

DOCUMENTO DEL BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO
FONDO MULTILATERAL DE INVERSIONES

MÉXICO

INNOVACIÓN DISRUPTIVA:

MOVILIDAD SOSTENIBLE EN LA CIUDAD DE MÉXICO

(ME-T1322)

MEMORANDO DE DONANTES

Este documento fue preparado por el equipo de proyecto integrado por: Claudia Gutierrez (MIF/IC), jefe de equipo, Fermin Vivanco (MIF/IC), co-jefe de equipo, Alberto Bucardo (MIF/CME), Amado Crotte (TSP/CME), Carina Arvizu (TSP/CME), George Rogers (LEG/LEG).

El presente documento contiene información confidencial comprendida en una o más de las diez excepciones de la Política de Acceso a Información e inicialmente se considerará confidencial y estará disponible únicamente para un grupo restringido de personas dentro del banco. Se divulgará y pondrá a disposición del público una vez aprobado.

ÍNDICE

RESUMEN DE PROYECTO

1.	EL PROBLEMA	3
2.	LA SOLUCIÓN	5
3.	ALINEACIÓN CON EL GRUPO BID, ESCALABILIDAD Y RIESGOS DEL PROYECTO.....	9
4.	COSTO Y FINANCIAMIENTO.....	11
5.	EJECUTOR DEL PROYECTO Y ESTRUCTURA DE IMPLEMENTACIÓN	11
6.	CUMPLIMIENTO CON HITOS Y ARREGLOS FIDUCIARIOS ESPECIALES	13
7.	ACCESO A LA INFORMACIÓN Y PROPIEDAD INTELECTUAL	13

RESUMEN DE PROYECTO

INNOVACIÓN DISRUPTIVA: MOBILIDAD SOSTENIBLE EN LA CIUDAD DE MÉXICO (ME-T1322)

La Ciudad de México (CDMX) es una de las ciudades más congestionadas del mundo. La velocidad promedio, en horas pico, se ubica entre 8 y 11 Km/hora. Los efectos de la congestión se traducen en pérdidas en tiempo, dinero y calidad de vida. Diariamente se pierden 3.3 millones de horas-hombre por la congestión vehicular. Estas horas-hombre significan valor de tiempo perdido de 33 mil millones de pesos mexicanos al año. La Ciudad de México (CDMX) es considerada una de las ciudades más contaminadas del planeta. Según la Organización Mundial de la Salud (OMS), 1 de cada 8 muertes en el mundo se debe a la contaminación atmosférica, en la CDMX el transporte es uno de los principales responsable de emisiones de GEI y de la mala calidad del aire.

Entre las principales causas de la congestión están; un deficiente transporte público y el incremento desmedido de la cantidad de autos en la ciudad, que hoy en día llegan a 6 millones. La necesidad de reducir la cantidad de vehículos en las calles ha empujado a muchos emprendedores a lanzar iniciativas innovadoras de automóviles compartidos, automóviles en alquiler, bicicletas, motocicletas, etc. En la CDMX están surgiendo y creciendo nuevos emprendimientos en movilidad que reinventan el sentido de propiedad de los vehículos, desarrollan nuevas tecnologías, y utilizan datos y la conectividad para mejorar el transporte en la ciudad. Sin embargo, estas iniciativas se están realizando de forma aislada y sin una visión de un sistema integrado de movilidad. La innovación no está siendo dirigida necesariamente a resolver los principales problemas de movilidad de la ciudad, como la mejora del transporte público concesionado. Los actores están dispersos y están actuando sin una visión o dirección compartida.

El proyecto busca aprovechar el momento y entorno favorable para la innovación en movilidad urbana, que se está viviendo la CDMX y encauzarlo para procurar resolver los principales problemas de desplazamiento en la ciudad: mejorar el transporte público concesionado y reducir la cantidad de vehículos en las calles. Se espera que el proyecto genere y/o potencie soluciones innovadoras de movilidad que contribuyan a disminuir los niveles de congestión vehicular. Se trabajará con los principales actores en movilidad urbana de la ciudad; sector público, sector privado, institutos de investigación, sociedad civil, etc.; para generar una *“plataforma de innovación disruptiva en movilidad sostenible”* completamente enfocada en el usuario. Esta plataforma buscará identificar innovación 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, desarrollará una estrategia de comunicación y socialización con la sociedad civil para concientizar e involucrar a los ciudadanos en la búsqueda y testeo de las soluciones identificadas por la plataforma, y finalmente se prepararán productos de conocimiento que permitirán documentar y posicionar a la CDMX como un referente para innovación en nuevas formas de movilidad a nivel regional y mundial.

La agencia ejecutora del proyecto será el *Centro de Transporte Sustentable de México* (CTS EMBARQ México), institución que tiene más de 13 años de experiencia en el tema de transporte y que ha trabajado de cerca con los sectores público y privado para mejorar la movilidad en la CDMX. El CTS EMBARQ México ha contribuido en la elaboración de la nueva Ley de Movilidad y es uno de los asesores técnicos del gobierno para diferentes iniciativas de mejora de movilidad en la ciudad. Por otro lado, también se ha relacionado con el sector privado proponiendo planes de movilidad para empresas y promoviendo el emprendimiento e innovación en nuevas formas de movilidad.

ANEXOS

ANEXO I	Matriz de Resultados
ANEXO II	Presupuesto Resumido

APÉNDICES

Proyecto de Resolución

**INFORMACION DISPONIBLE EN LA SECCIÓN DE DOCUMENTOS TÉCNICOS DEL SISTEMA DE
INFORMACIÓN DE PROYECTOS FOMIN**

ANEXO III	Presupuesto Detallado
ANEXO IV	Diagnóstico de las Necesidades de la Agencia Ejecutora (DNA)
ANEXO V	Informes de Avance (PSR) y Cumplimiento con Hitos, Acuerdos Fiduciarios e Integridad Institucional
ANEXO VI	Proyecciones de los indicadores de Impacto-Elaborado por CTS EMBARQ México

SIGLAS Y ABREVIATURAS

AE	Agencia Ejecutora
AMEXCAP	Asociación Mexicana de Capital Privado
ASI	Avoid-Shift-Improve
BID	Banco Interamericano de Desarrollo
BRT	Bus Rapid Transit
CDMX	Ciudad de México
CONACYT	Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología
CTS	Centro de Transporte Sustentable
DNA	Diagnóstico de las Necesidades de la Agencia Ejecutora
FOMIN	Fondo Multilateral de Inversiones
INADEM	Instituto Nacional del Emprendedor
NAFIN	Nacional Financiera
OMS	Organización Mundial de la Salud
PIMUS	Planes Integrales de Movilidad Urbana Sustentable
PROTRAM	Programa Federal de Apoyo al Transporte Masivo
PSR	Progress Supervision Report
RTP	Red de Transporte de Pasajeros
SEMOVI	Secretaría de Movilidad
WRI	World Resources Institute
ZMVA	Zona Metropolitana del Valle de México

RESUMEN EJECUTIVO
INNOVACIÓN DISRUPTIVA: MOVILIDAD SOSTENIBLE EN LA CIUDAD DE MÉXICO
(ME-T1322)

País y ubicación geográfica:	Ciudad de México, México		
Agencia Ejecutora:	Centro de Transporte Sustentable de México (CTS EMBARQ México)		
Área de Enfoque:	Ciudades Inclusivas		
Coordinación con otros donantes/Operaciones del Banco:	El proyecto será implementado en coordinación con la División de Transporte (TSP).		
Clientes del proyecto:	1.000.000 de personas habrán mejorado su movilidad por soluciones innovadoras implementadas o apoyadas por el proyecto.		
Financiamiento:	Cooperación Técnica:	US\$ 1.000.000	49%
	Inversión:	US\$ 000.000	
	Préstamo:	US\$ 000.000	
	Otro (explique):	US\$ 000.000	
	TOTAL CONTRIBUCION FOMIN:	US\$ 1.000.000	
	Contraparte:	US\$ 1.040.000	51%
	Co-financiamiento (si existe; incluir una línea por separado para Co-financiamiento del BID si aplica):		00%
	PRESUPUESTO TOTAL DEL PROYECTO:	US\$ 2.040.000	100%
Período de Ejecución y Desembolso:	36 meses de ejecución y 36 meses de desembolsos.		
Condiciones contractuales especiales:	Serán condiciones previas al primer desembolso: i) Designación de una o más personas que puedan representar al Organismo Ejecutor en todos los actos relacionados con la ejecución de este Convenio y entrega de los ejemplares auténticos de las firmas de dichos representantes; ii) presentación de evidencia de que el Organismo Ejecutor ha designado al coordinador del Proyecto; y iii) presentación al Banco de la planificación financiera que incluya el monto requerido para el cumplimiento de las actividades del proyecto, de acuerdo con los costos de las actividades programadas y los futuros desembolsos.		
Revisión de Impacto Medio Ambiental y Social:	Esta operación ha sido pre-evaluada y clasificada de acuerdo a los requerimientos de la Política de Medio Ambiente y Cumplimiento de Salvaguardias del BID (OP-703) el 07/10/2016. Dado que los impactos y riesgos son limitados, la categoría propuesta para el Proyecto es C.		

1. EL PROBLEMA

Descripción del Problema

- 1.1 **Congestión Vehicular:** La Ciudad de México (CDMX) forma parte de la Zona Metropolitana del Valle de México (ZMVM) una de las aglomeraciones urbanas más pobladas del mundo. La CDMX, que cuenta con una población de 8.8 millones de habitantes, es una de las ciudades más congestionadas de la región¹. La velocidad promedio, en horas pico, se ubica entre 8 y 11 Km/hora y el ciudadano promedio emplea más de 3 horas al día en transportarse². El tráfico vehicular en la ciudad está causando pérdidas en tiempo, dinero y calidad de vida. Diariamente se pierden 3,3 millones de horas-hombre por la congestión vehicular. Estas horas-hombre significan valor de tiempo perdido de 33 mil millones de pesos mexicanos al año³. La CDMX es también considerada como una de las ciudades más contaminadas del planeta. Según la Organización Mundial de la Salud (OMS), 1 de cada 8 muertes en el mundo se debe a la contaminación atmosférica, en la CDMX el transporte es uno de los principales responsable de emisiones de GEI⁴ y de la mala calidad del aire. Durante el primer trimestre del año, la calidad del aire alcanzó la categoría *"extremadamente mala"*, lo que obligó a las autoridades a declarar situación de contingencia ambiental, la primera en los últimos 10 años.
- 1.2 **Transporte Público Concesionado y crecimiento en la tasa de motorización en la CDMX.** En la ZMVM, de los más de 20 millones de viajes que se realizan en la ciudad diariamente; 60,6% se hacen en transporte público concesionado de baja capacidad (microbús, combis, y taxi); 29% en automóvil privado; 8% en sistemas integrados de transporte público masivo (Metro, Metrobús, Tren ligero y Trolebús); y un 2,4% en bicicleta y motocicleta⁵. El principal medio de transporte público de la CDMX es el transporte público concesionado. Actualmente existen alrededor de 29.000 unidades circulando diariamente por la ciudad, de los cuales 15.000 tienen más de 20 años de antigüedad. No cuentan con un ente gestor, y prevalece la informalidad y el modelo hombre-camión. Desde el 2006 el gobierno de la CDMX ha venido implementando un sistema de "corredores" buscando sustituir la flota antigua y mejorar el servicio de autobuses. Actualmente existen 15 corredores y se han logrado reemplazar aproximadamente 4.000 autobuses (13% de la flota), un monto relativamente bajo considerando que el proyecto de corredores empezó hace 10 años.
- 1.3 La Secretaría de Movilidad (SEMOVI) continúa con la expansión del modelo de corredores, hasta diciembre 2016 se tiene planificado reemplazar 3.000 autobuses y en los próximos 3 años se tiene proyectado sustituir 13.000 unidades adicionales. Si bien el modelo de corredores implica mejoras en la calidad del servicio, una evaluación realizada por Centro de Transporte Sustentable de México (CTS EMBARQ México), concluye que la operación y gestión de los corredores enfrenta grandes debilidades. Los corredores no cuentan con una estructura administrativa adecuada y no existe profesionalización del sector. La organización empresarial de los transportistas es muy débil y enfrentan importantes retos en *gestión de operaciones, sistemas de cobro e información al usuario*. Actualmente no existe una planificación adecuada de rutas, lo que implica que los corredores compiten con el sistema tradicional de autobuses en lugar de ser complementarios. El promedio del Índice Pasajero Kilómetro (IPK) es de 3.7 en los corredores cuando lo ideal es que este entre 8 a 10 pasajeros por Km. La oferta de autobuses no responde a la demanda en horas pico y la ocupación de los autobuses en horarios valle es del 30% al 50%, incluso existen algunos corredores donde se mantiene la misma oferta a lo largo del día; la regularidad del servicio es bastante deficiente llegando solo a un 50% del índice de regularidad cuando

¹ Por ejemplo, el índice de tráfico de la empresa Tom Tom clasifica a la Ciudad de México como la más congestionada de una muestra de 295 ciudades https://www.tomtom.com/en_us/trafficindex/list

² Información proporcionada por CTS EMBARQ México.

³ Reforma Urbana 100 Ideas para ciudades de México, CTS EMBARQ, IMCO, Centro Mario Molina, Septiembre 2013.

⁴ Las emisiones generadas por vehículos, representan hasta un 60% de la contaminación total por partículas suspendidas gruesas (PM-10).

⁵ Los datos son del Reporte Nacional de Movilidad Urbana en México 2014-2015, ONUHABITAT.

lo ideal es 80% o más. El sistema de recaudo no es centralizado y no usa pago electrónico. La información a los usuarios es completamente inexistente, los usuarios no saben cuándo llegará el bus y tampoco las rutas exactas o paradas⁶.

- 1.4 Si bien la mayor parte de los viajes en la ciudad son en transporte público, la baja calidad, inseguridad y lentitud incentivan la migración hacia otras alternativas, principalmente privadas. El número de autos registrados en la ZMVM prácticamente se duplicó en ocho años (2005-2013), al pasar de 3.5 millones a 6.8 millones⁷. El modelo de desarrollo urbano favorece el uso del automóvil particular, 77% de la inversión federal en movilidad se destina a infraestructura orientada al automóvil⁸. De acuerdo al INEGI al 2015, existen alrededor de 30 millones de vehículos registrados en México. Durante el periodo 1980-2012, el crecimiento de la tasa de motorización en México fue de 6,32% anual, mayor al crecimiento de la población del 2,41% en el mismo periodo, de continuar con esas tasas de crecimiento al 2030 la flota vehicular alcanzará a 70 millones⁹. En general, los vehículos viajan con una sola persona, dejando 10 millones de asientos libres. En ciudad de México entre el 2009 y 2013, de los más de 16 millones de m² proyectados de desarrollo inmobiliario, 42% eran estacionamientos¹⁰ y entre el 15 a 20% de la congestión se debe a vehículos que están buscando donde estacionarse¹¹.
- 1.5 La baja calidad del servicio de transporte público y la cantidad creciente de automóviles en las calles son las principales causas del congestionamiento vehicular. La población más afectada por las deficiencias en movilidad, son las personas de bajos ingresos que vive en las periferias de la zona metropolitana. En México, 2 de cada 3 personas en situación de pobreza viven en una ciudad, generalmente en las zonas más alejadas, pobremente equipadas y desconectadas de sus fuentes de trabajo y redes sociales. Las personas de escasos recursos gastan más en satisfacer sus necesidades básicas, existiendo una correlación entre el aumento en los gastos familiares y el hecho de vivir en la periferia urbana extrema. Estas familias destinan hasta un 25% de sus ingresos en movilizarse y son los principales usuarios del transporte público¹².
- 1.6 **Gestación de “nuevas formas de movilidad” en la CDMX y ecosistema emprendedor:** En los últimos diez años se han realizado importantes adelantos para mejorar la movilidad en la CDMX, como la inauguración del Metrobús (un sistema BRT), la implementación de los “corredores”¹³ que buscan organizar y mejorar el servicio del transporte público concesionado, la construcción de la línea 12 del metro, la puesta en marcha del sistema de bicicletas públicas Ecobici, y la aprobación de la nueva Ley de Movilidad en abril de 2014; que declara que “... *La Movilidad es el derecho de toda persona y de la colectividad a realizar el efectivo desplazamiento de individuos y bienes...mediante los diferentes modos de transporte reconocidos en la Ley...*”.
- 1.7 En 2016, cuando se declaró la situación de “contingencia ambiental”, el gobierno reforzó y amplió el programa “Hoy No Circula” para limitar la cantidad de autos en circulación. La necesidad de reducir la cantidad de vehículos en las calles ha empujado a muchos emprendedores a lanzar iniciativas muy innovadoras de automóviles compartidos, automóviles en alquiler, bicicletas, motocicletas, etc. En la CDMX están surgiendo y creciendo rápidamente nuevos emprendimientos en movilidad que reinventan el sentido de propiedad de los vehículos, desarrollan nuevas tecnologías, y utilizan datos y la conectividad en nuevas aplicaciones. Emprendimientos como; *Carrot, ECONDUCE, Parkimóvil*,

⁶ Proyecto de Transformación del Transporte Público Concesionado, CTS EMBARQ México, 2015.

⁷ <http://labrujula.nexos.com.mx/?p=305>

⁸ Reforma Urbana: 100 Ideas para las Ciudades de México, CTS EMBARQ, 2013.

⁹ Planes Integrales de Movilidad. Lineamientos para una Movilidad Urbana Sustentable, ITDP, 2012.

¹⁰ Menos Cajones, Más Ciudad: El Estacionamiento en la Ciudad de México, ITDP, 2014.

¹¹ Datos proporcionados por CTS EMBARQ México.

¹² Reforma Urbana: 100 Ideas para las Ciudades de México, CTS EMBARQ, 2013.

¹³ Grupo de concesionarios que se agrupan y forman una empresa y tienen una ruta definida por la Secretaría de Movilidad de la Ciudad.

Autotraffic, Punto a Punto, BUSSI, BICICOM, etc.; forman parte de un sector denominado “Smart mobility” o “nuevas formas de movilidad” que busca generar innovación disruptiva en movilidad compartida, experiencia de viaje, productos y toma de decisiones de desplazamiento basada en información y tecnología.

- 1.8 Estas nuevas iniciativas se están desarrollando en un entorno cada vez más favorable al emprendimiento en México. De acuerdo a la Secretaría de Economía, en los últimos años México ha incrementado de forma significativa el número de ingenieros y de trabajadores técnicos graduados de universidades, se estima que cada año las universidades gradúan a 115.000 nuevos profesionales en esos ramos¹⁴. Llama también la atención la cantidad de emprendimientos nuevos de base tecnológica (tech start-ups) que están surgiendo¹⁵. El crecimiento de la penetración de internet, uso de celulares, y bancarización en los últimos 10 años le ha permitido a la población acceder a más información y mejor educación, lo cual crea "mejores" emprendedores e inversionistas. El ecosistema emprendedor ha sido fortalecido con la presencia de diferentes actores: aceleradoras, incubadoras, fondos de inversión de impacto, asociaciones enfocadas en la creación de un ecosistema, e instituciones gubernamentales. La Asociación Mexicana de Capital Privado (AMEXCAP) al día de hoy cuenta con 55 fondos de capital de riesgo operando en el mercado. El gobierno ha generado incentivos en fondos de capital emprendedor y está apoyando el emprendimiento a través del INADEM, NAFIN y CONACYT.
- 1.9 **Limitaciones de la nueva movilidad.** Si bien se está generando un polo de innovación entorno a la movilidad en la CDMX y existe un ecosistema de emprendimiento fortalecido, la innovación en movilidad se están realizando de forma aislada y sin un enfoque de Sistema de Transporte Integrado, ello genera emprendimientos que buscan la solución individual que puede ser útil en el corto plazo y para un número limitado de personas pero que no buscan sinergias con el transporte público, y por tanto su escalabilidad es limitada. Además la innovación no está siendo dirigida necesariamente a resolver los principales problemas de movilidad de la ciudad, como la mejora del transporte público concesionado. Los actores privados y públicos están dispersos y están actuando sin un foco o dirección compartida.

2. LA SOLUCIÓN

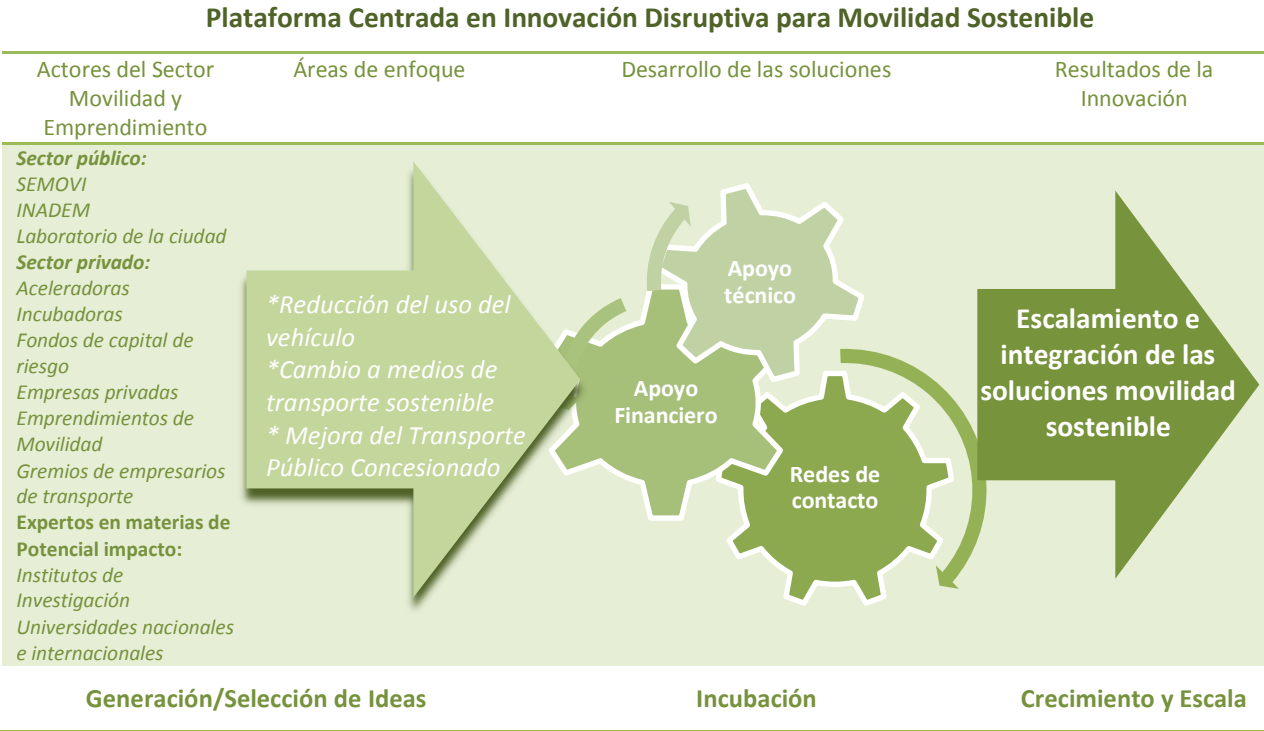
Descripción del proyecto

- 2.1. El proyecto busca aprovechar el momento y entorno favorable para la innovación en movilidad urbana, que se está viviendo en la CDMX y encauzarlo para procurar resolver los principales problemas de desplazamiento de la ciudad. El impacto esperado del proyecto es contribuir a la mejora de la calidad de vida en la CDMX promoviendo iniciativas innovadoras para una movilidad más sostenible. El resultado esperado es contribuir a la reducción de la congestión vehicular en la CDMX.
- 2.2. Los emprendimientos de alto impacto no se dan de forma aislada, se requiere una acción con visión sistémica- más allá de solo la interacción con algunos jugadores- que tenga una dirección futura para generar innovación disruptiva, escalable y replicable en diversas regiones. En este sentido el proyecto trabajará con los principales actores en movilidad urbana del sector público, sector privado y expertos en materias de potencial impacto (tecnología, urbanismo, antropología, etc.); para generar una plataforma de innovación completamente enfocada en el usuario. A esta plataforma de innovación se la denominará “*Plataforma de Innovación Disruptiva en Movilidad Sostenible*”. 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

¹⁴ Secretaría de Economía (2013) PROMÉXICO: México es oportunidad.

¹⁵ http://www.nytimes.com/2013/02/24/opinion/sunday/friedman-how-mexico-got-back-in-the-game.html?_r=0

sistema de transporte público concesionado (mejorar). En el siguiente gráfico se muestran las diferentes etapas y componentes de la plataforma.



- 2.3. El articulador de esta “plataforma de innovación en movilidad” será el Centro de Transporte Sustentable de México (CTS EMBARQ México), institución que tiene más de 13 años de experiencia local en el tema de transporte y que ha trabajado de cerca con los sectores público y privado para lograr mejorar la movilidad en la CDMX. El CTS EMBARQ México participó de forma activa como asesor en la elaboración de la nueva Ley de Movilidad y también ha estado apoyando la incubación y desarrollo de emprendimientos en movilidad con el objetivo de promoverlos como medios complementarios al transporte público.
- 2.4. **Innovación:** El proyecto pretende generar un “Silicon Valley” de movilidad en la Ciudad de México. Es decir, un ecosistema de alta innovación y alto impacto. Esta plataforma será pionera en su conceptualización a nivel América Latina, y buscará cambiar la forma tradicional en la que se trata de empujar innovación en la región mediante el involucramiento de los principales actores para generar preguntas concretas a problemas reales que identifiquen soluciones específicas y sofisticadas. La selección de las soluciones estará a cargo de equipos multidisciplinarios con experiencia en transporte, desarrollo urbano, tecnología, políticas públicas, negocios, etc. El acompañamiento durante la gestación, implementación y escala de las soluciones también es una característica innovadora del proyecto; al momento existen muchas iniciativas de llamados a soluciones para ciudades, pero ninguna exclusiva en el tema de transporte y que ofrezca un seguimiento continuo hasta su escala.
- 2.9 **Componente I: Creación de la “Plataforma de Innovación Disruptiva en Movilidad Sostenible”:** El primer paso para crear la plataforma será elaborar un estudio diagnóstico sobre los avances tecnológicos e iniciativas innovadoras en movilidad para atender las debilidades del actual sistema de transporte de la ciudad. Adicionalmente, se realizará un estudio enfocado en el transporte público concesionado¹⁶ en las tres áreas débiles identificadas; gestión de operación, medio de pago e

¹⁶ Si bien el CTS EMBARQ México ha realizado un estudio sobre las debilidades del sistema de transporte público concesionado queda pendiente realizar estudios específicos que permitan identificar potenciales soluciones tecnológicas que podrían ser adaptadas a los corredores.

información al usuario, buscando identificar las últimas tendencias en tecnología e innovación que podrían ser adaptadas para los “corredores”¹⁷. Posteriormente, se convocará a los actores más relevantes en el tema de movilidad de la CDMX para presentarles los hallazgos y pedirles su activa participación en mesas de trabajo y talleres para identificar los principales problemas, prioridades y oportunidades del sistema de transporte de la ciudad para que de forma conjunta e informada se planteen retos específicos que atiendan las prioridades del sector. Una vez identificados los retos, para la búsqueda de soluciones se lanzarán diferentes convocatorias e iniciativas a nivel local e internacional, que permitan identificar las ideas más innovadoras. La implementación y prueba de las soluciones también será acompañada, con apoyo técnico y financiero, para asegurar su viabilidad comercial e integración con el sistema de transporte de la ciudad. En el caso del transporte público concesionado, se espera que los procesos y estructura de la plataforma, además del conocimiento y experiencia del CTS EMBARQ México, permitirán plantear preguntas específicas que busquen soluciones puntuales para temas como control de flota, optimización de rutas, pago electrónico, planificación de viajes, etc.

- 2.5. Las soluciones a ser identificadas podrían estar en distintas fases de desarrollo, se busca potenciar innovación más que emprendimiento, por tanto si las soluciones ya existen, pero o están desarticuladas o aún están en una fase de prueba piloto, el proyecto buscará integrarlas y expandirlas¹⁸.

2.10 **Componente II: Promoción de un Sistema Integrado de Transporte y Movilidad Sostenible:** En la evaluación que realizó el CTS EMBARQ México sobre el transporte público en CDMX, se identificó una total ausencia del concepto de “integración” en el Sistema de Transporte. Los diferentes medios de transporte: autobuses, metro, metrobús, Red de Transporte de Pasajeros (RTP); no están conectados entre ellos, carecen de una planificación consensuada de sus operaciones, y en muchos casos compiten en lugar de complementarse. Los nuevos emprendimientos de movilidad (automóviles compartidos, bicicletas compartidas, motocicletas compartidas, etc.); tampoco están integrados al sistema, y su implementación y escala se está realizando sin una planificación consensuada o estratégica.

2.11 Al momento existen intentos tanto del sector privado como del sector público para trabajar de forma más coordinada. Por un lado, los emprendimientos de movilidad se han agrupado en una asociación civil, denominada MUEVAC¹⁹, que tiene como objetivo: reducir la cantidad de vehículos particulares en las calles, comercializar de forma conjunta los servicios que sus miembros ofrecen, y establecer un diálogo con autoridades. Por otro lado, la Sub-secretaría de Planeación de la SEMOVI, tiene planificado implementar en los próximos meses una iniciativa de “distritos de movilidad inteligente” en cuatro distritos de la ciudad: Santa Fe, Polanco, Granadas y la zona del aeropuerto. Los distritos inteligentes incentivarán la multi-modalidad con transporte sustentable, promoviendo el uso de transporte público inteligente, bicicleta, movilidad eléctrica, recorridos compartidos, autos compartidos, bicicletas compartidas, entre otros.

2.12 Este componente promoverá estas tendencias a través de tres actividades centrales:

- i) **Planes de Movilidad para grandes empresas:** Las pérdidas que sufren las empresas por temas de movilidad se dan por varios factores que van desde los subsidios de vehículos, el espacio destinado a parqueos, hasta la baja productividad de los empleados, por el cansancio físico y mental, además de la desconcentración y el estrés. Por el lado de los

¹⁷ Se trabajará de forma exclusiva con los corredores que ya cuentan con autobuses nuevos que tienen dispositivos tecnológicos como GPS, cámaras de seguridad, y contadores de pasajeros (en algunos casos).

¹⁸ Por ejemplo, una de las posibles preguntas podría ser, *¿cómo promover movilidad compartida en un núcleo (hub) empresarial - como Santa Fé en CDMX- utilizando la infraestructura actual?*, se lanzarán entonces convocatorias a nivel local e internacional que atiendan esta pregunta y nos permitan identificar posibles soluciones nuevas o existentes que cumplan con el enfoque ASI. Una vez identificadas, se buscará potenciarlas principalmente con tecnología, para posteriormente pilotearlas. Se acompañará las soluciones durante sus distintas etapas de desarrollo (con financiamiento y asesoría técnica) para asegurar su viabilidad comercial, promoviendo el aprendizaje conjunto y el intercambio de experiencias.

¹⁹ Cuyos miembros son CABUFY, ECOBICI, CARROT, AVENTONES, BLA BLA CAR, KANGOU, ECONDUCE, RESERBUS, y UBER.

empleados, las pérdidas también son importantes. Los empleados pasan más tiempo atorados en el tráfico que de vacaciones (26 días al año), y gastan mucho dinero en trasladarse a su trabajo (del 17 al 25% del total de su salario las personas de menores ingresos y entre el 3 al 10% de sus ingresos las personas con un mayor nivel de salarios). En este sentido el proyecto buscará trabajar con las grandes empresas que tengan más de 350 empleados para desarrollar planes de movilidad²⁰, promoviendo un sistema integrado de transporte y movilidad sostenible. El CTS EMBARQ México tiene experiencia en alianzas con empresas²¹, mediante el proyecto; buscará ampliar la cantidad de corporativos que implementen estrategias de movilidad sostenible; ofrecerá a las empresas las soluciones desarrolladas por la “plataforma de innovación” y buscará pilotear, cuando aplique, algunas de esas soluciones con empresas interesadas o en los “distritos inteligentes”²². La participación del sector empresarial para la implementación de las soluciones a ser identificadas en el componente I, es clave para alcanzar su adopción y escala.

ii) Estrategia de comunicación y socialización con sociedad civil: Con relación a la sociedad civil, el proyecto mantendrá una estrecha relación con los agentes de cambio de la sociedad civil para concientizar a la población sobre la magnitud e importancia del problema de movilidad urbana, y sobre cómo cada ciudadano puede contribuir a resolverlo. Se realizarán campañas mediáticas de amplia difusión en la ciudad y alianzas con los agentes de cambio más relevantes para promover movilidad sostenible en la CDMX.

iii) Productos de conocimiento y difusión de aprendizajes: Se desarrollarán productos de conocimiento que permitan dar visibilidad a la plataforma y a la CDMX como un referente para la innovación en temas de movilidad. Se tiene planificado realizar publicaciones en diferentes formatos y en diferentes medios, sobre las “nuevas formas de movilidad” o “movilidad inteligente” que se están creando en la CDMX con el propósito de expandir el aprendizaje a otras ciudades de la región y el mundo. Se realizará una estrategia de comunicación que tome en cuenta las diferentes audiencias y los mensajes que se desean transmitir.

Resultados, Impacto, Seguimiento y Evaluación del Proyecto

2.13 El impacto esperado del proyecto es contribuir a la mejora de la calidad de vida en la CDMX promoviendo iniciativas innovadoras para una movilidad urbana más sostenible. El resultado esperado es contribuir a la reducción de la congestión vehicular en la CDMX.

2.14 El proyecto tendrá una duración de 36 meses, para monitorear los avances del proyecto se seleccionaron indicadores que contribuyan al indicador aspiracional de Ciudades Inclusivas, al Marco de Resultados Corporativo y que permitan medir el avance de aspectos claves del proyecto. Los principales indicadores seleccionados son: reducción del tiempo de viaje en transporte público (en los buses que utilicen algunas de las soluciones implementadas por el proyecto, se espera una reducción del 10%, lo que implica 32 millones de horas ahorradas), reducción de vehículos de ocupación individual (se calcula que al menos 144.000 vehículos saldrán de las calles por otras alternativas de movilidad inteligente) y reducción de CO₂²³ (14.400 toneladas). Al final del proyecto 1 millón de personas²⁴ en la CDMX habrán

²⁰ También se procurará trabajar con Secretarías de Estado a nivel nacional y universidades.

²¹ En 2014 inició un programa denominado “Red Óptimo” mediante el cual ofrecía a las empresas realizar un diagnóstico de la movilidad empresarial para identificar y promover estrategias de movilidad sustentable entre los empleados como: promoción del transporte público, gestionar rutas empresariales, trabajar a distancia, redistribuir jornadas laborales, horarios escalonados, uso de bicicleta, etc.

²² En zonas específicas de la ciudad como Santa Fe, donde existe una alta concentración de población y empleo, se genera un gran volumen de viajes y por ende de congestión, solo en Santa Fe se realizan 845 mil viajes diarios. En la zona de Polanco la velocidad promedio en hora pico es de 7.2 Km por hora. *Información proporcionada por CTS EMBARQ México.*

²³ Indicador CRF 340100 “Emisiones de gases de efecto invernadero (GEIs) evitadas (en toneladas de CO₂e)”.

mejorado su movilidad a través de alguna solución identificada o potenciada por el proyecto²⁵. Para mayor información sobre los indicadores ver Anexo I Matriz de Resultados y Anexo VI Proyecciones de los indicadores de impacto.

- 2.15 **Seguimiento:** Para dar seguimiento a los principales indicadores de desempeño del proyecto incluidos en el Anexo I: Matriz de Resultados, el CTS EMBARQ México mantendrá un sistema de monitoreo de las actividades y logros del proyecto. El CTS EMBARQ México será responsable también de presentar de forma semestral los reportes de seguimiento (*PSR por sus siglas en inglés*) que incluyen datos actualizados de los indicadores de la matriz de resultados, hasta el final del periodo de desembolso.
- 2.16 **Evaluación:** Para evaluar el impacto del proyecto y el alcance de las metas planificadas se realizará una evaluación final del proyecto a los 36 meses después del primer desembolso²⁶. La evaluación buscará responder las siguientes preguntas: ¿El proyecto ha logrado catalizar un ecosistema de innovación en movilidad? ¿Las soluciones identificadas por el proyecto están siendo utilizadas y han mejorado la movilidad en la CDMX? ¿Los corredores del transporte público concesionado han mejorado su gestión de operación, sistemas de cobro e información al usuario? ¿Las empresas y la sociedad civil han mantenido una participación activa durante la implementación del proyecto?.

3. ALINEACIÓN CON EL GRUPO BID, ESCALABILIDAD Y RIESGOS DEL PROYECTO

Alineación con el Grupo BID

- 3.1 La estrategia país de México 2013-2018, menciona la importancia del tema de transporte y movilidad, como un reto de desarrollo urbano que debe ser enfrentado y apoyado por el Banco. En este sentido, el Banco ha estado apoyando el transporte sostenible por medio de entidades sub-nacionales, financiando el desarrollo de planes de transporte urbano, además de proporcionar asistencia técnica para fortalecer su estructura institucional. Respecto a la CDMX, al momento, el BID se encuentra apoyando la implementación del “Programa Integral de Seguridad Vial para la Ciudad de México”, que será el primer documento de política pública sobre el tema, y definirá las acciones que se implementarán para reducir los hechos de tránsito.
- 3.2 El proyecto con el CTS EMBARQ México busca complementar el trabajo del Banco y contribuir a sus objetivos en el tema de mejoras en la calidad de vida de los ciudadanos. El proyecto será implementado con la colaboración de los especialistas de transporte del BID para asegurar alineamiento y dirección estratégica de las soluciones innovadoras a ser implementadas.

Escalabilidad

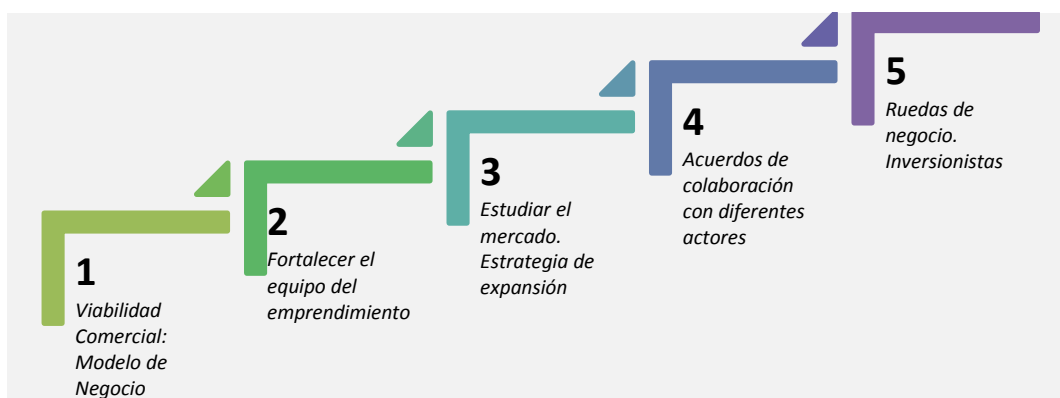
- 3.3 El proyecto busca convertir a la CDMX en un referente de soluciones de movilidad para la región. La magnitud del problema de congestión de la CDMX y la cantidad de recursos y actores que están involucrados en el tema, así como también su urgencia y prioridad, permitirán probar soluciones a escalas significativas y en condiciones adversas similares a muchas ciudades de la región. Una de las prioridades del proyecto es escalar las soluciones, por lo tanto, desde el inicio es importante definir una estrategia que asegure que las mejores ideas sean realmente implementadas. La participación temprana y activa de los actores más relevantes en temas de movilidad y emprendimiento en la plataforma, facilitará la implementación y masificación de las mejores soluciones. En el siguiente gráfico se explica el

²⁴ Para estimar el número de beneficiarios bajo un escenario conservador se están realizando los siguientes supuestos: al final de los 3 años, se logrará mejorar el servicio de al menos 1.600 buses, cada bus transporta en promedio 600 personas día, lo que resulta en 960.000 personas beneficiadas solo por las mejoras en los buses. Se espera que por medio de soluciones que busquen reducir la cantidad de autos (al menos 4 soluciones) se mejore la movilidad de al menos 40.000 personas adicionales.

²⁵ Indicador CRF 210400 “Número de personas que adoptan nuevas prácticas o tecnologías”.

²⁶ La fecha de la evaluación final podrá ser modificada por el líder de supervisión y deberá ser realizada cuando se considere pertinente. También será posible reasignar estos recursos a otras actividades de conocimiento que se consideren de mayor relevancia para disseminar los resultados e impacto de la intervención.

“camino hacia el escalamiento” que seguirán las soluciones de movilidad a ser generadas o potenciadas por el proyecto.



- 3.4 Durante la fase de escalamiento se acompañará a las soluciones identificadas en su interacción con actores del sector público y sector privado, que al ser miembros de la plataforma estarán familiarizados con las diferentes iniciativas y habrán participado de forma activa en su conceptualización e implementación²⁷. Si la solución muestra ser efectiva y la población demanda este servicio y además el modelo de negocio es claro y comercialmente viable, su escalamiento en la ciudad es muy probable. La informalidad y desorganización del sistema de transporte público concesionado, y el incremento desmedido del número de vehículos en las calles, son males que afectan a muchas ciudades de la región, por tanto cualquier mejora que se logró en la CDMX podría servir de ejemplo a otras ciudades de América Latina y el Caribe.

Riesgos del Proyecto

- 3.5 Los principales riesgos del proyecto están relacionados con el involucramiento activo de los diferentes actores en el lanzamiento e implementación de la plataforma. Es clave para el proyecto mantener interesados e involucrados a los diferentes actores del sector público, privado y los expertos en potenciales áreas de impacto. La presencia del FOMIN, al ser un actor neutral, en cierto modo contribuye al fortalecimiento de estas relaciones. Abajo se describen en detalle los riesgos que se identificaron en el diseño así como también sus posibles medidas de mitigación.

Riesgos	Índice de probabilidad	Nivel de gravedad	Medida de mitigación
Apoyo técnico o financiero a las soluciones de movilidad es insuficiente para resolver los problemas que tienen que enfrentar para su escalamiento	Media	Media	Se va a trabajar muy de cerca con actores experimentados en el ecosistema de emprendimiento de CDMX incluyendo fondos de inversión apoyados por el FOMIN
Conductores de los autobuses concesionados que participen en las acciones de mejoramiento se oponen a las mejoras propuestas	Media	Media	Se trabajará de forma cercana con líderes de las empresas de transporte para asegurar su involucramiento
Decadencia de seguridad y/o de la percepción del transporte urbano integrado en México y disminución sustancial de su uso, aumentando el uso del automóvil privado	Baja	Alta	Campaña concientización coordinada con el gobierno de CDMX

²⁷ Por ejemplo, en el caso de transporte público concesionado, una de las posibles soluciones a la falta de información al usuario para planificar viajes, podría ser el desarrollo o mejora de plataformas que utilicen información de los GPS para dar la ubicación de los autobuses, así el usuario sabe cuándo llegará el bus y su destino. Las empresas de transporte y el gobierno de la ciudad de México, como fueron parte activa de la identificación del problema y la solución, estarán interesados en pilotear este tipo de soluciones en algunos de los corredores.

Las soluciones presentadas son de baja calidad y no cumplen con los criterios estipulados para su escalamiento	Baja	Alta	Desde el inicio del proyecto, se establecerán relaciones con Universidades y con centros de investigación que promuevan la participación de sus alumnos e investigadores
Poco interés de inversionistas en apoyar emprendimientos de movilidad	Baja	Media	El proyecto establecerá relaciones con fondos de capital de riesgo e inversores para involucrarlos desde el inicio con el fin de despertar su interés en el tema
Modelo de “corredores” no es expandido o es sustituido por otra medida	Baja	Media	El proyecto mantendrá una relación cercana con las autoridades para mantenerse al tanto de los cambios de decisión sobre la implementación de los corredores
Debilidad de la agencia ejecutora para ejecutar los componentes del proyecto	Baja	Media	La agencia ejecutora desde Octubre de 2016 pasó de ser CTS EMBARQ México, miembro afiliado a WRI Internacional, a ser WRI México. Lo que implicó además del cambio de nombre un sello de garantía adicional sobre la capacidad del ejecutor y la oportunidad de apoyarse en una red internacional de expertos.

4 COSTO Y FINANCIAMIENTO

- 4.1 El proyecto tiene un costo total de US\$2.040.000, de los cuales US\$1.000.000 (49%) serán aportados por el FOMIN y US\$1.040.000 (51%) por la contraparte. Se utilizará el instrumento de cooperación técnica no reembolsable. La contraparte de CTS EMBARQ México será cubierta con aportes directos de la Fundación Shell a CTS EMBARQ México.
- 4.2 **Reconocimiento retroactivo de los fondos de contrapartida:** Se reconocerán como fondos de contrapartida US\$ 290.000 que otorgó la Fundación Shell como capital semilla a un emprendimiento de minibuses compartidos. La elegibilidad del proyecto se dio el 17 de Junio de 2016 y los fondos semilla se otorgaron en Octubre de 2016.

Componentes del Proyecto	FOMIN	Contraparte	Total
<i>Componente 1: Creación de la “Plataforma de Innovación Disruptiva en Movilidad Sostenible”</i>	728.000	750.000	1.478.000
<i>Componente 2: Promover un Sistema Integrado de Transporte y Movilidad Sostenible</i>	87.000	155.000	242.000
<i>Ejecución & Supervisión</i>	95.000	135.000	230.000
<i>Revisiones Ex post</i>	40.000		40.000
<i>Contingencias</i>	50.000		50.000
Gran Total	1.000.000	1.040.000	2.040.000
% of Financiamiento	49%	51%	100%

5 AGENCIA EJECUTORA DEL PROYECTO Y ESTRUCTURA DE IMPLEMENTACIÓN

Descripción de la Agencia Ejecutora del Proyecto

- 5.1 El **Centro de Transporte Sustentable de México Asociación Civil** (cuyo nombre comercial es CTS EMBARQ México) será la Agencia Ejecutora de este proyecto y firmará el convenio con el Banco. El CTS EMBARQ México es una organización sin fines de lucro con más de 13 años trabajando en México; forma

parte del *World Resources Institute*²⁸, institución que promueve la equidad y la prosperidad a través del buen manejo de recursos naturales²⁹.

- 5.2 CTS EMBARQ México tiene una amplia experiencia en el tema de movilidad urbana y Sistemas Integrados de Transporte. Empezó su trabajo en México asesorando al gobierno para la implementación del BRT de la CDMX (metrobús). Durante los últimos años ha mantenido un rol activo como asesor técnico del sector público en temas de movilidad, habiendo participado como principal colaborador en la elaboración de la Ley de Movilidad de abril de 2014.
- 5.3 El CTS EMBARQ México promueve la articulación de los diferentes medios de transporte en las ciudades, buscando que el transporte público ofrezca un servicio confiable, eficiente, cómodo y seguro, que permita movilizar a los usuarios con altos estándares de calidad, acceso y cobertura. El CTS EMBARQ México busca mejorar la calidad de vida de las personas a través de iniciativas de asesoría y acompañamiento en la planeación, implementación, y operación de Sistemas Integrados de Transporte, y Sistemas BRT. Al momento, el CTS EMBARQ México se encuentra trabajando con el Programa Federal de Apoyo al Transporte Masivo (PROTRAM) en Planes Integrales de Movilidad Urbana Sustentable (PIMUS); y generando soluciones en gestión de la demanda mediante innovación y emprendimiento.
- 5.4 **Fundación Shell** ha venido financiando el trabajo de la red EMBARQ desde 2002, es uno de los más antiguos y principales financiadores de CTS EMBARQ México. La Fundación Shell, creada en el 2000, es un órgano independiente del Grupo Shell. Tiene como principal propósito crear y escalar nuevas soluciones a los retos de desarrollo globales. Aplicando un enfoque de negocio a los mayores problemas ambientales y sociales relacionados con el sector energético busca apalancar las redes y habilidades de Shell para lograr un gran impacto en el desarrollo.
- 5.5 La Fundación Shell ha apoyado iniciativas de movilidad durante varios años, su objetivo es ofrecer soluciones de transporte sostenible, seguro y económico a poblaciones de bajos ingresos. Busca mejorar el acceso a transporte limpio y económico en las ciudades, mejorar la calidad de los servicios de transporte urbano o rural, y mejorar la intensidad de eficiencia y emisiones a través de la innovación en tecnología. Considerando el alineamiento de sus objetivos como institución y la relación estrecha que ha desarrollado con los años con el CTS EMBARQ México, la Fundación Shell proporcionará los recursos de contraparte para el proyecto a través de desembolsos directos al ejecutor. Además de los recursos financieros, Shell apoyará al proyecto con sus redes de contacto a nivel global y experiencia en el tema de “nuevas formas de movilidad”.

Estructura y Mecanismo de Implementación

- 5.6 El CTS EMBARQ México establecerá una Agencia Ejecutora (AE) y la estructura necesaria para ejecutar las actividades del proyecto y gestionar los recursos del proyecto con eficacia y eficiencia. El CTS EMBARQ México también se responsabilizará por producir informes de avance acerca de la implementación del proyecto. La AE estará conformada por un coordinador de proyecto, un asistente administrativo/financiero y el apoyo del personal técnico de las direcciones de Transporte e Innovación de CTS EMBARQ México.
- 5.7 La AE se encargará de: (i) la gerencia del proyecto en la áreas financieras, administrativas y técnicas, según lo establecido en el reglamento operativo; (ii) el seguimiento operativo a las actividades del proyecto; (iii) el diseño, implementación y ejecución del POA; (iv) la organización y seguimiento

²⁸ Cuenta con más de 450 especialistas en temas de entorno urbano, cambio climático, alimento, bosques, movilidad y agua. EMBARQ es el centro de innovación en movilidad perteneciente a WRI y tiene presencia en México, Brasil, China, India, Turquía y Estados Unidos. Los resultados de los centros internacionales de EMBARQ desde 2005 han sido: 3.3 millones de toneladas de CO2 evitadas, 1,2 billones de horas en viaje ahorradas, 1.922 vidas salvadas y 4.8 billones de inversión apalancada.

²⁹ En Septiembre de 2016 CTS EMBARQ México firmó un acuerdo con WRI Internacional para cambiar de nombre y pasar a ser WRI México, el cambio de nombre se dará de forma oficial en el primer trimestre del 2017.

administrativo del programa; (v) las adquisiciones y contrataciones del proyecto, incluyendo la formulación de los términos de referencia y la supervisión y coordinación con los consultores contratados; (vi) el control de la gestión y el manejo del presupuesto; (vii) el trámite de las solicitudes de desembolsos de la contribución del Banco; (viii) la preparación de los estados financieros de los recursos utilizados; (ix) la presentación de informes administrativos y técnicos al Banco y al FOMIN; (x) la coordinación de las acciones necesarias con los diferentes actores del proyecto; (xi) la revisión y propuesta de cambios al reglamento operativo; y (xii) la difusión de resultados. Los detalles de la estructura de la Agencia Ejecutora y los requerimientos de los informes de avance se encuentran en el Anexo V en los archivos técnicos de esta operación.

6 CUMPLIMIENTO CON HITOS Y ARREGLOS FIDUCIARIOS ESPECIALES

- 6.1 **Desembolsos por Resultados y Arreglos Fiduciarios.** El Ejecutor se comprometerá a los arreglos estándar del FOMIN referentes a desembolsos por resultados, adquisiciones, y gestión financiera especificados en el Anexo V. Los desembolsos del proyecto estarán condicionados a la verificación del cumplimiento de los hitos, de acuerdo a los medios de verificación acordados entre la UE y el FOMIN. El cumplimiento de los hitos no exime a la AE de la responsabilidad de cumplir los indicadores del marco lógico y los objetivos del proyecto.
- 6.2 Bajo la modalidad de gestión de proyectos basada en riesgo y desempeño, los montos de los desembolsos del proyecto se determinarán de acuerdo a las necesidades de liquidez del proyecto estimados para un período máximo de 6 meses. Estas necesidades se acordarán entre el FOMIN y el Ejecutor y reflejarán las actividades y costos programados en el ejercicio de planificación anual. El primer desembolso estará condicionado al cumplimiento de condiciones previas y los sucesivos desembolsos se efectuarán siempre y cuando se cumplan las siguientes dos condiciones: i) verificación por parte del FOMIN de que los hitos se han cumplido, según lo acordado en la planificación anual; y, ii) que la AE haya justificado al menos el 80 % de los avances de fondos anticipados acumulados.
- 6.3 **Adquisiciones y Contrataciones.** Para la adquisición de bienes y contratación de servicios de consultoría, la AE se registrará por las Políticas de Adquisiciones del BID (GN-2349-9 y GN-2350-9), de acuerdo a las prácticas del mercado para el sector privado o comercial y que sean aceptables para el Banco.

7 ACCESO A LA INFORMACIÓN Y PROPIEDAD INTELECTUAL

- 7.1 **Acceso a la información.** De acuerdo con la Política de Acceso a Información del Banco, la información contenida en el presente Memorando de Donantes se considera de carácter público. De acuerdo con la excepción 4.1.j establecida en la Política de Acceso a Información del Banco, la documentación contenida en todos y cada uno de los anexos relativos al presente Memorando de Donantes es de carácter confidencial y uso interno, no pudiendo divulgarse hasta dentro de diez (10) años a contar desde la fecha oficial de aprobación del proyecto en el Comité de Donantes.
- 7.2 **Propiedad Intelectual.** El Banco tendrá el derecho a difundir los aprendizajes y experiencias obtenidas en el marco del proyecto por los medios que se considere pertinente. Respecto a la propiedad intelectual de las soluciones, dependiendo del grado de desarrollo de cada solución y el apoyo que recibió del proyecto; el Banco tendrá el derecho de difundir las lecciones aprendidas y modelos de negocio exitosos, con fines informativos y de bien público. En el caso de realizarse rondas de inversión para las soluciones de movilidad apoyadas por el proyecto, el Grupo BID tendrá una participación preferencial.