

DOCUMENTO DE COOPERACIÓN TÉCNICA (CT)

I. Información Básica de la CT

▪ País/Región:	MEXICO
▪ Nombre de la CT:	Programa de Apoyo a la Expansión del Transporte Público en la Ciudad de México
▪ Número de CT:	ME-T1405
▪ Jefe de Equipo/Miembros:	Crotte Alvarado, Amado (INE/TSP) Líder del Equipo; Lefevre, Benoit Jean Marie (CSD/CCS) Jefe Alterno del Equipo de Proyecto; Baladi Rodriguez, Aziz (INE/TSP); Barrios Nunez, Uriel (CID/CME); Cabrera Botero, Maria Margarita (CSD/CCS); Chavez Pena, Rafael (VPC/FMP); Filippo, Agustin Ignacio (CID/CME); Garza Cortina, Miriam (VPC/FMP); Hidalgo Roca, Iciar (INE/INE); Miranda Monroy, Edna (CID/CME); Morduchowicz, Alejandro (SCL/EDU); Ramirez Ramirez, Gmelina Juliana (CSD/CCS); Rodriguez Cabezas, Paola Katherine (INE/TSP); Rodriguez Perez, Ariel Enrique (VPC/FMP); Sanmartin Baez, Alvaro Luis (LEG/SGO); Zappani, German (VPC/FMP)
▪ Taxonomía:	Apoyo al Cliente
▪ Operación a la que la CT apoyará:	.
▪ Fecha de Autorización del Abstracto de CT:	2 May 2019.
▪ Beneficiario:	Gobierno de la Ciudad de México: Secretaría de Movilidad, Secretaría de Medio Ambiente, Órgano Regulador del Transporte, Metrobús y Cablebús
▪ Agencia Ejecutora y nombre de contacto:	Inter-American Development Bank
▪ Donantes que proveerán financiamiento:	Programa de Infraestructura Sostenible del Reino Unido(SIP)
▪ Financiamiento solicitado del BID:	US\$500,000.00
▪ Contrapartida Local, si hay:	US\$0
▪ Periodo de Desembolso (incluye periodo de ejecución):	36 meses
▪ Fecha de inicio requerido:	1 septiembre, 2019
▪ Tipos de consultores:	Firmas y consultores individuales
▪ Unidad de Preparación:	INE/TSP-Transporte
▪ Unidad Responsable de Desembolso:	CID/CME-Representación México
▪ CT incluida en la Estrategia de País (s/n):	Sí
▪ CT incluida en CPD (s/n):	Sí
▪ Alineación a la Actualización de la Estrategia Institucional 2010-2020:	Inclusión social e igualdad; Productividad e innovación

II. Descripción del Préstamo/Garantía Asociado

- 2.1 La Ciudad de México (CDMX) es una de las urbes más pobladas de la región de Latino América y el Caribe, con una población y mancha urbana en constante crecimiento, lo que genera importantes retos de movilidad, de mantenimiento y expansión de su infraestructura para transporte público, y de congestionamiento y producción de emisiones contaminantes.
- 2.2 A pesar de que la CDMX tiene 12 líneas de metro, 7 líneas de Bus Rapid Transit (BRT - Metrobús), un tren ligero, diversas líneas de trolebús, un sistema de bicicletas públicas (EcoBici), una red de ciclovías, calles peatonales principalmente en el centro histórico, un programa de restricción vehicular con objetivos ambientales (Hoy No Circula), además de zonas de cobro para estacionamiento en la vía pública, presenta

grandes desafíos en términos de congestión vial. Según el estudio de congestión vial INRIX 2017 *Global Traffic Scorecard Infographic*, la CDMX está posicionada como la tercera ciudad de América Latina con mayor tráfico, sólo por debajo de Sao Paulo y Bogotá¹.

- 2.3 Casi el 70% de los viajes en la CDMX y el 82% de los viajes en la Zona Metropolitana del Valle de México (ZMVM) se realizan en transporte público concesionado, principalmente con un modelo de concesiones individuales llamado hombre-camión². La edad promedio de su flota es de 18 años, y se caracteriza por operar sin planeación formal, con una flota inadecuada, por ser insegura y contaminante. A su vez, el modelo de concesiones individuales (raramente concesiones de ruta), implica que los ingresos de cada autobús son en función de los pasajeros que transporta, lo que produce competencia entre operadores para ganar pasajeros. Como resultado se efectúan ascensos y descensos en lugares no autorizados, aumento de congestión e incrementan los accidentes de tránsito³.
- 2.4 En el caso de América Latina el sector de transporte, y particularmente los vehículos pesados y ligeros, representa una tercera parte de las emisiones de CO₂⁴. En el caso específico de la CDMX las emisiones provenientes del sector de transporte contribuyen con una tercera parte de las emisiones de partículas, 82% de emisiones de Compuestos Orgánicos Volátiles (COV) y 90% de CO, además el transporte público y de carga pesada contribuyen con 50% de las emisiones de PM10 y PM2.5⁵. Estos resultados son evidentes si se toma en consideración que la flota vehicular motorizada a nivel nacional casi se duplicó entre enero de 2005 (13,43 millones) y enero de 2015 (25,6 millones)⁶.
- 2.5 El gobierno de la CDMX publicó recientemente su Plan Estratégico de Movilidad 2018-2024. Dicho Plan contiene tres objetivos prioritarios: integración de los sistemas de transporte, mejora y ampliación de la red de transporte público existente para disminuir los tiempos de traslado, y protección del usuario mediante servicios seguros e incluyentes⁷. Además, en 2019 se publicó el Plan de Reducción de Emisiones del Sector Movilidad en la Ciudad de México⁸, que contiene tres ejes estratégicos: reducir los viajes más contaminantes, cambiar a viajes más sustentables, y mejorar la tecnología existente para reducir emisiones.
- 2.6 Estos planes incluyen: la creación de 100 km de corredores exclusivos para transporte público, cuatro líneas de un nuevo sistema de transporte público por cable (Cablebús), la expansión de sistemas de transporte masivo en la ruta Constitución de 1917 - Santa Martha, ampliación de la red de Metrobús en seis líneas, la expansión de la línea 12 del Metro hasta Observatorio junto con la compra de 30 trenes para el resto del sistema, mejora del Tren Ligero, además de la creación del Programa de Movilidad de Barrio de transporte con bajas emisiones.

III. Objetivos y Justificación de la CT

¹ [Link al documento.](#)

² [Link al documento.](#)

³ [Link al documento.](#)

⁴ *International Energy Agency*, 2014 CO₂ Highlights.

⁵ [Link al documento.](#)

⁶ Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática, [INEGI](#).

⁷ [Link al documento.](#)

⁸ [Link al documento.](#)

- 3.1 **Objetivos.** Para apoyar al gobierno de la CDMX en la ejecución de ambos planes de movilidad, esta Cooperación Técnica (CT) desarrollará diversos estudios para: mejorar y expandir la red de transporte público, sustituir la flota de transporte público concesionado, mejorar la seguridad vial. Adicionalmente, propondrá soluciones de micromovilidad (incluyendo vehículos eléctricos como monopatines y bicicletas) con el objetivo de reducir los tiempos de viaje, mejorar la calidad del medio ambiente, y reducir la tasa de mortalidad y lesiones graves ocasionadas por hechos de tránsito.
- 3.2 Los productos de esta CT serán insumos técnicos para la construcción de cuatro líneas de teleférico, la implementación de seis líneas de Metrobús, diseñar un sistema de renovación de la flota de autobuses concesionados (incluyendo el análisis sobre autobuses eléctricos) y de taxis de la ciudad, desarrollar el Programa Integral de Seguridad Vial (PISVI) de la ciudad, diseñar un modelo de movilidad escolar y proveer lineamientos para regular y promover la micromovilidad.
- 3.3 En línea con los objetivos del fondo UK SIP, todos los estudios propuestos buscarán el desarrollo de infraestructura sustentable, con bajas emisiones de carbono y resiliente. También buscarán mayor participación del sector privado en la operación de transporte público semimasivo. Estas acciones también coinciden con la estrategia del Banco en cuanto a reducción de pobreza y desigualdad, así como crecimiento sostenible por medio de más y mejores alternativas de transporte público.
- 3.4 **Teleféricos.** Uno de los principales retos de la movilidad en la ciudad es el modo de transporte en la primera/última milla, sobre todo para la población de bajos ingresos que vive en la periferia de la ciudad. En la última década, diversas ciudades alrededor del mundo han construido redes de transporte público por cable, como complemento de los sistemas masivos de movilidad urbana. Además, este modo de transporte público busca mejorar la integración urbana, la accesibilidad, la seguridad y la calidad de vida, generando oportunidades de empleo para la población más vulnerable.
- 3.5 En México, únicamente existe un sistema de transporte por cable (Mexicable), que conecta la parte alta de la Sierra de Guadalupe en el municipio de Ecatepec, Estado de México, con el Tren Suburbano, que tiene como destino la CDMX. La línea 1 de Cablebús conectará Cuautepec con Indios Verdes (norte de la ciudad) con 9,4 kilómetros de extensión, 5 estaciones, 3 terminales, 374 cabinas (cada una con capacidad de 10 personas), y se prevé esté terminada su obra a mediados del 2020.
- 3.6 **Metrobús (BRT).** A su vez la estrategia del gobierno de la CDMX busca mejorar la calidad del servicio de la red, por ejemplo, mediante la ampliación de la línea 5 con 35 nuevas estaciones y 20 kilómetros más de cobertura, y con un nuevo modelo de adquisición de flota. A pesar de su innovador método de asociación público-privada conformada por empresas de transportistas, fideicomisos privados y recaudo centralizado, parte de la flota no ha recibido suficiente mantenimiento y alguna ya requiere ser sustituida. Se está planteando un nuevo esquema de asociación público-privada similar al que se está implementando en Santiago de Chile, Chile, y Bogotá, Colombia, con dos empresas independientes, una para la compra o arrendamiento de autobuses, y otra para la operación del servicio y mantenimiento de la flota.
- 3.7 Para alcanzar dicho propósito Metrobús pretende modificar los contratos de concesión de los operadores, agregar nuevos lineamientos en los contratos de los arrendatarios, además de reestructurar la parte administrativa de su sistema. Aunado a ello, los contratos definirán nuevos y más estrictos criterios de desempeño, además de alentar una clara distribución de los riesgos de operación. En conjunto Metrobús

pretende replantear su modelo de adquisición de flota a través de la consolidación de nuevos criterios financieros con los operadores, arrendatarios y fideicomisos, para promover una constante y versátil renovación de flota.

- 3.8 **Sustitución de flota.** Esta CT busca apoyar también el análisis de mejores prácticas en materia de transporte urbano e interurbano sustentable, incluyendo la sustitución de flota concesionada por el Órgano Regulador del Transporte. La flota se caracteriza por exceder la antigüedad prevista en la ley, por su estado deteriorado, por generar altas emisiones contaminantes y riesgos para la seguridad vial. Similarmente, la flota de taxis concesionados que, según datos de la Secretaría de Movilidad de la CDMX, actualmente supera las 100 mil unidades⁹, se caracteriza por vehículos contaminantes, en malas condiciones de mantenimiento, y su antigüedad también supera los límites establecidos en la normatividad vigente.
- 3.9 Por ejemplo, el vehículo que predomina para ofrecer el servicio de taxi es el modelo Nissan Tsuru, que de acuerdo con LATIN NCAP no cumple con los estándares de seguridad para prevenir muertes y lesiones graves en sus ocupantes¹⁰. Por ello, el gobierno de la CDMX desea establecer mecanismos de financiamiento atractivos para los concesionarios para sustituir autobuses y taxis con altos estándares de calidad, seguridad y emisiones. Asimismo, la sustitución de la flota de transporte público y de los taxis tiene un potencial importante de reducción de Gases de Efecto Invernadero (GEI) por medio de vehículos más limpios como los autobuses eléctricos, de un cambio modal inducido por mejoras del transporte público, y a través de la reducción de viajes de vehículos pesados por mejora en la eficiencia del sistema.
- 3.10 **Seguridad vial.** De acuerdo con datos del Instituto Nacional de Salud Pública (INSP), nuestro país ocupa el séptimo lugar a nivel mundial y el tercero en la región de Latinoamérica en muertes por siniestros viales, con 22 decesos de jóvenes de entre 15 y 29 años al día, y 24 mil decesos en promedio al año. Los siniestros viales constituyen la primera causa de muerte en jóvenes entre 5 y 29 años de edad y la quinta entre la población general¹¹. A pesar de que el tema de seguridad vial en la CDMX ha cobrado importancia en los últimos años, y que se han implementado una serie de políticas públicas a favor de la reducción de muertes en las vialidades, existe una fragmentación transversal de responsabilidades entre los entes públicos del gobierno. Esta situación se refleja en problemas de coordinación para la creación de políticas públicas, planes, programas y leyes, para la toma de decisiones, la recopilación de datos, implementación de acciones, entre otros.
- 3.11 **Movilidad escolar.** En un alto porcentaje de los hechos de tránsito se ven involucradas personas menores de edad. Debido a los efectos colaterales de la movilidad de los niños, la Secretaría de Movilidad ha impulsado iniciativas en la CDMX para incrementar la independencia de los niños en sus desplazamientos, y para disminuir el impacto ambiental de los mismos. Además del latente riesgo al que están sujetos los estudiantes, profesores y padres de familia, existe un incremento de tráfico asociado a la movilidad escolar, es decir, en zonas cercanas a los colegios y en horarios de entrada o salida de ellos. Actualmente en la ZMVM el propósito de viaje

⁹ Secretaría de Movilidad: obtenido del [link](#).

¹⁰ [Link al documento](#).

¹¹ Instituto Nacional de Salud Pública, obtenido del [link](#).

“ir a la escuela” es el segundo más importante después de “ir al trabajo”, con un poco más de 4,1 millones de viajes diarios¹².

- 3.12 **Micromovilidad.** La micromovilidad es una nueva modalidad de transporte para viajes cortos, usualmente los de primera y última milla. En la CDMX el sistema de bicicletas públicas EcoBici, que inició operaciones en 2013, fue la primera alternativa de micromovilidad. Recientemente diversas compañías privadas ofrecen el servicio de bicicletas sin anclaje, bicicletas eléctricas, motonetas, y *scooters* o monopatines. Dichas empresas operan en las zonas de mayor demanda de viajes cortos, y en zonas receptoras de viajes al trabajo. Sin embargo, los primeros tramos de viaje en la CDMX, que frecuentemente inician en los suburbios, dependen de modalidades de transporte como bicitaxis, mototaxis, taxis ilegales que operan con automóviles *Volkswagen Beetle* con antigüedad de más de 20 años y los microbuses (movilidad a escala barrio). Estos modos de transporte, además de ser irregulares en su mayoría, son inseguros, caros, contaminantes, y poco confiables. La CDMX busca implementar un nuevo modelo de movilidad para primera y última milla en zonas de la periferia para mejorar los tiempos y costos de viaje de los usuarios.
- 3.13 El gobierno de la CDMX es responsable del desarrollo de política pública e infraestructura para fomentar sistemas urbanos de transporte limpios, asequibles, seguros y eficientes. Esta CT apoyará al gobierno de la CDMX en el fortalecimiento de sus capacidades de análisis, diseño e implementación de políticas públicas e implementación de proyectos de movilidad sustentable y seguridad vial. La CT financiará estudios que apoyen la planeación, construcción y operación de la primera línea de Cablebús, apoyará el diseño de un nuevo modelo de adquisición de flota para el sistema Metrobús, y desarrollará un esquema de sustitución de flota de autobuses y taxis, entre otros, que en conjunto mejorarán la calidad del transporte público en la ciudad.

IV. Descripción de las actividades/componentes y presupuesto

- 4.1 Consistente con el objetivo de la División de Transporte del Banco, de promover el desarrollo económico y calidad de vida de sus habitantes a través de actividades de transporte e infraestructura de manera eficiente, accesible, sostenible y segura, la línea operativa y de conocimiento propuesta posee una visión integrada y multimodal del transporte de pasajeros en combinación con las áreas estratégicas de Seguridad Vial, Transporte Sostenible y Sistemas Inteligentes de Transporte. Las acciones propuestas son:
- 4.2 **Componente 1. Apoyo para la implementación de infraestructura de transporte público y para la renovación de flota de transporte concesionado (US\$300.000).** Este componente incluye: (i) la realización de estudios para la liberación de los predios del derecho de vía para una o dos líneas de Cablebús, además de estudios de demanda de pasajeros y análisis costo-beneficio para la instalación de sus líneas; (ii) elaborar bases de licitación para la ampliación de la red de Metrobús, así como para la renovación de su flota, además del desarrollo de acciones en sus estaciones para aprovechar el tiempo de espera; y (iii) definir mecanismos y estructuras de financiamiento para la sustitución y renovación de autobuses concesionados por el Órgano Regulador del Transporte y taxis en la Ciudad de México.

¹² [Link al documento.](#)

- 4.3 **Componente 2. Desarrollo de mecanismos para mejorar la seguridad vial y movilidad escolar (US\$75.000).** Este componente incluye: (i) actualización del PISVI 2016-2018 por el PISVI 2019-2024, desarrollado de acuerdo con la Ley de Movilidad y la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano; y (ii) iniciar el diseño de un Programa de Movilidad Escolar a favor de la autonomía infantil en sus desplazamientos, que permita reducir los hechos de tránsito, las emisiones contaminantes de fuentes móviles asociadas a los traslados escolares y el congestionamiento vial de la CDMX.
- 4.4 **Componente 3: Apoyo para la regulación e implementación de servicios de micromovilidad (US\$75.000).** Este componente incluye: (i) estudios que promuevan lineamientos de regulación para transportes alternativos de última milla; y (ii) estudios a escala barrio a favor de la organización y operación de los modos de transporte tipo mototaxis, bicitaxis, y *scooters*, y transportes no regulados de la periferia de la ciudad, entre otros, con un enfoque en la movilidad de personas y mercancías, y con una perspectiva de género. Además, estos estudios propondrán el modelo de regulación más adecuado que permita la innovación y mejoras continuas en la provisión del transporte.
- 4.5 **Componente 4. Apoyo para la ejecución de la CT (US\$50.000).** Para lograr una exitosa ejecución de esta CT se contratará a un(a) consultor individual para la elaboración de términos de referencia de los estudios, la revisión de los entregables de las firmas consultoras, la coordinación de eventos, así como para supervisar, evaluar, monitorear y apoyar la ejecución de la CT.

Presupuesto Indicativo (\$US)

Actividad / Componente	Descripción	BID	Financiamiento Total
Componente 1		300.000	300.000
Estudio de derecho de vía de la construcción de una línea de Cablebús	Estudio de identificación de predios para la instalación de estaciones y torres del sistema de transporte Cablebús	50.000	50.000
Estudio de demanda de pasajeros - Cablebús	Identificación de número de pasajeros potenciales del sistema	50.000	50.000
Estudio costo-beneficio para por lo menos una línea de Cablebús	Estudio de factibilidad económica para la construcción de por lo menos una línea de Cablebús	50.000	50.000
Estudio sobre bases de licitación para ampliar la red	Identificación de esquemas para licitaciones duales de adquisición de flota y operación del sistema	50.000	50.000
Análisis de mejores prácticas para la sustitución de autobuses concesionados y taxis	Establecer mecanismos de financiamiento atractivos para los concesionarios para sustituir autobuses y taxis con altos estándares de calidad, seguridad y emisiones	92.000	92.000
Capacitaciones	Talleres de capacitación de los estudios	8.000	8.000
Componente 2		75.000	75.000
Elaboración del PISVI 2019-2024	Elaborar un diagnóstico de seguridad vial y proponer acciones para reducir el número de muertos y lesionados graves a causa de hechos de tránsito	35.000	35.000
Estrategias de movilidad escolar sustentable	Estrategia para minimizar los riesgos de tránsito de los estudiantes y reducir el congestionamiento vial	32.000	32.000
Capacitaciones	Talleres de capacitación de los estudios	8.000	8.000
Componente 3		75.000	75.000
Apoyo para la regulación de sistemas de micromovilidad	Propuestas para regular los sistemas de micromovilidad y para incrementar su flota y áreas de operación	35.000	35.000

Actividad / Componente	Descripción	BID	Financiamiento Total
Elaborar recomendaciones para mejorar los transportes no regulados de la periferia de la CDMX	Elaborar un diagnóstico y recomendaciones para la regulación y mejora de la operación de los sistemas de transporte de última milla en la periferia de la ciudad	32.000	32.000
Capacitaciones	Talleres de capacitación de los estudios	8.000	8.000
Componente 4		50.000	50.000
Apoyo para la ejecución de la CT	El consultor elaborará términos de referencia de los estudios, hará las revisiones de los entregables de las firmas consultoras, además de coordinar eventos, supervisar, evaluar, y monitorear los estudios	50.000	50.000
Total		500.000	500.000

V. Agencia Ejecutora y estructura de ejecución

- 5.1 Esta CT responde a una solicitud realizada por la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México, a través de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público. A solicitud del Gobierno de México, el Banco a través de TSP/CME ejecutará la CT para facilitar la coordinación interinstitucional y la ejecución oportuna de los estudios, de conformidad con los lineamientos de Productos de CT (GN-2629-1). El valor agregado del Banco y de TSP/CME está probado en la ejecución exitosa y a satisfacción de los clientes de cuatro CTs en los últimos tres años, todas relacionadas con los temas de la presente CT, como transporte sostenible y seguridad vial. Adicionalmente, a través de TSP/CME se realizarán reuniones periódicas con cada agencia gubernamental beneficiaria para lograr su participación e involucramiento en todas las etapas de las actividades, desde elaboración y opinión de términos de referencia hasta revisión de entregables y su seguimiento.
- 5.2 Las actividades a ejecutar bajo esta operación se han incluido en el Plan de Adquisiciones (Anexo IV) y serán ejecutadas de acuerdo con los métodos de adquisiciones establecidos del Banco, a saber: (i) contratación de consultores individuales, según lo establecido en las normas AM-650; y (ii) contratación de firmas consultoras para servicios de naturaleza intelectual según la GN-2765-1 y sus guías operativas asociadas (OP-1155-4) y (iii) contratación de servicios logísticos y otros servicios distintos a consultoría, de acuerdo a la política GN-2303-20. Las contrataciones directas son resultado de estudios previos financiados con otra CT.

VI. Riesgos importantes

- 6.1 No se perciben riesgos importantes para la ejecución de esta CT, excepto por la coordinación entre las diversas dependencias. Como estrategia de mitigación, el Banco continuará su diálogo con las autoridades para impulsar su colaboración.

VII. Excepciones a las políticas del Banco

- 7.1 No se han identificado excepciones a las políticas del Banco.

VIII. Salvaguardias Ambientales

- 8.1 No se esperan impactos sociales o ambientales negativos derivados de la implementación de esta CT, ya que los productos serán estudios de consultores. En cumplimiento de la Política de Salvaguardas Ambientales (OP-703), esta CT se cataloga como "C". Ver [Formulario de Análisis de Salvaguardas](#) y [Filtro de Políticas de Salvaguardas](#).

Anexos Requeridos:

- Anexo I: [Solicitud del Cliente](#)
- Anexo II: [Matriz de Resultados](#)
- Anexo III: [Términos de Referencia](#)
- Anexo IV: [Plan de Adquisiciones](#)



Oficio No.305.-024/2019

Ciudad de México, a 06 de febrero de 2019

SRA. VERÓNICA ZAVALA LOMBARDI

Gerente de los Departamentos de Países de Centroamérica,
Haití, México, Panamá, y la Republica Dominicana
Banco Interamericano de Desarrollo

Por medio de la presente me permito informar a usted que la Secretaría de Administración y Finanzas de la Ciudad de México ha manifestado a esta Secretaría de Hacienda y Crédito Público su interés en recibir el apoyo del Banco Interamericano de Desarrollo (BID), mediante una cooperación técnica no reembolsable (CT) por un monto aproximado de USD \$500,000.00, que permita llevar a cabo proyectos de movilidad prioritarios enmarcados en el Plan Estratégico de Movilidad de la Ciudad de México.

El objetivo de dicha asistencia técnica es realizar los siguientes estudios: i) Análisis de demanda para cuatro líneas de "Cablebús" que buscan reducir los tiempos y costos de transporte para la población de cuatro alcaldías de la ciudad; ii) Análisis costo-beneficio de la implementación de las cuatro líneas de "Cablebus"; iii) Otros a definir.

Por lo anterior, agradeceré realizar las gestiones conducentes para que dicha Secretaría reciba esta CT, así como que sea el BID quien la ejecute.

Sin otro particular hago propicia la ocasión para enviarle un cordial saludo.


ATENTAMENTE
El Titular de la Unidad

GAG/PRE













GABRIEL YORIO GONZÁLEZ

C.c.p. - Luz Elena González Escobar, Secretaria de Administración y Finanzas de la Ciudad de México.
Pável Sosa Martínez, Titular de la Coordinación de los Centros de Transferencia Modal de la Ciudad de México.
Gabriel Farfán Mares.- Director General de Organismos Financieros Internacionales.- SHCP. PRESENTE.
Tomás Bermúdez, Representante en México del Banco Interamericano de Desarrollo.-BID
Miguel Taborga, Jefe de Operaciones del Banco Interamericano de Desarrollo en México.-BID
Amado Crotte, Especialista en Transporte del Banco Interamericano de Desarrollo.-BID

Results Matrix												
Outcomes												
Outcome:	1 Studies to improve and expand the public transport network, replace the public transport fleet, improve road safety, and propose micromobility solutions.											
Indicators	Flags*	Unit of Measure	Baseline	Baseline Year	Means of verification	2019	2020	2021	2022	EOP		
1.1 Studies		#studies	0.00	2019		P		5.00	1.00	3.00		
						P(a)						
						A						



Outputs: Annual Physical and Financial Progress

1 Support for the implementation of public transport infrastructure and for the renewal of the transport fleet						Physical Progress					Financial Progress									
Outputs	Output Description	Unit of Measure	Baseline	Baseline Year	Means of verification	2019	2020	2021	2022	EOP	2019	2020	2021	2022	EOP	Theme	Fund	Flags		
1.1 Feasibility study completed	Study of Right-of-way for the construction of a Cablebus line	Studies (#)	0	2019	Consulting study	P	0	1	0	0	1	P	0	50000	0	0	50000	Sustainable Infrastructure	SIP	
						P(a)					0	P(a)					0			
						A						A								
1.2 Feasibility study completed	Study of the passenger demand for a Cablebus line	Studies (#)	0	2019	Consulting study	P	0	1	0	0	1	P	0	50000	0	0	50000	Sustainable Infrastructure	SIP	
						P(a)					0	P(a)					0			
						A						A								
1.3 Feasibility study completed	Cost-benefit study for at least one Cablebus line	Studies (#)	0	2019	Consulting study	P	0	1	0	0	1	P	0	50000	0	0	50000	Sustainable Infrastructure	SIP	
						P(a)					0	P(a)					0			
						A						A								
1.4 Feasibility study completed	Study on bidding rules to expand the Metrobús network	Studies (#)	0	2019	Consulting study	P	0	1	0	0	1	P	0	50000	0	0	50000	Sustainable Infrastructure	SIP	
						P(a)					0	P(a)					0			
						A						A								
1.5 Diagnostics and assessments completed	Analysis of best practices for the replacement of buses and taxis	Diagnostics (#)	0	2019	Diagnosis of mechanisms of financing	P	0	0	1	0	1	P	0	0	92000	0	92000	Sustainable Infrastructure	SIP	
						P(a)					0	P(a)					0			
						A						A								
1.6 Training workshops delivered	Socialization and training of the results of the studies above mentioned	Workshops (#)	0	2019	List of Assistants	P	0	0	0	1	1	P			8000	8000	Sustainable Infrastructure	SIP		
						P(a)					0	P(a)								0
						A						A								
2 Development of mechanisms to improve road safety and school mobility						Physical Progress					Financial Progress									
Outputs	Output Description	Unit of Measure	Baseline	Baseline Year	Means of verification	2019	2020	2021	2022	EOP	2019	2020	2021	2022	EOP	Theme	Fund	Flags		
2.1 Diagnostics and assessments completed	Preparation of the Integral Road Safety Program (PISVI) 2019-2024	Diagnostics (#)	0	2019	PISVI 2019-2024	P	0	1	0	0	1	P	0	35000	0	0	35000	Sustainable Infrastructure	SIP	
						P(a)					0	P(a)					0			
						A						A								
2.2 Strategies designed	Sustainable school mobility strategies	Strategies (#)	0	2019	Strategy of scholar mobility designed	P				1	1	P			32000	32000	Sustainable Infrastructure	SIP		
						P(a)					0	P(a)								0
						A						A								
2.3 Training workshops delivered	Socialization and training of the studies above mentioned	Workshops (#)	0	2019	List of Assistants	P				1	1	P			8000	8000	Sustainable Infrastructure	SIP		
						P(a)					0	P(a)								0
						A						A								
3 Support for the regulation and implementation of micromobility services						Physical Progress					Financial Progress									
Outputs	Output Description	Unit of Measure	Baseline	Baseline Year	Means of verification	2019	2020	2021	2022	EOP	2019	2020	2021	2022	EOP	Theme	Fund	Flags		
3.1 Feasibility study completed	Support for the regulation of micromobility systems	Studies (#)	0	2019	Study with proposals to regulate micromobility systems	P	0	0	0	1	1	P	0	0	0	35000	35000	Sustainable Infrastructure	SIP	
						P(a)					0	P(a)					0			
						A						A								
3.2 Feasibility study completed	Study with recommendations to improve the unregulated transport of the periphery	Studies (#)	0	2019	Studies with recommendations to improve unregulated transport	P	0	0	0	1	1	P			32000	32000	Sustainable Infrastructure	SIP		
						P(a)					0	P(a)								0
						A						A								
3.3 Training workshops delivered	Socialization and training of the studies above mentioned	Workshops (#)	0	2019	List of Assistants	P				1	1	P			8000	8000	Sustainable Infrastructure	SIP		
						P(a)					0	P(a)								0
						A						A								

Other Cost
Consultant: support for the execution of the CT

Total Cost

	2019	2020	2021	2022	Cost
P	\$0.00	\$0.00	\$0.00	\$50,000.00	\$50,000.00
P(a)					\$0.00
A					

	2019	2020	2021	2022	Total Cost
P		\$235,000.00	\$92,000.00	\$173,000.00	\$500,000.00
P(a)					
A					

TÉRMINOS DE REFERENCIA

CONSULTORÍA PARA EL DESARROLLO DE UN NUEVO ESQUEMA LEGAL Y OPERATIVO EN METROBÚS

DIVISIÓN DE TRANSPORTE MÉXICO (ME-T1405)

PROGRAMA DE APOYO A LA EXPANSIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO EN LA CIUDAD DE MÉXICO

1. Antecedentes y Justificación

- 1.1 En forma tradicional la estructura de operación en los corredores de Metrobús, se desarrolla considerando la intervención de varios factores como son:
- Desde el punto de vista normativo en el establecimiento de cada corredor se deben elaborar los documentos que dan sustento al corredor, como son: (i) el aviso que establece el corredor en el que se determina el recorrido del mismo; (ii) el cumplimiento de aspectos primordiales establecidos en la Ley de Movilidad del Distrito Federal hoy Ciudad de México, tales como el Estudio de Balance Oferta Demanda que analiza las condiciones del servicio público de transporte en la zona en la que se establecerá el corredor de que se trate, así como la Declaratoria de Necesidad para otorgar una concesión nueva, documento en el que se establecen condiciones a cumplir por parte del nuevo concesionario y hasta atribuciones de Metrobús no contempladas en otras disposiciones jurídicas; y (iii) finalmente la concesión misma, es un documento que quiere regular la actuación del concesionario estableciendo de manera general sus derechos y obligaciones.
 - Desde el punto de vista de la operación, se han aplicado aspectos tales como: (i) la propiedad de los autobuses que recae en los concesionarios que adquieren mediante financiamientos que se cubren con recursos derivados de la tarifa del usuario del servicio público de transporte, (ii) el establecimiento de un fideicomiso privado que administre los recursos tarifarios que genera la prestación del servicio público, fideicomiso que tiene encomendada la contratación del servicio de peaje y control de accesos además de realizar los pagos de los costos de la operación aplicando reglas de prelación de pagos; y (iii) la regulación del organismo público descentralizado del Gobierno de la Ciudad de México denominado Metrobús a través de la emisión de Reglas de Operación con las cuales se quiere establecer de manera más específica obligaciones a cargo de los concesionarios y facultades a favor de Metrobús, considerando un mecanismo que establece supuestos de irregularidades o incumplimientos de los concesionarios con su contrapartida de sanción económica que denomina “deductivas”.
- 1.2 Todo este esquema que caracteriza a los corredores de Metrobús, no ha podido concretar avances y se encuentra en una etapa de paralización debido en gran parte al aspecto social que reviste la tarifa al usuario, que no ha podido establecerse de forma sistematizada para cubrir las necesidades reales del servicio, es por ello que se quiere explorar mecanismos alternos para empujar el avance exitoso de esta modalidad de servicio público de transporte.

2. Objetivos

- 2.1 El objetivo general es revisar y proponer cambios a los documentos legales que sustentan la operación de Metrobús. Los objetivos particulares: (i) revisar y proponer cambios a los

siguientes documentos: (a) declaratoria de necesidad para el otorgamiento de la concesión correspondiente; (b) concesión base; y (c) contrato constitutivo del fideicomiso 6628 y sus reglas de operación; y (ii) proponer los lineamientos base para un contrato de arrendamiento de flota vehicular.

3 Alcance de los Servicios

3.1 Se considera necesario que el trabajo de la consultoría de asesoramiento se focalice en la revisión de los documentos legales administrativos que rigen la instalación de los corredores y su operación del servicio público de transporte de pasajeros en la Ciudad de México, entre ellos:

- Aviso que establece los corredores de Metrobús y que se publican en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México.
- Declaratoria de Necesidad para el otorgamiento de la o las concesiones correspondientes y que se publica la Gaceta Oficial de la Ciudad de México.
- La normatividad contenida en la Ley de Movilidad del Distrito Federal hoy Ciudad de México y su Reglamento, para establecer posibles contradicciones con los planteamientos finales de esta asesoría o bien que fortalecen las nuevas alternativas.
- Contrato Constitutivo del Fideicomiso 6628, y las Reglas de Operación del Fideicomiso 6628.
- Concesión para la prestación del servicio público de transporte de pasajeros que se emite para los casos de los corredores de Metrobús.

3.2 Una vez analizados los documentos mencionados, posteriormente se generará una serie de propuestas de acción e implementación, alineados con los siguientes temas:

- Propuesta de modificación del contrato constitutivo del fideicomiso y sus reglas de operación que permitan el ejercicio de aspectos tales como la contratación de toda clase de servicios directamente relacionados con el servicio público de transporte de pasajeros, como puede ser el arrendamiento de los autobuses, arrendamiento que se contrate por el fiduciario a cuenta y a nombre de los concesionarios de que se trate según el corredor en el que se actúe; la posibilidad de que el fideicomiso emita certificados bursátiles fiduciarios; que a través del fiduciario se pueda contratar deuda de cualesquier naturaleza que favorezca la liquidez del patrimonio del fideicomiso además de que se establezca el pago de dichos conceptos a su vencimiento a cargo del patrimonio fiduciario.
- Propuesta de un proyecto base de Declaratoria de Necesidad para el otorgamiento de la concesión del servicio público de transporte de pasajeros en los corredores de Metrobús.
- Propuesta de una concesión tipo, para el servicio público de transporte de pasajeros robustecida con aspectos operativos clave que determinen obligaciones prioritarias de los concesionarios y la consecuencia correspondiente incluso de índole económico.
- Propuesta de lineamientos base para el contrato de arrendamiento puro en la proveeduría de los autobuses.

3.3 Es muy importante que todos estos documentos estén articulados entre sí, de tal forma que no se incurra en contradicciones o transgresiones a la normatividad y permitan el avance y crecimiento eficaz a futuro del Sistema de Corredores de Transporte Público de Pasajeros de la Ciudad de México “Metrobús”.

4 **Actividades Clave**

4.1 Las tareas de la consultoría pueden agruparse de forma sintética en las siguientes:

- **Actividad 1.** Plan de trabajo y levantamiento de información. La firma consultora deberá realizar un plan de trabajo que incluya un cronograma con las actividades que se realizarán y los entregables. Deberá también recabar todos los documentos legales administrativos que rigen la instalación de los corredores y la operación del servicio público de pasajeros Metrobús.
- **Actividad 2.** Revisión y análisis de los documentos legales. El consultor analizará los documentos legales administrativos de Metrobús, debiendo como mínimo tomar en consideración la Constitución de la Ciudad de México, la Ley de Movilidad de la Ciudad de México y demás normas vigentes aplicables al Metrobús.
- **Actividad 3.** Elaboración de la declaratoria de necesidad y estrategia de emisión.
- **Actividad 4.** Revisión y sugerencia de modificaciones al Contrato de fideicomiso 6628 y sus reglas de operación.
- **Actividad 5.** Revisión y sugerencia de modificaciones al título de concesión.
- **Actividad 6.** Elaboración de los lineamientos base del contrato de arrendamiento.

5 **Resultados y Productos Esperados**

- **Entregable 1.** Plan de trabajo, a los cinco días de iniciado el contrato se deberá entregar el documento que detalle las actividades a llevar a cabo y un cronograma del proyecto.
- **Entregable 2.** Informe de la revisión y análisis de los documentos legales.
- **Entregable 3.** Declaratoria de necesidad y estrategia de emisión.
- **Entregable 4.** Propuesta de modificación al contrato del fideicomiso 6628 y sus reglas de operación.
- **Entregable 5.** Propuesta de modificación al título de concesión.
- **Entregable 6.** Lineamientos base del contrato de arrendamiento.

6 **Calendario del Proyecto e Hitos**

	Meses			
Entregables	1er	2do	3ero	4to
Entregable 1.	X			
Entregable 2		X		
Entregable 3	X			
Entregable 4			X	
Entregable 5			X	
Entregable 6				X

7 **Requisitos de los Informes**

7.1 Los informes deberán entregarse en formato de Microsoft Word.

8 **Criterios de aceptación**

- 8.1 Los productos parciales y final deberán cumplir con lo establecido en estos Términos de Referencia, y para ser considerados como aprobados deberán incorporar la retroalimentación de funcionarios del BID.

9 Supervisión e Informes

- 9.1 La firma consultora informará de manera simultánea al personal de Metrobús y el BID los avances del proyecto y entregará los informes, según los términos establecidos en el presente documento.
- 9.2 Los informes serán entregados a Amado Crotte, Especialista de Transporte en México. El BID revisará los contenidos, realizará los comentarios y solicitará se integren en los documentos parciales y final para su aprobación final

10 Calendario de Pagos

- 10.1 Las condiciones de pago se basarán en los hitos o entregables del proyecto. El Banco no espera hacer pagos por adelantado en virtud de contratos de consultoría a menos que se requiera una cantidad significativa de viajes. El Banco desea recibir la propuesta de costos más competitiva para los servicios descritos en el presente documento.
- 10.2 La Tasa de Cambios Oficial del BID indicada en el SDP se aplicará para las conversiones necesarias de los pagos en moneda local.

Plan de Pagos	
Entregables	%
1. Entregable 1 y 2	30 %
2. Entregable 3 y 4	30 %
3. Entregable 5 y 6	40 %
TOTAL	100%

TÉRMINOS DE REFERENCIA

CONSULTORÍA PARA EL ESTUDIO DE DERECHO DE VÍA DE LA CONSTRUCCIÓN DE LA LÍNEA 1 DEL SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO CABLEBÚS DE LA CIUDAD DE MÉXICO, INDIOS VERDES - CUAUTEPEC

DIVISIÓN DE TRANSPORTE MÉXICO (ME-T1405)

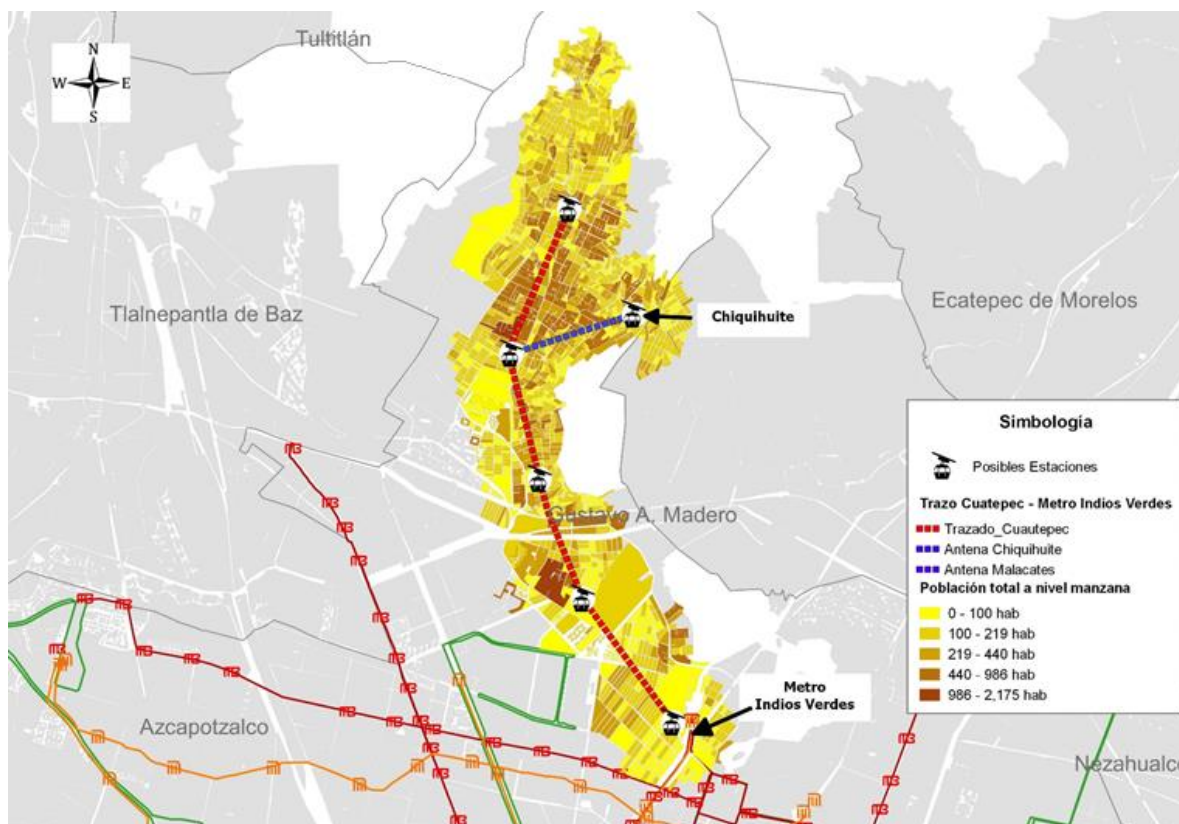
PROGRAMA DE APOYO A LA EXPANSIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO EN LA CIUDAD DE MÉXICO

1. Antecedentes y Justificación

- 1.1 Establecido en 1959, el Banco Interamericano de Desarrollo ("BID" o "Banco") es la principal fuente de financiamiento para el desarrollo económico, social e institucional en América Latina y el Caribe. Proporciona préstamos, subvenciones, garantías, asesoramiento sobre políticas y asistencia técnica a los sectores público y privado de sus países prestatarios.
- 1.2 Desde la División de Transporte del Banco Interamericano de Desarrollo perseguimos el objetivo de promover el desarrollo económico y calidad de vida de sus habitantes a través de actividades de transporte e infraestructura de manera eficiente, accesible, sostenible y segura.
- 1.3 Nuestra línea operativa y de conocimiento poseen una visión integrada de los diferentes tipos de pasajeros y transporte de carga (carretera, urbano, ferroviario, aéreo, puertos) en combinación con las áreas estratégicas de Seguridad Vial, Logística de Cargas, Transporte Sostenible, Sistemas Inteligentes de Transporte y Grandes Proyectos. La experiencia y la generación de conocimiento específico son los factores de diferenciación del Banco en el sector transporte en Latinoamérica.
- 1.4 Los proyectos de transporte tienen en cuenta las características de cada país, la importancia de la integración regional, las dimensiones de género y las intervenciones ambientales, sociales y fiscales, al mismo tiempo que subrayan la importancia del crecimiento de la inversión pública y de la participación del sector privado en la financiación de infraestructuras.
- 1.5 El objetivo general del proyecto para la construcción de la Línea 1 de "Cablebús" es mejorar la movilidad urbana en la zona nororiente de la Ciudad de México, mediante la implementación de un sistema de transporte masivo tipo monocable, con lo que se brindará a los usuarios un servicio de transporte público ágil, eficiente y amigable con el ambiente, adecuando la estructura urbana existente de la zona, que permita el ahorro de tiempo y una reducción en el costo de viaje de los usuarios de transporte público; así como la conexión con otros sistemas de la Red de Transporte Público de la Ciudad de México.
- 1.6 El proyecto se enmarca en el Plan Estratégico de Movilidad de la Ciudad de México 2018-2024, ya que éste contempla tres objetivos prioritarios en materia de movilidad, los cuales incluyen: la integración de los sistemas de transporte, la mejora y ampliación de la red existente para disminuir los tiempos de traslado y la protección del usuario mediante servicios seguros e incluyentes. En este sentido, se expresa una vocación para la ampliación de los sistemas actuales bajo el "Eje Expansión de Cobertura de Redes de Transporte Masivo", en particular se señala una línea de acción que considera la "Creación del Sistema Cablebús" que refiere a los sistemas de transporte vía monocable.
- 1.7 El desarrollo de la Línea 1 se llevará a cabo en la Demarcación Gustavo A. Madero ubicada al centro de la Zona Metropolitana del Valle de México (ZMVM) y al nororiente de la Ciudad

de México, zona que tiene un papel estratégico de enlace del sector metropolitano norte con el resto de la Ciudad, ya que colinda al norte con los municipios de Tlalnepantla y Ecatepec y al oriente con Netzahualcóyotl, quedando directamente relacionada con otros municipios del Estado de México.

- 1.8 Adicionalmente, la estructura vial primaria de la Demarcación Gustavo A. Madero presenta una cobertura desequilibrada, pues a pesar de que la parte sur poniente, entre la Calzada Vallejo, la Av. Eduardo Molina, el Eje 5 Norte Montevideo y el Circuito Interior cuenta con accesibilidad de transporte, los problemas de accesibilidad hacia los asentamientos de Cuauhtepac, confinados por la Sierra de Guadalupe y a la zona nororiente limítrofe con los municipios de Netzahualcóyotl y Ecatepec no han sido resueltos, esto debido a que los asentamientos de la zona de la Sierra de Guadalupe, la configuración accidentada del terreno y el grado de consolidación de los mismos, lo que incide directamente en los problemas sociales y la calidad de vida de la población.
- 1.9 De acuerdo con la información de la Encuesta Intercensal 2015 - INEGI en la Demarcación de Gustavo A. Madero habitan 1,16 millones de habitantes con un grado de marginación muy bajo. Se estima que el proyecto impactará a un 26% de la población de la Alcaldía, es decir, más de 300 mil personas considerando un radio de 700 metros a lo largo del trazo.
- 1.10 El sistema de transporte proyectado en la zona de Cuauhtepac es una telecabina monocable, con vehículos dotados de pinzas desembragables, que brindará una **capacidad de transporte máxima de 4.000 pasajeros/hora en cada sentido** para el Eje Principal que tiene como Origen la Estación Indios Verdes ubicada adyacente a la Estación del Metro Indios Verdes, hasta la Colonia Cuauhtepac Barrio Alto, esta línea tiene 5 estaciones y 56 soportes con una longitud de 7,66 km. Además, se considera un eje secundario adicional denominado “Chiquihuite” con 1,70 km, con una estación terminal, 9 soportes y capacidad para 1.000 pasajeros/hora.



2. Objetivos

- 2.1 Realizar los estudios relativos para la liberación de los predios del derecho de vía de la Línea 1 Indios Verdes-Cuautepec del Sistema de Transporte Público Cablebús de la Ciudad de México, indicados en la Ingeniería Básica y Trazo del proyecto proporcionado por el Órgano Regulador del Transporte, siguiendo el proceso desde la identificación de los predios en donde se montarán las estaciones y los soportes del Sistema hasta la adquisición y asignación al Órgano Regulador de Transporte.
- 2.2 El objetivo general es identificar los predios y afectaciones, indicadas en la Ingeniería Básica y Trazo del proyecto proporcionado por el Órgano Regulador del Transporte, del Sistema de Transporte Público Cablebús de la Ciudad de México de los 56 soportes y 5 estaciones del eje principal y de los 9 soportes y una estación del eje secundario, para la liberación de los predios del derecho de vía de acuerdo a la estimación de costos, con base en información oficial proporcionada por parte de las áreas correspondientes del gobierno de la Ciudad de México, para la construcción de la Línea 1 del Sistema de Transporte Público de Cablebús de la Ciudad de México, Indios Verdes – Cuautepec de una longitud de 9,4 km.

3. Alcance de los Servicios

- 3.1 Los objetivos Específicos son: (i) desarrollar un plan de trabajo que detalle paso a paso las actividades a realizar para la adquisición de los predios, así como establecer la metodología a utilizar previa autorización del Órgano Regulador de Transporte (ORT); (ii) identificar las áreas de afectación temporales y definitivas de las estaciones y soportes mencionados, para obtener las superficies totales por afectar; (iii) describir la ubicación de los soportes y estaciones de cada uno de los predios, así como la identificación de los posibles riesgos para su adquisición; (iii) desarrollar el programa para la implementación de la liberación de predios de derecho de vía y su justificación; (iv) estimar los costos económicos para la liberación de los predios con base en información oficial proporcionada por parte de las áreas correspondientes del gobierno de la Ciudad de México; y (v) brindar recomendaciones y buenas prácticas para la implementación de la liberación de derecho de vía.

4. Actividades Clave

- 4.1 Para el cumplimiento de los objetivos de esta consultoría se deberán llevar a cabo las siguientes actividades:
- 4.2 **Elaboración de Plan de Trabajo desglosando cada entregable y producto de esta consultoría**
 - a) Determinar y calendarizar las actividades a realizar para la adquisición de los predios afectados para la construcción de los soportes y estaciones que comprende el sistema de acuerdo al Trazo establecido y la ingeniería básica del proyecto.
 - b) La propuesta metodológica deberá basarse en producir insumos relevantes para el estudio y recopilación de datos oficiales que se generen de reuniones clave con actores estratégicos del Gobierno de la Ciudad de México que coadyuven a la liberación del derecho de vía, como lo son Catastro Público, Patrimonio Inmobiliario, Registro Público de la Propiedad, entre otros que considere centrales.

Entregable 1: Un plan de trabajo con actividades detalladas que coadyuven en la adquisición de los predios siguiendo una metodología sólida para la consecución de datos públicos de fuentes oficiales.

- 4.3 **Identificación de las superficies totales afectadas de las estaciones y soportes del Sistema de Transporte Público de Cablebús de la Ciudad de México, Indios Verdes-Cuautepec, determinando cuáles serán temporales y definitivas**

- a) De acuerdo a los planos de afectación, identificar las superficies totales de los predios por afectar, así como las áreas de las afectaciones temporales y definitivas que se efectuarán.

Entregable 2: (i) planos catastrales acotados de los 65 soportes y de las 6 estaciones; (ii) planos de afectaciones con superficies totales de los predios a afectar; y (iii) listado de las áreas de afectación temporales y definitivas.

4.4 Descripción de los predios donde se ubicarán los soportes y estaciones de la Línea 1 del Sistema de Transporte Público de Cablebús de la Ciudad de México, Indios Verdes-Cuautepec, así como la identificación de riesgos para la adquisición de los predios.

- a) Descripción de cada uno de los predios donde se ubicarán los soportes y estaciones con base en los planos de afectación y datos catastrales.
- b) Descripción de los posibles conflictos y riesgos para la adquisición de los predios necesarios para liberar el derecho de vía de las áreas donde se albergarán los soportes y estaciones.

Entregable 3: Descripción de cada uno de los predios donde se ubicarán los soportes y estaciones, considerando los posibles conflictos y riesgos potenciales.

4.5 Programa de liberación de predios de derecho de vía de la Línea 1 del Sistema de Transporte Público de Cablebús de la Ciudad de México, Indios Verdes-Cuautepec

- a) Programa para la implementación de la liberación de predios de derecho de vía y su justificación.

Entregable 4: Programa para la liberación de predios de derecho de vía y su justificación.

4.6 Estimación de costos económicos para la liberación de predios de derecho de vía de la Línea 1 del Sistema de Transporte Público de Cablebús de la Ciudad de México, Indios Verdes-Cuautepec

- a) Estimación del costo económico del proceso para la liberación de los predios del derecho de vía del Sistema, incluyendo la adquisición para la asignación de los predios al Órgano Regulador de Transporte.

Entregable 5: Estimación del costo económico de los predios para la liberación del derecho de vía incluyendo el valor catastral y comercial.

4.7 Recomendaciones y buenas prácticas para la implementación de la liberación de derecho de vía para la Línea 1 del Sistema de Transporte Público de Cablebús de la Ciudad de México, Indios Verdes a Cuautepec

Entregable 6: Documento no mayor a 20 páginas con la descripción del proceso de identificación de predios, sus afectaciones, y recomendaciones y buenas prácticas para la implementación de la liberación de derecho de vía del proyecto. Este documento deberá tener la calidad para publicarse en la página de internet del Banco Interamericano de Desarrollo.

5. Resultados y Productos Esperados

- 5.1 **Producto 1. Plan de Trabajo.** A los cinco días de iniciado el contrato se deberá entregar el documento que detallará las actividades a llevar a cabo y deberá ser entregado como anexo al contrato firmado. Ver apartado I inciso a), incluyendo la identificación de la metodología a utilizar que se base en la consecución de datos públicos de fuentes oficiales. Ver apartado I inciso b).
- 5.2 **Producto 2. Primer entregable.** Al primer mes de la fecha de inicio del contrato, se deberá

entregar la identificación de las superficies totales con las respectivas ubicaciones de los soportes, estaciones y predios por afectar. Así como la identificación de las áreas afectadas temporales y definitivas de acuerdo con la ingeniería básica y trazo del proyecto. Ver apartado II inciso a).

- 5.3 **Producto 3. Segundo entregable.** A los dos meses de la fecha de inicio del contrato, se deberá entregar la descripción de cada uno de los predios donde se ubicarán los soportes y estaciones con base en los planos de afectación y datos catastrales. Ver apartado III inciso a) y los posibles conflictos y riesgos, para la adquisición de predios. Ver apartado III inciso b).
- 5.4 **Producto 4. Tercer entregable:** A los dos meses y medio de la fecha de inicio del contrato, se deberá entregar el programa de liberación de derecho de vía para el proyecto y su justificación, Ver apartado IV inciso a); asimismo, se deberá entregar las recomendaciones y buenas prácticas descritas en el apartado VI.
- 5.5 **Producto 5. Cuarto entregable:** A los tres meses de la fecha de inicio del contrato se debe entregar la Estimación del costo económico de los predios para la liberación del derecho de vía incluyendo el valor catastral y comercial. Ver apartado V.
- 5.6 **Producto 6. Informe final:** A los tres meses de la fecha de inicio del contrato, se deberá entregar el informe final con todos los respaldos y anexos del estudio realizado.

6. Calendario del Proyecto e Hitos

Entregables	Semanas											
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Plan de trabajo												
Primer entregable												
Segundo entregable												
Tercer entregable												
Cuarto entregable e informe final												

- 30% del monto total del contrato, a la entrega y aprobación del producto 1
- 30% del monto total del contrato, a la entrega y aprobación de los productos 2, 3, 4, 5
- 40% del monto total del contrato, a la entrega y aprobación del producto 6.

7. Requisitos de los Informes

- 7.1 Los informes se deberán presentar al Órgano Regulador de Transporte y al Banco, en formato electrónico incluyendo las bases de datos de la información primaria recolectada. Los informes se presentarán en idioma español.

8. Criterios de aceptación

- 8.1 La consultoría deberá demostrar experiencia en el desarrollo y/o levantamiento de información primaria, experiencia en levantamiento y análisis de datos para liberación de derecho de vía, conocimiento de programas para análisis territorial y otros similares.
- 8.2 A su vez deberá tener experiencia y conocimiento en sistemas de transporte público urbano, en derechos de vía, en trámites para la liberación de derecho de vía, negociación de predios y gobernanza.

8.3 La consultoría deberá tener habilidades para gestionar proyectos, trabajar en equipo con el Órgano Regulador de Transporte y los consultores asignados por el Banco.

9. Supervisión e Informes

9.1 La responsabilidad técnica por la ejecución de este contrato de consultoría y la aprobación de los productos estará a cargo de la División de Transporte del BID y del ORT.

10. Calendario de Pagos

Plan de Pagos	
<i>Entregables</i>	%
1. entrega y aprobación del producto 1	30%
2. entrega y aprobación de los productos 2, 3, 4, 5	30%
3. entrega y aprobación del producto 6	40%
TOTAL	100%

TÉRMINOS DE REFERENCIA**CONSULTORÍA PARA EL PROGRAMA INTEGRAL DE SEGURIDAD VIAL 2019-2024****DIVISIÓN DE TRANSPORTE
MÉXICO
(ME-T1405)****PROGRAMA DE APOYO A LA EXPANSIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO EN LA CIUDAD DE MÉXICO****1. Antecedentes y Justificación**

- 1.1 Establecido en 1959, el Banco Interamericano de Desarrollo ("BID" o "Banco") es la principal fuente de financiamiento para el desarrollo económico, social e institucional en América Latina y el Caribe. Proporciona préstamos, subvenciones, garantías, asesoramiento sobre políticas y asistencia técnica a los sectores público y privado de sus países prestatarios.
- 1.2 Desde la División de Transporte del Banco Interamericano de Desarrollo perseguimos el objetivo de promover el desarrollo económico y calidad de vida de sus habitantes a través de actividades de transporte e infraestructura de manera eficiente, accesible, sostenible y segura.
- 1.3 Nuestra línea operativa y de conocimiento poseen una visión integrada de los diferentes tipos de pasajeros y transporte de carga (carretera, urbano, ferroviario, aéreo, y puertos) en combinación con las áreas estratégicas de Seguridad Vial, Logística de Cargas, Transporte Sostenible, Sistemas Inteligentes de Transporte y Grandes Proyectos. La experiencia y la generación de conocimiento específico son los factores de diferenciación del Banco en el sector transporte en Latinoamérica.
- 1.4 Los proyectos de transporte tienen en cuenta las características de cada país, la importancia de la integración regional, las dimensiones de género y las intervenciones ambientales, sociales y fiscales, al mismo tiempo que subrayan la importancia del crecimiento de la inversión pública y de la participación del sector privado en la financiación de infraestructuras.
- 1.5 El impacto de los hechos de tránsito y sus consecuencias fatales pone de manifiesto la necesidad de abordar la seguridad vial con políticas y acciones urgentes, concretas, articuladas y medibles que protejan a la población de la Ciudad de México.
- 1.6 De acuerdo con la Organización Mundial de la Salud (OMS), cada año mueren cerca de 1,3 millones de personas en el mundo por hechos de tránsito¹. México no es una excepción a esta tendencia: los hechos de tránsito representan un creciente problema de salud pública cuyos costos sociales y económicos son asumidos por los individuos, las familias, las comunidades y el país en su conjunto. A nivel nacional, los incidentes de tránsito son la primera causa de muerte en niños y jóvenes entre 5 y 29 años, y la segunda en adolescentes y jóvenes entre 10 y 20 años².
- 1.7 La Ciudad de México (CMDX) no es la excepción: tan solo en 2018 se registraron 10.068 hechos de tránsito en los que 338 personas perdieron la vida y 11.668 personas resultaron heridas³. Sin embargo, los hechos viales afectan de manera diferenciada a quienes transitan

¹ Organización Mundial para la Salud (OMS), 2018. *Global Status Report on Road Safety*, 2018.

² Secretariado Técnico del Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes (CONAPRA), 2016. Perfil Estatal Ciudad de México, 2015. México: Secretaría de Salud, ST-CONAPRA.

³ Datos de la SSC para 2018.

por la Ciudad. Los grupos de personas en situaciones específicas de vulnerabilidad, como las mujeres, las personas con discapacidad, las personas de la tercera edad y la infancia enfrentan barreras diversas que reducen sus posibilidades de moverse con seguridad en una ciudad accesible e incluyente para todas las personas.

- 1.8 En respuesta a ello, la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México (SEMOVI) ha definido como una prioridad la seguridad vial a través de la planeación e implementación de lineamientos de política que prevengan, reduzcan y mitiguen el impacto de los incidentes asociados al tránsito. Este ambicioso objetivo demanda un cambio de paradigma en la convivencia vial y esfuerzo conjunto de las autoridades y los ciudadanos, en donde se dé un cambio de comportamiento mediante la educación y las acciones comunitarias. Por ello, el **Programa Integral de Seguridad Vial (PISVI 2019-2024)**, mandatado por los artículos 39, 43 y 44 de la Ley de Movilidad del Distrito Federal (LMD), se deberá estructurar y desarrollar bajo los siguientes pilares:
- La seguridad vial está enfocada en disminuir los hechos de tránsito mediante el impulso de la convivencia vial.
 - Las autoridades promoverán la convivencia y la solidaridad en las calles de la ciudad.
 - Las políticas y acciones enfocadas a la seguridad vial son concretas, medibles y evaluadas de manera sistemática.
- 1.9 Con esta voluntad el Gobierno de la Ciudad de México ha pedido el apoyo del Banco Interamericano de Desarrollo (BID), para preparar el PISVI 2019-2024, en el que se fijen las líneas de trabajo que han de seguir todos los entes públicos del gobierno con el fin de avanzar hacia un sistema seguro que logre prevenir la ocurrencia de hechos de tránsito y minimizar sus consecuencias en el caso de que se lleguen a producir. Este trabajo será elaborado por medio de una Cooperación Técnica no reembolsable.
- 1.10 Los hechos de tránsito representan un problema de salud pública en la Ciudad de México, cuyos costos sanitarios, sociales y económicos son asumidos por los individuos, las familias, y las comunidades. De acuerdo con datos del Observatorio Nacional de Lesiones, la tasa de mortalidad por hechos de tránsito en la Ciudad de México es de 7,5 por cada 100 mil habitantes (cifras para 2016).
- 1.11 El impacto de los hechos de tránsito y sus consecuencias fatales ponen de manifiesto la necesidad de abordar la seguridad vial con políticas y acciones urgentes, concretas, articuladas y medibles que protejan a la población de la Ciudad de México. En este contexto, el 14 de julio del 2014 fue publicada la Ley de Movilidad en la Gaceta Oficial⁴.
- 1.12 Dicha legislación otorga a la SEMOVI, entre otras, la facultad de definir los lineamientos fundamentales de la política de movilidad y seguridad vial (Art. 11, Frac. II, Ley de Movilidad).
- 1.13 En lo relativo a la seguridad vial, la Ley Específica en el Artículo 12 que tiene como atribución la de elaborar y someter a la aprobación del Jefe de Gobierno el Programa Integral de Movilidad y el PISVI, en congruencia con los objetivos, políticas, metas y previsiones establecidas en los Programas Generales⁵.
- 1.14 Respecto al PISVI, se indica que como programa de mediano plazo deberá ser formulado y modificado en los términos de la Ley de Planeación del Distrito Federal y con base en los resultados que arrojen los sistemas de información y seguimiento de movilidad y de seguridad

⁴ [Link al documento.](#)

⁵ Programas de: Desarrollo de la Ciudad de México, de Desarrollo Urbano de la Ciudad de México, de Ordenamiento Ecológico de la Ciudad de México y del Programa de Ordenación de la Zona Metropolitana del Valle de México.

vial; esto con el fin de verificar su congruencia con otros instrumentos de planeación y determinar si los factores de aprobación de un programa persisten y, en su caso, modificarlo o formular uno nuevo⁶.

1.15 Asimismo, la Ley⁷ especifica que el PISVI deberá contener como mínimo:

- El diagnóstico.
- Las metas y objetivos específicos en función de las prioridades establecidas en el Programa General de Desarrollo de la Ciudad de México.
- Los subprogramas, líneas programáticas y acciones, que especifiquen la forma en que contribuirán a la conducción del desarrollo de la Ciudad; como mínimo debe incluir temas referentes a: (a) patrón de ocurrencia de hechos de tránsito; (b) condiciones de la infraestructura y de los elementos incorporados a la vía; (c) intersecciones y corredores con mayor índice de hechos de tránsito en vías primarias; (d) actividades de prevención de hechos de tránsito; y (e) ordenamiento y regulación del uso de la motocicleta.
- Las relaciones con otros instrumentos de planeación.
- Las responsabilidades que regirán el desempeño en su ejecución.
- Las acciones de coordinación con dependencias federales, entidades federativas y municipios.
- Los mecanismos específicos para la evaluación, actualización y, en su caso, corrección del programa.

1.16 De conformidad a lo dispuesto en la normatividad de referencia, en 2016 fue publicado el primer instrumento de esta naturaleza, el PISVI 2016-2018.

1.17 La elaboración del PISVI 2016-2018 fue financiada por el BID, que a su vez contrató los servicios de consultoría del consorcio formado por ACCIONA Ingeniería y la Asociación Española de la Carretera (AEC). Dicho programa es consultable en la página: [Link](#).

1.18 Actualmente, al haber concluido la temporalidad del Programa de Desarrollo de la Ciudad de México 2013-2018 y del PISVI 2016-2018, la Ciudad de México no cuenta con un Programa de Seguridad Vial vigente.

1.19 Frente al imperativo de contar con un plan de seguridad vial de mediano plazo, se pretende desarrollar en forma paralela tres productos sobre el tema, con el objeto de estar en tiempo y forma para la elaboración del programa que mandata la Ley de Movilidad. Los productos que se desarrollarán y deberán estar articulados son:

- *Diagnóstico de la Seguridad Vial en la Ciudad de México*: este documento de referencia tendrá como objetivo servir de insumo para establecer políticas de seguridad vial basadas en un análisis de la situación actual de la seguridad vial CDMX.
- *Proceso consultivo con participación intersectorial*: en dicho proceso deberán concurrir las dependencias, entidades de la Administración Pública de la Ciudad de México y dependencias federales que correspondan, así como representantes de la academia y de la sociedad civil organizada, con el objetivo de identificar las acciones de coordinación intersectorial.

⁶ Artículo de la Ley de Movilidad; Art. 17 del Reglamento de la Ley de Movilidad

⁷ Artículo 43 de la Ley

- *PISVI*: dicho documento se desprende de los productos anteriores y deberá contener los elementos mínimos del artículo 43 de la Ley de Movilidad y del Título Séptimo de la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano⁸.

1.20 En virtud de lo anteriormente expuesto, se requiere contratar a una firma consultora que apoye a la SEMOVI en la elaboración del PISVI 2019-2024.

2. Objetivos

1.21 El objetivo de este proyecto de consultoría es elaborar el PISVI 2019-2024 de acuerdo con el Programa de Desarrollo de la Ciudad de México, La Ley de Planeación, la Ley de Movilidad y su Reglamento, para cumplir con la responsabilidad asignada en ellos a la SEMOVI.

1.22 Para tal efecto el PISVI deberá:

- Aportar un diagnóstico claro sobre la seguridad vial en la Ciudad de México; un análisis detallado sobre la naturaleza de los hechos de tránsito; identificación de causas de accidentalidad, factores de riesgo, grupos objetivo y zonas críticas.
- Establecer un marco de principios, lineamientos, ejes y acciones estratégicas para promover la seguridad vial y reducir los hechos de tránsitos, en particular las muertes y lesiones graves asociadas a estos.
- Ofrecer una línea base de hechos de tránsito que permita proyectar escenarios tendenciales y prospectivos de mediano y largo plazo.
- Implementar estrategias y programas de seguridad vial con procesos de coordinación interinstitucional, cooperación y participación entre las distintas dependencias del Gobierno de la Ciudad de México, las Alcaldías, así como a los actores de la sociedad civil y academia.
- Fijar los indicadores y mecanismos de evaluación para el monitoreo y evaluación del programa.

3. Alcance de los Servicios

3.1 El trabajo de la consultoría se desarrollará en las siguientes dos fases, mismas que son enunciativas más no limitativas. Se apegará como mínimo a la estructura establecida en el Artículo 43 de la Ley de Movilidad del Distrito Federal.

3.2 Fase 1: Estudio

- a. El consultor deberá realizar un diagnóstico ajustado de la situación actual con escenarios tendenciales probables, y con un análisis histórico de 2005-2018, de la seguridad vial a partir de los datos disponibles de Secretaría de Seguridad Ciudadana, Secretaría de Salud, Procuraduría General de Justicia, SEMOVI, del Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI) y el Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes (CONAPRA) entre otros entes públicos y privados. El diagnóstico incluido en el PISVI 2016-2018 también podrá utilizarse como referencia.
- b. Diseñará un plan de encuestas y/o conteos observacionales estadísticamente representativos de la población para determinar el punto de partida en comportamiento vial seguro por parte de peatones, conductores de automotores

⁸ Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial Y Desarrollo Urbano, Diario Oficial de la Federación, [link](#).

y usuarios de transporte público, como son: circular arriba de los límites de velocidad permitidos, uso de cinturón de seguridad y casco, uso del teléfono celular, líneas de deseo peatonal, entre otros. El trabajo de campo se realizará en colaboración con las diversas autoridades del Gobierno de la Ciudad de México. La sistematización y el análisis de la información será realizada por el consultor.

- c. Realizará una revisión de la situación del sistema de seguridad vial de la Ciudad de México, atendiendo a la **Visión y Ejes Estratégicos del Plan Estratégico de Movilidad y de Convivencia Vial** (Anexos 1 y 2).
- d. Entregará la metodología y calendario de trabajo para realizar para el proceso consultivo con participación intersectorial.

Eje 1. Institucionalizar. Fortalecimiento de las capacidades institucionales del gobierno de la Ciudad de México en materia de seguridad vial. Situación de:

- Mecanismos de gestión y coordinación entre las dependencias responsables de implementar las políticas de seguridad vial.
- Acciones y programas existentes.
- Mecanismos de transparencia y rendición de cuentas.
- Homologación de captura y sistematización de información.
- Sistemas de monitoreo y evaluación.
- Regulación y normatividad de los distintos medios de transporte.
- Mecanismos de ejecución del Reglamento de Tránsito.
- Eficacia para prevenir comportamiento de riesgos y sancionar de manera efectiva a los que infrinjan la normativa vial.
- Protocolos de atención pre-hospitalaria para la atención de hechos viales.

Eje 2. Construir. Implementación de infraestructura segura para todos los usuarios de la vía, priorizando a los más vulnerables. Situación de:

- Infraestructura peatonal con accesibilidad universal.
- Infraestructura ciclista segura.
- Áreas de transferencia modal.
- Infraestructura de transporte público.
- Mantenimiento.
- Establecimiento de señalización y velocidades de la red vial para una jerarquía funcional.

Eje 3. Educar. Informar a los usuarios de la vía para modificar y prevenir comportamientos de riesgo. Situación de:

- Información, concientización a todos los usuarios a través de campañas de comunicación, cursos en las escuelas.
- Eficacia en los sistemas de vigilancia para prevenir y modificar comportamientos de riesgo.
- Concientización a operadores de transporte público, concesionado y de carga.

La información para este trabajo se obtendrá a través del diagnóstico y entrevistas individuales con todas las autoridades con responsabilidad en la seguridad vial, así como a través de entrevistas y reuniones de trabajo con los representantes de la sociedad civil, del sector privado, usuarios y concesionarios de transporte, y aseguradoras, entre otros.

La información para recabar en las entrevistas debe ser la necesaria para poder cumplimentar de forma satisfactoria los elementos que deben incluirse en el apartado de Diagnóstico. Pueden servir de pauta las preguntas de investigación del Anexo 3 para las entrevistas; sin embargo, no es limitativa.

El resultado de la fase de estudio debe quedar recogido en un documento de “Diagnóstico”, trabajo que debe ser presentado a los actores relevantes para su validación, y que una vez aprobado constituirá la base a partir de la que se elaborará el PISVI.

El documento de Diagnóstico debe recoger:

1. La situación de la seguridad vial y su evolución histórica, en base a los datos obtenidos.
2. Experiencias Internacionales exitosas: lecciones y aprendizajes de casos comparables e ilustrativos.
3. El papel que la Ley de Movilidad atribuye a cada ente público. Fortalezas y debilidades.
4. El estado del sistema de seguridad vial de la Ciudad de México desarrollado, al menos, en los siguientes apartados:
 1. Formación de conductores. El registro de conductores. Sistema de licencias de conducir. Formación para la obtención de licencias. La renovación de las licencias. La formación permanente y recuperación de la licencia.
 2. Educación y concienciación. Plan de educación vial escolar. Plan de comunicación dirigida a toda clase de usuarios.
 3. Normativa de circulación. Marco normativo del sistema de circulación y movilidad.
 4. Procedimiento sancionador. El procedimiento. El registro de infractores. La licencia por puntos.
 5. Vigilancia y control. El cuerpo de agentes de tránsito. El control de la corrupción policial. Plan de vigilancia y control. Formación y protocolos de intervención policial. Medios y equipamiento para la vigilancia y control.
 6. Intervención judicial. Código penal y delitos contra la seguridad vial. Fiscalía y jueces. Prisión y penas alternativas.
 7. Vehículos y elementos de seguridad. Registro de vehículos. Normativa de homologación y elementos de seguridad. Sistema de revisión técnica vehicular. Planes de renovación de parque. Vehículos de transporte de pasajeros.
 8. Infraestructura para la movilidad. Normas de diseño y señalización. Velocidades. Planes de remodelación de cruces y regulación semafórica. Plan de conservación y mantenimiento. Auditorías de seguridad vial. Actuaciones en puntos de concentración de incidentes. La protección de los peatones y ciclistas. Áreas de transferencia modal.
 9. Post incidentes. Las víctimas. Teléfono único de emergencias. Sistema de rescate. El seguro de accidentes.

10. La gestión de la seguridad vial. Situación actual. Agencia Líder. El director. El Consejo Consultivo. La financiación.
11. Sistema de información. Observatorio de seguridad vial. El registro de incidentes y víctimas. Departamento de Estadísticas y coordinador de datos. Indicadores de seguridad vial. Difusión estadística. Plan de estudios e investigación en seguridad vial. Protocolo actual de colecta de datos de incidentes viales.

En el análisis a realizar de cada uno de los puntos relacionados en los apartados anteriores se deberá incluir: Descripción, situación en la CDMX, debilidades observadas y acciones que se proponen para corregirlas. Finalmente deberá definirse si se considera imprescindible o no incorporar dichas acciones dentro del PISVI y si debe destacarse como acción prioritaria. Esto puede definirse mediante una matriz de viabilidad e impacto.

3.3 Fase 2: Redacción del PISVI

Con base en los trabajos anteriores, el consultor redactará el PISVI, que deberá incluir de manera enunciativa más no limitativa:

Metodología. El PISVI deberá realizarse en estricto apego a:

- a. Ley de Movilidad de la Ciudad de México.
- b. Ley de Planeación para el Desarrollo de la Ciudad de México.
- c. Reglamento de Tránsito de la Ciudad de México.
- d. Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano.

La situación de la seguridad vial y su evolución tal como figura en el documento de Diagnóstico, incorporando los resultados de la Fase 1, incisos a) y b).

Las acciones que se proponen para mejorar la situación, que deben ser todas las que en la fase de diagnóstico se han considerado imprescindibles.

Matriz de acciones. Recopilar, analizar y jerarquizar las propuestas proporcionadas por los entes públicos, tanto de la Administración Pública de la Ciudad de México, así como de las estatales y de las federales, y de otros actores relevantes, en su caso, para su inclusión en el PISVI a través de una matriz de proyectos y corresponsabilidades. Deberá incluir las acciones de coordinación con dependencias federales, entidades federativas y Alcaldías.

Esta matriz deberá contener para cada proyecto: (i) descripción y justificación; (ii) localización; (iii) entes públicos responsables; (iv) beneficiarios y beneficios potenciales; (v) indicadores de desempeño; (vi) relación de estudios existentes o faltantes para su implantación, y (vii) periodos de ejecución (corto y mediano plazo). Esta matriz se realizará conforme a las estrategias establecidas, aprobadas por la SEMOVI y podrá incluir otros apartados considerados estratégicos, con los cuales se construirán las propuestas básicas para el PISVI.

La matriz de acciones debe incluir, como mínimo, temas referentes a:

- Patrón de ocurrencia de hechos de tránsito;
- Condiciones de la infraestructura y de los elementos incorporados a la vía;
- Intersecciones y corredores con mayor índice de hechos de tránsito en vías primarias;
- Actividades de prevención de hechos de tránsito, incluyendo comunicación y educación; y

- Ordenamiento y regulación del uso de la motocicleta, regulación de los nuevos sistemas compartidos de bicicleta sin anclaje y monopatín eléctrico con criterios de seguridad vial.

Objetivos de mejora. Los datos de siniestralidad que se disponga y los datos obtenidos mediante la encuesta y conteos observacionales realizados, deberán utilizarse como indicadores para fijar objetivos de reducción de siniestralidad y de mejora de comportamiento de los usuarios. Esto debe incluir una propuesta para un protocolo de recopilación y sistematización de datos de hechos de tránsito, así como sugerencias para su análisis. Dicha propuesta debe considerar la interoperabilidad de los datos.

Seguimiento. Deberán establecerse los mecanismos de seguimiento a utilizar para evaluar los resultados de las medidas. Asimismo, deberá plantearse la posible arquitectura del Sistema de Información y Seguimiento de Seguridad Vial establecido en los Arts. 46 y 48 de la Ley de Movilidad.

Instrumentación. Deberá elaborarse una propuesta para la ejecución de las acciones del programa contenidas en la matriz de acciones mencionada anteriormente, considerando las atribuciones de cada ente, las opciones de financiamiento, entre otras.

Construcción colaborativa. El consultor, en coordinación con la SEMOVI, deberá realizar una estrategia de construcción colaborativa con academia, entes públicos, sector privado, así como organizaciones de la sociedad civil, para permitir una discusión e incidencia que enriquezca el contenido del programa. El consultor incorporará los resultados de este proceso al contenido del programa.

4. Actividades Clave

4.1 Las tareas de la consultoría pueden agruparse de forma sintética en las siguientes:

- **Actividad 1.** Levantamiento de antecedentes. El consultor procederá a levantar información relevante a los objetivos de la consultoría, tanto de experiencias internacionales consideradas como buenas prácticas, así como de la situación de la siniestralidad y de la situación del sistema de seguridad vial en la CDMX. El levantamiento incluirá la revisión de documentación, así como entrevistas directas individuales a entes públicos y privados con competencias en seguridad vial, así como academia y organizaciones de la sociedad civil. El levantamiento de información también incluirá la coordinación de talleres temáticos.
- **Actividad 2.** Presentación del documento de diagnóstico. Con base en la tarea anterior el consultor presentará a autoridades y actores relevantes un primer documento en el que figurará el análisis pormenorizado de las fortalezas y debilidades observadas en el sistema de seguridad vial, y las acciones que se considera deben aplicarse para corregirlo. El documento deberá incluir el patrón de ocurrencia de hechos de tránsito; las condiciones de la infraestructura y de los elementos incorporados a la vía; las intersecciones y corredores con mayor índice de hechos de tránsito en vías primarias; perfil de las víctimas; explicaciones de hechos de tránsito; las actividades de prevención de hechos de tránsito; respuestas de urgencia post incidente de tránsito, y el ordenamiento y regulación del uso de la motocicleta y del transporte de carga.
- **Actividad 3.** Presentación de una propuesta de acciones a implementar con carácter inmediato de acuerdo con los objetivos del PISVI-CDMX.
- **Actividad 4.** Elaboración de un borrador del PISVI 2019-2024. A partir de las tareas anteriores, el Consultor trabajará con los actores relevantes para formular la estrategia. El trabajo implica la realización de sesiones de trabajo, talleres, consultas y trabajo a

realizar por los mismos actores. El programa debe indicar acciones, objetivos, responsables, cronograma, costos, indicadores y mecanismos de seguimiento.

- **Actividad 5.** Organización de reuniones de discusión de contenidos del Programa de Seguridad Vial con: (i) responsables de programas y acciones relevantes en materia de seguridad vial, y (ii) actores públicos, privados y académicos.
- **Actividad 6.** Redacción final del PISVI 2019-2024. Documento que contenga las líneas programáticas y acciones, metas y objetivos específicos en función de las prioridades; las relaciones con otros instrumentos de planeación; las responsabilidades que regirán el desempeño en su ejecución; las acciones de coordinación con dependencias federales, entidades federativas y municipios; y los mecanismos específicos para la evaluación y actualización del programa. Para ello se debe de tomar en cuenta el Anexo 1 y 2.
- **Actividad 7.** Elaboración de una campaña en medios digitales para la difusión del PISVI.

5. **Resultados y Productos Esperados**

- 5.1 Se espera como resultado final de esta consultoría contar con el documento final del PISVI 2019-2024 antes del 1ero de diciembre, de acuerdo con lo que establece la Ley de Movilidad (Art. 42). Las propuestas incluidas en el PISVI, así como su estimación de costos, al menos en la fase de borrador, se utilizarán para la programación del presupuesto 2020 en agosto de 2019. Productos esperados:
- 5.2 **Informe 1: Informe Inicial.** A presentar una semana después de iniciada la consultoría. Debe incluir un plan de trabajo y cronograma del proyecto.
- 5.3 **Informe 2. Diagnóstico.** A presentar a las cuatro semanas de iniciada la consultoría junto con la metodología y calendario para el proceso consultivo.
- 5.4 **Informe 3. Propuesta de acciones a implementar con carácter inmediato.** A presentar simultáneamente con el documento de Diagnóstico. Elaborado con base en las conclusiones del diagnóstico.
- 5.5 **Informe 4. Borrador del PISVI 2019-2024.** A presentar a las 12 semanas de iniciada la consultoría. Este documento deberá desarrollar como mínimo el siguiente contenido: los subprogramas, líneas programáticas y acciones, que especifiquen la forma en que contribuirán a la conducción del desarrollo de la ciudad; como mínimo debe incluir temas referentes a: (i) patrón de ocurrencia de hechos de tránsito; (ii) condiciones de la infraestructura y de los elementos incorporados a la vía; (iii) intersecciones y corredores con mayor índice de hechos de tránsito en vías primarias; (iv) perfil de las víctimas de incidentes viales; (v) explicaciones causales de hechos de tránsito con la información disponible; (vi) actividades de prevención de hechos de tránsito; (vii) respuesta de urgencias post incidente vial, y (viii) ordenamiento y regulación del uso de la motocicleta y transporte de carga.

Índice sugerido del PISVI 2019-2024
I. Presentación
1. Marco jurídico

2. Principios
3. Enfoques
II. Situación y perspectivas
1. Diagnóstico Patrón de ocurrencia de hechos de tránsito Población vulnerable Condiciones de la infraestructura Gestión institucional Políticas
2. Análisis y objetivos
3. Experiencias nacionales e internacionales
III. Líneas programáticas y acciones
1. Propuesta de políticas y estrategias integradas alternativas
2. Desarrollo de la estrategia seleccionada
3. Programas y proyectos estratégicos. Metas
IV. Instrumentos
1. Normativos
2. De organización, coordinación, sensibilización y participación
3. De obra pública
4. Financieros
5. Monitoreo y evaluación
6. Transparencia, rendición de cuentas, información y participación ciudadana
Bibliografía
Anexos
Anexo metodológico
Anexo estadístico
Anexo gráfico
Glosario de términos

- 5.6 **Informe 5. Versión final del PISVI 2019-2024.** A las 20 semanas de iniciada la consultoría. Dicho Informe Final debe sujetarse al procedimiento para publicación en Gaceta Oficial de la Ciudad de México, que se encuentra en el Aviso existente en cada ejemplar de la Gaceta. Además, deberá elaborarse una versión con edición gráfica para su impresión.
- 5.7 Los informes se acompañarán con todos los documentos generados por el consultor, tales como antecedentes, actas de reuniones, información de base, y cualquier otro tipo de información relevante.

6. Calendario del Proyecto e Hitos

Entregables	Meses					
	01	02	03	04	05	06
Informe 1.	x					
Informe 2. Diagnóstico		x				
Informe 3. Propuesta de acciones a implementar con carácter inmediato.		x				
Informe 4. Borrador del PISVI 2019-2024				x		
Informe 5. Versión final del PISVI 2019-2024						x

7. Requisitos de los Informes

- 7.1 Los informes deberán entregarse en formato de Microsoft Word, con anexos estadísticos en Microsoft Excel. La versión final del PISVI con edición gráfica deberá entregarse en *InDesign* o *software* equivalente, así como en formato PDF para su impresión.

8. Criterios de aceptación

- 8.1 Los productos parciales y final deberán cumplir con lo establecido en estos Términos de Referencia, y para ser considerados como aprobados deberán incorporar la retroalimentación de funcionarios del BID.

9. Otros Requisitos

- 9.1. La elaboración del Programa de Seguridad Vial estará a cargo de una firma consultora, consultor o institución académica que será responsable de coordinar los trabajos para la elaboración de los borradores y del documento final con la participación de un equipo de expertos; organizar las reuniones de consulta y editar la versión definitiva del Programa.
- 9.2. La firma consultora debe contar con, al menos, 10 años de experiencia en temas de seguridad vial, movilidad, transporte, desarrollo urbano y diseño de políticas públicas, a través de sus actividades de investigación, docencia y publicaciones, así como reconocimiento nacional e internacional. Asimismo, deberá disponer de personal para la gestión del proyecto, e instalaciones, infraestructura y equipamiento adecuados para realizar el trabajo.

9.3. El equipo de trabajo considerado debe cumplir con las siguientes características:

Debe ser un equipo multidisciplinario con la capacidad de llevar a cabo la elaboración del PISVI, así como entregar un producto de calidad en tiempo y forma.

Asimismo, es indispensable cumplir con las siguientes características:

- La o el líder de proyecto debe contar con mínimo 10 años de experiencia brindando asesoría con proyectos semejantes a alguna institución de gobierno en las áreas de movilidad urbana y seguridad vial.
- El equipo debe contar con experiencia demostrable en los siguientes rubros: ingeniería en transporte, urbanismo, derecho, geografía, política pública, estadística, comunicación y diseño gráfico.

10. Supervisión e Informes

10.1 La firma consultora informará de manera simultánea al personal de la SEMOVI y el BID los avances del proyecto y entregará los informes parciales y final, según los términos establecidos en el presente documento.

10.2 Los informes serán entregados a Amado Crotte, Especialista de Transporte en México. El BID revisará los contenidos, realizará los comentarios y solicitará se integren en los documentos parciales y final para su aprobación final.

11. Calendario de Pagos

6.1 Las condiciones de pago se basarán en los hitos o entregables del proyecto. El Banco no espera hacer pagos por adelantado en virtud de contratos de consultoría a menos que se requiera una cantidad significativa de viajes. El Banco desea recibir la propuesta de costos más competitiva para los servicios descritos en el presente documento.

6.2 La Tasa de Cambios Oficial del BID indicada en el SDP se aplicará para las conversiones necesarias de los pagos en moneda local.

Plan de Pagos	
Entregables	%
1. Reporte 1	20 %
2. Reportes 2, 3 y 4	40 %
3. Reporte 5	40 %
TOTAL	100 %

Anexo 1. Visión y Ejes Estratégicos del Plan Estratégico de Movilidad

El presente Plan establece como visión colocar a las personas en el centro de las políticas de movilidad urbana. Bajo esta premisa, los sistemas, programas y proyectos de movilidad se orientan a aumentar la accesibilidad, disminuir tiempos de traslado y garantizar viajes cómodos y seguros para todas las personas. De esta manera, y para enfrentar los problemas derivados de la fragmentación, ineficiencia e inequidades del sistema actual, se propone una estrategia transversal basada en la redistribución de tres componentes estructurales de la movilidad urbana:

- **Redistribución de los modos**, favoreciendo la caminata, el uso de la bicicleta y el transporte público, que en conjunto suman el 77% de los viajes en la ciudad y el 80% de los traslados en la Metrópolis.
- **Redistribución del espacio vial**, priorizando la circulación rápida y segura de los servicios de transporte público y modos de transporte no motorizado y generando políticas que tengan como prioridad a las personas en mayor situación de vulnerabilidad.
- **Redistribución de los recursos**, redirigiendo inversiones hacia infraestructura que privilegia el transporte público y no motorizado, hacia políticas públicas que contribuyan a generar una ciudad incluyente, accesible, equitativa y garantizando a su vez tarifas accesibles a la ciudadanía.

Con este enfoque redistributivo -modal, espacial y presupuestal- transversal a toda la política de movilidad urbana de la Ciudad de México, se pretende abordar tres grandes ejes u objetivos estratégicos:

1. **Integrar** los distintos sistemas de transporte de la Ciudad, para promover los viajes a pie, en bicicleta y en transporte público.
2. **Mejorar** la infraestructura y servicios de transporte existentes, con el objeto de aumentar las condiciones de accesibilidad de la ciudadanía, disminuir tiempos de traslado, mejorar condiciones de viaje, transparentar el funcionamiento de los distintos sistemas de movilidad de la ciudad y hacer más eficiente el transporte de mercancías.
3. **Proteger** a las personas que utilizan los distintos sistemas de transporte, a través de la provisión de infraestructura y servicios incluyentes, dignos y seguros.

Anexo 2. Visión y ejes de convivencia vial

La visión de seguridad vial de la SEMOVI parte del enfoque redistributivo -modal, espacial y presupuestal-, transversal a toda la política de movilidad urbana de la Ciudad de México. Si bien reconoce que la responsabilidad sobre seguridad vial es compartida entre los usuarios del sistema, es decir, todos aquellos que se encuentran implicados directa o indirectamente en el tránsito vial (los diseñadores, las autoridades de tránsito, los fabricantes de vehículos, etc.), parte de la premisa de que los hechos viales afectan de manera desigual a los usuarios más vulnerables.

A partir de este reconocimiento, la visión de seguridad vial plantea como objetivo evitar los incidentes viales y, en caso de que aún así ocurran, minimizar sus consecuencias, especialmente para usuarios vulnerables. En específico, nos planteamos reducir en 30% las muertes por incidentes viales para el año 2024. Esta visión se basa en la idea de que las personas cometen errores y son físicamente vulnerables.

Del mismo modo que reconoce el enorme reto de construir una estructura que pueda atender dicha problemática de forma certera y confiable. De esta manera, la visión de seguridad vial de la SEMOVI se concentra en 3 ejes estratégicos:

- **Eje 1. Institucionalizar.** Se fortalecerán las capacidades institucionales del gobierno de la Ciudad de México en materia de seguridad vial. Para ello, se establecerán instancias que coordinen planes y acciones en seguridad vial y que impulsen un trabajo interinstitucional en la materia.
- **Eje 2. Construir.** Se protegerá la integridad de los usuarios más vulnerables de la vía mediante la implementación de infraestructura segura para todos los usuarios de la vía, priorizando a los más vulnerables.
- **Eje 3. Educar.** Se dotará de información al público para la prevención, ya que ciudadanos bien informados son ciudadanos capaces de crear conciencia y modificar sus comportamientos.

Para facilitar la comprensión de la estructura del Plan Estratégico de Seguridad Vial 2019, así como su conexión con el Plan Estratégico de Movilidad, se desarrollaron los siguientes esquemas (Ilustración 4 y Cuadro 3). Los esquemas presentan la articulación de la visión 2024 del Plan Estratégico de Movilidad con la visión 2024 del Plan Estratégico de Seguridad Vial 2019, así como los ejes estratégicos, estrategias y metas en los que se divide este último.

Ilustración 4: Diagrama de alineación estratégica entre la visión 2024 del Plan Estratégico de Movilidad 2024, la visión del Plan Estratégico de Seguridad Vial y sus ejes estratégicos.



Anexo 3. Preguntas sugeridas de investigación

- ¿Cuáles son las mejores medidas para reducir la cantidad y severidad de los incidentes viales, en especial de motociclistas?
- ¿Qué medidas se pueden aplicar en el corto plazo para reducir la incidencia vial de transporte de carga?
- ¿Qué medidas han resultado efectivas para incrementar la convivencia vial y reducir la cantidad y severidad de los incidentes en otros países del mundo?
- ¿Cómo se explica la reducción en los últimos años de los incidentes viales en la Ciudad de México? ¿Existe alguna relación con los altos niveles de congestionamiento?
- ¿Cuál ha sido el papel de la tecnología en la reducción de los incidentes viales en los últimos años? (Mejoras en el equipamiento de automóviles, de la popularización de taxi vía app, etc.).
- ¿Qué retos impone nuevas tecnologías como los monopatines eléctricos para la seguridad vial?
- ¿Se están implementando intervenciones para cada uno de los principales factores de riesgo, tomando en cuenta a los usuarios más vulnerables?
- ¿Se están implementando programas de educación y campañas de seguridad vial enfocadas a los usuarios vulnerables de mayor riesgo?
- ¿Se cuenta con sistemas de emergencia pre-hospitalaria efectivos?
- ¿Existen equipos disponibles de rescate adecuadamente entrenados y equipados para atender a las víctimas de siniestros viales?
- ¿Se cuenta con buenos sistemas de atención hospitalaria para traumatismos?
- ¿Se llevan a cabo investigaciones legales y forenses del accidente? ¿Se aplica una respuesta legal efectiva cuando hay heridos o muertos en incidentes viales?
- ¿Qué medidas han resultado efectivas para garantizar la convivencia segura con vehículos de distribución de mercancías?
- ¿Cuáles han sido las mejores prácticas de homologación y sistematización de hechos de tránsito?
- ¿Cuáles han sido las mejores prácticas de incentivos para modificar comportamiento y evitar actitudes de riesgo?

Anexo 4. Bibliografía mínima recomendada

- Allem, Jon-patrik & Majmundar, Anuja. (2019). Are electric scooters promoted on social media with safety in mind? A case study on Bird's Instagram. Preventive Medicine Reports Vol. 13. <https://doi.org/10.1016/j.pmedr.2018.11.013>
- Comisión Europea. 2010. Mejores prácticas de seguridad vial – Manual de medidas a escala nacional. Luxemburgo: Oficina de Publicaciones de la Unión Europea.
- Elton, O., Lajous, A., Merino, J. 2018. “Cámaras y radares para fotomultas: ni son todas las que están, ni están todas las que son”. Recuperado de : <https://medium.com/@andreslajous/c%C3%A1maras-y-radares-para-fotomultas-ni-son-todas-las-que-est%C3%A1n-ni-est%C3%A1n-todas-las-que-son-72bd44c38a9a>
- Delhomme, P., Werner De Dobbeleer, S., Simões, A. 2009. Campaigns and Awareness Raising Strategies in Traffic Safety. Manual for Designing, Implementing, and Evaluating Road Safety Communication Campaigns. Project co-financed by the European Commission Directorate-General Energy and Transport
- Focant, N., Leblud, J., Torfs, K., & Meesmann, U. 2018. Dossier thématique sécurité routière n°16. Communication et campagnes en sécurité routière. Bruxelles, Belgique : l'Institut Vias - Centre de Connaissance Sécurité Routière
- Gobierno de la Ciudad de México. 2014. “Programa Integral de Movilidad 2014-2018” para la Ciudad de México. Recuperado de: <http://www.ordenjuridico.gob.mx/Documentos/Estatal/Distrito%20Federal/wo99436.pdf>
- Gobierno de la Ciudad de México. 2017. Programa de Mediano Plazo “Programa Integral de Seguridad Vial” 2016-2018 para la Ciudad de México. Recuperado de: http://www.semovi.cdmx.gob.mx/storage/app/media/PISVI_Low.pdf
- Gobierno de la Ciudad de México. 2019. “Programa Estratégico de Movilidad 2019”. Recuperado de: <https://semovi.cdmx.gob.mx/storage/app/media/uploaded-files/plan-estrategico-de-movilidad-2019.pdf>
- Híjar, Vasquez-Vela and Arreola-Risa. (2003). Pedestrian Traffic injuries in Mexico: A country update. Injury Control and Safety Promotion 10: pg 37-43.
- Híjar M, Pérez Núñez R, Salinas-Rodríguez A. (2018). Avances en México a la mitad del Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011–2020. Revista Saude Publica
- INEGI. (2016). Síntesis metodológica de la estadística de accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas 2016. Aguascalientes: Instituto Nacional de Geografía y Estadística.
- Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo (2018). Sistema de Información y Seguimiento de Seguridad Vial: Propuesta de política pública para la Ciudad de México. Ciudad de México: Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo. Recuperado de: http://mexico.itdp.org/wpcontent/uploads/SISVpaginas_ESP.pdf
- Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo (ITDP). (2018). Informe Visión Cero CDMX. Ciudad de México: Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo. Recuperado de: <http://mexico.itdp.org/noticias/informe-vision-cero-cdmx/>

- Mascarenhas, Márcio Dênis Medeiros, Souto, Rayone Moreira Costa Veloso, Malta, Deborah Carvalho, Silva, Marta Maria Alves da, Lima, Cheila Marina de, & Montenegro, Marli de Mesquita Silva. (2016). Características de motociclistas envolvidos em accidentes de transporte atendidos em serviços públicos de urgência e emergência. *Ciência & Saúde Coletiva*, 21(12), 3661-3671. <https://dx.doi.org/10.1590/1413-812320152112.24332016>
- Medina, S. 2018. “Las fotomultas en la Ciudad de México”. Nexos. Recuperado de: <https://labrujula.nexos.com.mx/?p=1741>
- Organización Mundial para la Salud (OMS).2010. Sistemas de datos: manual de seguridad vial para decisores y profesionales. Recuperado de:
https://www.who.int/violence_injury_prevention/publications/road_traffic/data_manual_spanish.pdf
- Organización Mundial para la Salud (OMS).2018. Global status report on road safety 2018. Recuperado de:
https://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2018/en/
- Pazos, F. (2017, 17 de febrero). “A ‘pasos seguros’, CDMX reduce 60% accidentes viales”. El Big Data. Recuperado de:
<https://elbigdata.mx/city/a-pasos-seguoscdmx-reduce-60-accidentes-viales/>
- Pérez-Núñez, Ricardo, Híjar, Martha, Celis, Alfredo, & Hidalgo-Solórzano, Elisa. 2014. El estado de las lesiones causadas por el tránsito en México: evidencias para fortalecer la estrategia mexicana de seguridad vial. *Cadernos de Saúde Pública*, 30(5), 911-925.
- Secretaría de Medio Ambiente (SEDEMA). 2016. Guía de Infraestructura Ciclista para la Ciudad de México.
- Secretaría de Salud (SSA). 2013. Programa de Acción Específico de Seguridad Vial 2013-2018. Recuperado de:
https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/63376/PAE_SV.pdf
- Secretariado Técnico del Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes (CONAPRA). 2016. Informe sobre la situación de la seguridad vial en México 2015. México: Secretaría de Salud, ST-CONAPRA.
- Secretariado Técnico del Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes (CONAPRA). 2016. Perfil Estatal Ciudad de México, 2015. México: Secretaría de Salud, ST-CONAPRA.
- Secretariado Técnico del Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes (CONAPRA) (2017). Informe sobre la situación de la seguridad vial en México 2017. México: Secretaría de Salud, ST-CONAPRA.

PLAN DE ADQUISICIONES PARA OPERACIONES EJECUTADAS POR EL BID														
País: Mexico					Agencia Ejecutora: BID								UDR: TSP/CME	
Número de Proyecto: ME-T1405					Nombre del Proyecto: Programa de apoyo a la expansión del transporte público en la Ciudad de México									
Periodo cubierto por el Plan: 36 meses					Monto Total del Proyecto: \$ 500,000									
Componente	Tipo de Adquisición (1) (2)	Tipo de Servicio (1) (2)	Descripción	Costo estimado del contrato (US\$)	Método de Selección (2)	Tipo de Contrato	Fuente de Financiamiento y Porcentaje				Fecha estimada del anuncio de adquisiciones	Fecha estimada del inicio de contrato	Duración estimada del contrato	Comentarios
							IDB/MIF		Otro Donante Externo					
							Monto	%	Monto	%				
Componente 1	A. Servicio de Consultoría	Firma Consultora (GN-2765)	Consultoría 1: consultoría para el desarrollo de un nuevo esquema legal y operativo en metrobús	\$ 50,000	SD	Suma Alzada	\$ 50,000	100%	-	-	Octubre 2019	Enero 2020	8 meses	Está en ejecución un estudio financiado con otra TC, que plantea modificaciones al fideicomiso de este sistema de transporte público. Los estudios complementarios recomendarían modificaciones a las reglas de operación del fideicomiso, así como establecer un mecanismo para el arrendamiento de autobuses por parte del Metrobús.
Componente 1	A. Servicio de Consultoría	Firma Consultora (GN-2765)	Consultoría 2: consultoría para el estudio de derecho de vía de la construcción de la línea 1 del sistema de transporte público cablebús de la ciudad de México, indios verdes - cuauhtepc	\$ 50,000	SD	Suma Alzada	\$ 50,000	100%	-	-	Febrero 2020	Abril 2020	8 meses	está en ejecución un estudio financiado con otra TC, que hace un diagnóstico de los predios donde pueden instalarse las torres del teleférico. La segunda etapa es cuantificar el valor de los predios para la futura compra por parte del gobierno.
Componente 1	A. Servicio de Consultoría	Firma Consultora (GN-2765)	Estudio de demanda de pasajeros para una línea de Cablebús	\$ 50,000	SCS	Suma Alzada	\$ 50,000	100%	-	-	Febrero 2020	Abril 2020	8 meses	
Componente 1	A. Servicio de Consultoría	Firma Consultora (GN-2765)	Estudio costo-beneficio para por lo menos una línea de Cablebús	\$ 50,000	SCS	Suma Alzada	\$ 50,000	100%	-	-	Agosto 2020	Septiembre 2020	3 meses	
Componente 1	A. Servicio de Consultoría	Firma Consultora (GN-2765)	Análisis de mejores prácticas para la sustitución de autobuses concesionados y taxis	\$ 100,000	SCS	Suma Alzada	\$ 100,000	100%	-	-	Noviembre 2020	Diciembre 2020	8 meses	
Componente 2	A. Servicio de Consultoría	Firma Consultora (GN-2765)	Consultoria 3: Consultoría para el Programa Integral de Seguridad Vial 2019-2024	\$ 40,000	SD	Suma Alzada	\$ 40,000	100%	-	-	Septiembre 2019	Octubre 2019	4 meses	Está en ejecución el diagnóstico de seguridad vial de la ciudad y estamos elaborando talleres con diversos actores para validar propuestas. La siguiente etapa consiste en la redacción del documento final con base en los resultados del diagnóstico y los talleres.
Componente 2	A. Servicio de Consultoría	Firma Consultora (GN-2765)	Estrategias de movilidad escolar sustentable	\$ 35,000	SCS	Suma Alzada	\$ 35,000	100%	-	-	Septiembre 2021	Octubre 2021	6 meses	
Componente 3	A. Servicio de Consultoría	Firma Consultora (GN-2765)	Apoyo para la regulación de sistemas de micromovilidad	\$ 40,000	SCS	Suma Alzada	\$ 40,000	100%	-	-	Diciembre 2021	Enero 2022	4 meses	
Componente 3	A. Servicio de Consultoría	Firma Consultora (GN-2765)	Elaborar recomendaciones para mejorar los transportes no regulados de la periferia de la CDMX	\$ 35,000	SCS	Suma Alzada	\$ 35,000	100%	-	-	Mayo 2022	Junio 2022	6 meses	
Componente 4	A. Servicio de Consultoría	Firma Consultora (GN-2765)	Apoyo para la ejecución de la CT	\$ 50,000	SCS	Suma Alzada	\$ 50,000	100%	-	-	Septiembre 2019	Octubre 2019	34 meses	
Preparado por:		Paola Rodríguez		\$ 500,000			\$ 500,000	100%	\$ -	0%				
(1) Se recomienda el agrupamiento de adquisiciones de naturaleza similar, tales como publicaciones, viajes, etc. Si hubiesen grupos de contratos individuales similares que van a ser ejecutados en distintos periodos, éstos pueden incluirse de forma agrupada bajo un solo rubro, con una explicación en la columna de comentarios indicando el valor promedio individual y el periodo durante el cual serían ejecutados. Por ejemplo: en un proyecto de promoción de exportaciones que incluye viajes para participar en ferias, se incluiría un ítem que diría “Pasajes aéreos Ferias”, el valor total estimado en US\$5 mil y una explicación en la columna Comentarios: “Este es un agrupamiento de aproximadamente 4 pasajes para participar en ferias de la región durante el año X y X1”.														
(2) (i) Consultor Individual: CCI: Calificación Consultor Individual; SD: Selección Directa o de Fuente Única. Proceso de selección debe ser de acuerdo con la AM-650.														
(2) (ii) Firma Consultora: Según GN-2765-1, Métodos de seleccion para Firmas Consultoras en operaciones ejecutadas por el Banco con: Selección de Fuente Única (SD); Selección Competitivo Simplificado (<250K) (SCS); Seleccion Competitiva Integral (>250K) (SCI); y Convenio Marco - Orden de Tarea (TO). Todos los procesos de selección de firmas consultoras bajo esta política deben utilizar el módulo en Convergencia.														
(2) (iii) Bienes: Según GN-2765-1, par. A.2.2.c: "las adquisiciones de bienes y servicios conexos, salvo cuando tales bienes y servicios sean necesarios para conseguir los objetivos del trabajo operativo que ejecute el Banco y estén incluidos en el contrato de servicios de consultoría y representen menos del 10% del valor de dicho contrato".														

(1) Se recomienda el agrupamiento de adquisiciones de naturaleza similar, tales como publicaciones o viajes, etc. Si hubiesen grupos de contratos individuales similares que van a ser ejecutados en distintos periodos, éstos pueden incluirse de forma agrupada bajo un solo rubro, con una explicación en la columna de comentarios indicando el valor promedio individual y el periodo durante el cual ser ejecutados. Por ejemplo: en un proyecto de promoción de exportaciones que incluye viajes para participar en ferias, se incluiría un ítem que diría "Pasajes aéreos Ferias", el valor total estimado en US\$5 mil y una explicación en la columna Comentario: "Este es un agrupamiento de aproximadamente 4 pasajes para participar en ferias de la región durante el año X y X1".

(2) (i) Consultor Individual: CCI: Calificación Consultor Individual; SD: Selección Directa o de Fuente Única. Proceso de selección debe ser de acuerdo con la AM-650.

(2) (ii) Firma Consultora: Según GN-2765-1, Métodos de selección para Firms Consultoras en operaciones ejecutadas por el Banco con: Selección de Fuente Única (SD); Selección Competitivo Simplificado (<250K) (SCS); Selección Competitiva Integral (>250K) (SCI); y Convenio Marco - Orden de Tarea (TO). Todos los procesos de selección de firmas consultoras bajo esta política deben utilizar el módulo en Convergencia.

[2] (iii) Bienes: Según GN-2765-1, par. A.2.2.c: "las adquisiciones de bienes y servicios conexos, salvo cuando tales bienes y servicios sean necesarios para conseguir los objetivos del trabajo operativo que ejecute el Banco y estén incluidos en el contrato de servicios de consultoría y representen menos del 10% del valor de dicho contrato".