).

[Evaluación]

Otros. ¿Cuáles?

Uso de factores de emisión y medición de kilómetros recorridos mediante los datos de las ERT, así como una comparación con la línea base de cada proyecto.

5. Resultados de Desarrollo (Cualitativo)

5.1. Población objetivo identificada en el diseño

¿Se está llegando a la población objetivo que se identificó en el diseño? Seleccione la población objetivo realmente alcanzada por el proyecto que se identificó originalmente en el diseño del proyecto.

[Población pobre/vulnerable /bajos ingresos, Mujeres, Adultos mayores, PYMES]

5.2. Población atendida NO Identificada en el diseño

5.2.1. Seleccione si hay Grupos que NO fueron identificados originalmente en el diseño del proyecto pero que están siendo atendidos en la fase de ejecución.

[Ninguno]

5.3. Factores Facilitadores u Obstaculizadores

5.3.1. ¿Qué factores han afectado (facilitado o dificultado) el alcance de estos grupos, o la resiliencia/impactos ambientales, en los números/dimensiones que el proyecto tenía previsto originalmente?

[Costo de ofrecer producto/servicio, Modelo de negocio]

5.3.2. Explique en detalle ¿cómo estos factores han afectado la capacidad del proyecto para llegar a los grupos (o lograr resiliencia/impactos ambientales) en los números/dimensiones originalmente esperados?

Se ha integrado la perspectiva de género de manera transversal de forma exitosa, sin embargo, llegar a personas con movilidad reducida (con discapacidad, adultos mayores) y personas de bajos recursos ha sido en menor medida y con retos relacionados principalmente a que el costo de los servicios es muy elevado para poder atender a esta población y el proyecto no contaba con recursos para la operación de los pilotos (costos relacionados a la provisión del servicio).

INDICADORES

Superado
 Logrado
 Pendiente
 En proceso
 Atrasado

C1: Iniciativas piloto con el ecosistema de movilidad urbana











Peso: 35% Calificación: Altamente Satisfactorio

55%		45%	
Indicadores	Planeado	Logrado	Estado
I1 Pilotos de mitigación de emisiones y reducción de congestión	1 (2021-10-31)	2 (2020-12-18)	
I2 Pilotos de integración entre ERT y transporte masivo	1 (2020-10-31)	2 (2021-12-31)	
I7 Usuarios del espacio público beneficiados	20000 (2020-10-31)	6516 (2022-06-30)	
I3 Otros pilotos para buscar sinergias entre ERT´s y las autoridades	1 (2021-10-31)	2 (2022-12-13)	
I4 Número de ERT que han participado en los pilotos	7 (2021-10-31)	12 (2022-12-13)	
I6 Usuarios de ERT que se han beneficiado de los pilotos y sus escalamiento	30000 (2022-10-31)	8597 (2023-01-31)	
I5 Usuarios de vías y/o carriles de alta ocupación beneficiados	20000 (2021-10-31)		
I8 Instancias de gobierno involucradas	9 (2022-10-31)	9 (2022-06-30)	
I9 Pilotos de mejora en el uso del espacio público para ERT. Por ejemplo, delimitación de uso de infraestructura, y otros pilotos de uso de infraestructura	1 (2020-10-31)		

C2: Pilotos del sector privado a problemas de movilidad

Peso: 35% Calificación: Altamente Satisfactorio

50%		50%	
Indicadores	Planeado	Logrado	Estado
Por ejemplo soluciones de medios de pago para			

I4	usuarios sin tarjeta bancaria, mejora de las condiciones laborales de los trabajadores de las ERT (ahorro para el retiro), soluciones de movilidad institucional con enfoque en trabajadores de bajos ingresos	2 (2022-10-31)	2 (2020-06-30)	
I1	Pilotos con soluciones sustentables de entregas de última milla	1 (2022-10-31)	2 (2022-06-30)	
I3	Pilotos para ofrecer servicios de transporte a personas con movilidad reducida	1 (2020-10-31)		
I2	Pilotos con ERT con enfoque de género. Por ejemplo facilitando el uso por mujeres, en zonas y horarios de mayor vulnerabilidad	1 (2021-10-31)	3 (2022-06-30)	
I5	Número de ERT que han participado en los pilotos	8 (2022-10-31)	9 (2022-06-30)	
I6	Usuarios de ERT que se han beneficiado de los pilotos y sus escalamiento (acumulativo)	10000 (2022-10-31)	1417 (2022-06-30)	
I7	Trabajadores de las ERT que se han beneficiado de los pilotos y sus escalamientos	150 (2022-10-31)	201 (2022-06-30)	
I8	Personas con movilidad limitada que pueden acceder a sus destinos usando ERT	0 ()		
I9	Personas con movilidad limitada que pueden acceder a sus destinos usando ERT. Puede abarcar a otras personas en situación de vulnerabilidad: personas con discapacidad, adultas mayores, etc.	250 (2022-10-31)		
I10	Mujeres que se ven beneficiadas por la calidad del servicio o accesibilidad a las ERT	15000 (2022-10-31)	8630 (2023-01-31)	






C3: Generación de datos y mejores prácticas, y comunicación

Peso: 30%

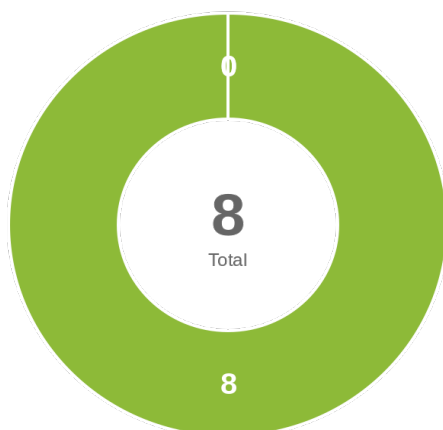
Calificación: Altamente Satisfactorio



Indicadores	Planeado	Logrado	Estado
I3 Estrategia de datos del proyecto	1 (2022-10-31)	2 (2021-12-31)	
I8 Número de artículos en medios especializados	6 (2022-10-31)	98 (2022-06-30)	
I1 Talleres temáticos con los grupos de las ERT's (micro-movilidad, vanpooling, entregas, vehículos compartidos, otros temas ERT)	3 (2022-10-31)	84 (2021-12-31)	
I2 Estudio de mejores prácticas internacionales sobre políticas públicas y las ERT (regulación, datos, soluciones sociales y ambientales, etc)	1 (2020-10-31)	1 (2020-12-18)	
I4 Se trataría de una herramienta que podría desarrollarse en alianza con entidades especializadas como Semovi, Instituto Politécnico de México, Waze o Google Sidewalks Labs con los que ya ha habido conversaciones	1 (2022-10-31)	6 (2023-01-31)	
I5 Costos, Interoperabilidad, Gobernanza de los datos	1 (2020-10-31)		
I10 Número de interacciones en redes sociales Infografías, Videos, Blogs, etc Bien a través de los	6000 (2022-10-31)	17420 (2023-02-03)	

I6	medios de ITDP o del GBID	9 (2022-10-31)	80 (2023-02-03)	
I7	Recomendaciones de política pública sobre la incorporación sostenible de las ERT a la movilidad urbana	1 (2022-10-31)		
I11	Propuestas de mejoras regulatoria presentadas	3 (2022-10-31)		
I9	Foros de disseminación del proyecto	2 (2022-10-31)	17 (2023-01-31)	
I12	Estudios para impulsar la electromovilidad y/o micromovilidad en México con recomendaciones de políticas públicas	3 (2022-10-31)	1 (2022-12-14)	

HITOS



 **Logrado**
 **Atrasado**
 **Pendiente**

Hitos	Valor Logrado	Fecha Vencimiento	Fecha Lograda	Estado
*Cumplimiento de las condiciones previas especiales ¹ para el primer desembolso	1	2020-02-29	2020-06-27	
*Al menos 3 convocatorias de pilotos realizadas	3	2021-03-31	2021-03-30	
*Propuesta de gestión de datos del proyecto adoptada y generando datos de movilidad	1	2020-09-30	2020-09-30	
*Al menos 2 convenios firmados con ERT para pilotos de movilidad	2	2020-10-31	2020-10-27	
*Tener en vigencia al menos una iniciativa ² con una autoridad o un actor de ecosi	1	2021-06-30	2021-05-30	
*Contar con 4 pilotos en operación o terminados	4	2021-12-31	2021-12-31	
*5 productos de comunicación del proyecto publicados	5	2022-08-31	2020-07-14	
*Al menos 1 proceso digital de análisis de datos ERT y 1 visualización	2	2022-04-30	2022-04-21	

PRODUCTOS DE CONOCIMIENTO

Evaluación

- Objetivo: Demostrar la factibilidad y las ventajas de unificar, digitalizar y electrificar el transporte universitario, al sentar un precedente en la ciudad de Puebla, con un modelo escalable en otras ciudades mexicanas.
- Objetivos (1) impulsar los envíos de carga en modos sostenibles como la bicicleta, y (2) mejorar las condiciones laborales de las personas mensajeras, al brindarles tecnología y capacitación.
- Ofrecer a las personas usuarias de 3 rutas de Urbvan, la posibilidad de realizar el primer y último tramo de viaje en sus bicicletas, al asignar espacio para colocarlas y transportarlas en las vans, en un trayecto intermodal, seguro y cómodo.