

ABSTRACTO DE COOPERACIÓN TÉCNICA

I. Información Básica del Proyecto

▪ País/Región:	MEXICO/CID - Istmo y RD
▪ Nombre de la CT:	Apoyo al ordenamiento territorial y desarrollo urbano articulado con la movilidad segura, resiliente y sostenible articulada en México
▪ Número de CT:	ME-T1531
▪ Jefe de Equipo/Miembros:	Vera Benitez, Luis Felipe (CSD/HUD) Líder del Equipo; Lugo, Gloria (CID/CME); De Dobrzynski, Esteban (LEG/SGO); Grayeb Bayata, Claudia (CID/CME); Perez Moreno, Silvia (CSD/HUD); Avila, Francy Dianela (CSD/HUD); Quintero Garzon, Maria Camila (CSD/HUD); De Barros Torres, Gabriel (CSD/HUD); Hernandez, Yader Antonio (CSD/HUD).
▪ Taxonomía:	Apoyo al Cliente
▪ Número y nombre de la operación que apoyará la CT:	N/A
▪ Fecha del Abstracto de CT:	23 Feb 2024
▪ Beneficiario:	Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial, Urbano (SEDATU)
▪ Agencia Ejecutora:	Banco Interamericano de Desarrollo (BID)
▪ Financiamiento solicitado del BID:	US\$400.000
▪ Contrapartida Local:	US\$0
▪ Periodo de Desembolso:	24 meses
▪ Tipos de consultores:	Firmas consultoras y consultores individuales
▪ Unidad Responsable de Preparación:	CSD/HUD – División de Vivienda y Desarrollo Urbano
▪ Unidad Responsable de Desembolso:	CSD/HUD – División de Vivienda y Desarrollo Urbano
▪ CT incluida en la Estrategia de País (s/n):	No
▪ CT incluida en CPD (s/n):	No
▪ Alineación a la Actualización de la Estrategia Institucional 2024-2030:	Inclusión social e igualdad; Productividad e innovación; Capacidad institucional y estado de derecho; Sostenibilidad ambiental; Igualdad de género; Diversidad.

II. Objetivos y Justificación de la CT

- 2.1 El objetivo de esta Cooperación Técnica (CT) es apoyar a la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano (SEDATU) para impulsar una movilidad segura, inclusiva y sostenible articulada con el ordenamiento territorial. Los objetivos específicos son: (i) fortalecer la planificación integrada para que incluya, tanto el ordenamiento territorial, como la movilidad sostenible por medio de una estrategia de desarrollo orientado al Desarrollo Orientado al Transporte (DOT); (ii) fortalecer la capacidad institucional de las áreas metropolitanas en las temáticas de la integración de la movilidad y el ordenamiento territorial; y (iii) la transversalización de género y cambio climático en el Sistema de Información Territorial y Urbano (SITU) de la SEDATU.
- 2.2 Las zonas urbanas son el motor del crecimiento económico de México, ya que generan 90% del PIB y albergan a 80% de la población. Sin embargo, este rápido crecimiento propició una alta dependencia del automóvil. Entre 1990 y 2015, el número de vehículos creció 3.5 veces más rápido que la población. En la última década, la tasa de motorización se ha duplicado, generando a una elevada contaminación atmosférica, congestión, y ruido que tienen un costo estimado de 3% a 5% del PIB. El impacto que conlleva el desarrollo urbano desordenado y centrado en el automóvil

recae de forma desproporcionada en los habitantes más vulnerables. El costo de transporte representa, en promedio, 19,3% de los gastos de los hogares.

- 2.3 La baja densidad poblacional en los suburbios hace que la construcción, operación y utilización de las infraestructuras vinculadas a la movilidad, tales como las líneas de metro o el transporte rápido en autobús, sean onerosas. Por este motivo, es fundamental que las autoridades adopten una visión del ordenamiento territorial y el desarrollo urbano que propicie ciudades compactas, articuladas, limpias e incluyentes, en las que los residentes de todos los niveles de ingresos puedan acceder con facilidad a empleos a través de medios de transporte seguros, resilientes y sostenibles. Desde el 2016, el Banco ha apoyado a la SEDATU en la aprobación e implementación de la Ley General de Asentamientos Humanos Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano (LGAHOTDU), la cual ha sido esencial para regular el ordenamiento y desarrollo territorial, ya que otorgó a la SEDATU la atribución de elaborar lineamientos sobre uso de suelo. La implementación se concretizó a través de dos operaciones de préstamo basadas en políticas y de las CT ATN/OC-16447-ME y ATN/JF-16577-ME, las que generaron instrumentos de gestión territorial y normativa esenciales para la implementación de la Ley.
- 2.4 A su vez, desde el 2018, el Banco apoyó a la SEDATU con el desarrollo del Sistema de Información Territorial y Urbano, una herramienta estratégica que facilita los procesos de planeación urbana y ordenamiento territorial mediante la unificación de indicadores territoriales, de movilidad, gestión de riesgo y resiliencia climática a través de las CT ATN/OC-18878-ME y ATN/OC-19058-ME. Actualmente, el Banco está apoyando la consolidación de una visión de política que integre transporte, uso de suelo y desarrollo urbano a través de una operación de préstamo basada en políticas 5825/OC-ME y la CT ATN/CV-19351-ME.
- 2.5 El Programa es consistente con la Estrategia Institucional del Grupo BID: Transformación para una Mayor Escala e Impacto (CA-631) y se alinea con los objetivos de: (i) reducir la pobreza y la desigualdad; y (ii) abordar el cambio climático. El Programa también se alinea con las siguientes áreas de enfoque operativo: (i) biodiversidad, capital natural y acción por el clima al reducir las emisiones de carbono por medio de modos de transporte más limpios y eficientes; (ii) igualdad de género e inclusión de grupos diversos de la población al integrar y fortalecer la planificación urbana y la movilidad sostenible; (iii) desarrollo productivo e innovación por medio del sector privado mediante el DOT donde se promueve una mayor densificación y crea efectos de aglomeración que impulsan la competitividad; y (iv) infraestructura sostenible, resiliente e inclusiva promovida por la estrategia DOT.
- 2.6 **Alineación estratégica:** Esta CT es consistente con la Estrategia Institucional del Grupo BID: Transformación para una Mayor Escala e Impacto (CA-631) y se alinea con los objetivos de: (i) reducir la pobreza y la desigualdad dado su enfoque territorial que integrará grupos vulnerables; y (ii) abordar el cambio climático al reducir los impactos ambientales generados por los procesos de desarrollo urbano. El Programa también se alinea con las siguientes áreas de enfoque operativo: (i) biodiversidad, capital natural y acción por el clima al reducir las emisiones de carbono por medio de modos de transporte más limpios y eficientes; (ii) igualdad de género e inclusión de grupos diversos de la población al integrar y fortalecer la planificación urbana y la movilidad sostenible; (iii) desarrollo productivo e innovación por medio del sector privado mediante el DOT donde se promueve una mayor densificación y crea efectos de aglomeración que impulsan la competitividad; y (iv) infraestructura sostenible, resiliente e inclusiva promovida por la estrategia DOT.
- 2.7 Igualmente, esta CT se alinea con la Estrategia Banco País ya que contribuye a un desarrollo territorial más equilibrado y sustentable, donde se cierren las brechas de infraestructura, las limitaciones en la prestación de servicios básicos, y la presión sobre

la movilidad urbana. Así mismo, esta CT se alinea con los objetivos y resultados del Fondo Fiduciario de Donantes Múltiples para el Desarrollo de Ciudades Sostenibles en América Latina y el Caribe (CIT), al apoyar el desarrollo y la implementación de la estrategia DOT la cual promueve procesos integrales de planificación urbana para un desarrollo urbano sostenible, inclusivo y resiliente.

III. Descripción de las Actividades y Resultados

- 3.1 **Componente I. Transformando el Espacio Urbano a través del DOT (US\$150.000).** Este componente fortalecerá la planificación integrada que incluya tanto el ordenamiento territorial como la movilidad sostenible por medio de una estrategia de DOT. Para este componente se prevé la realización de: (i) un diagnóstico normativo, ambiental y urbanístico en un área metropolitana; (ii) los lineamientos generales para definir el plan maestro de DOT (legales, financieros, ambientales y urbanos); y (iii) una propuesta de plan maestro para el desarrollo de un DOT a nivel conceptual.
- 3.2 **Componente II. Integración de la Movilidad y el Ordenamiento Territorial en Áreas Metropolitanas (US\$150.000).** Este componente fortalecerá la capacidad institucional de las AM en las temáticas de la integración de la movilidad y el ordenamiento territorial. Para lo cual se prevé realizar: (i) planes y programas de desarrollo de capacidades para fortalecer la capacidad institucional de los institutos metropolitanos para la integración de la movilidad y el ordenamiento territorial; y (ii) una hoja de ruta para la creación de institutos metropolitanos basado en buenas prácticas de gobernanza en otros países.
- 3.3 **Componente III. Transversalización de Género y Cambio Climático en el Sistema de Información Territorial y Urbano de la SEDATU (US\$100.000).** Este componente apoyará la integración de los indicadores de género y cambio climático al SITU para facilitar los procesos de planeación urbana y ordenamiento territorial. Para este componente se prevé: (i) construir un sistema de indicadores de género y cambio climático para su integración en el SITU; y (ii) realizar talleres y capacitaciones para mejorar las capacidades técnicas de la SEDATU en la integración de género y cambio climático en sus programas.

IV. Presupuesto

Presupuesto Indicativo

Actividad/Componente	BID	Financiamiento Total
Componente I. Transformando el Espacio Urbano a través del DOT.	US\$150.000	US\$150.000
Componente II. Integración de la Movilidad y el Ordenamiento Territorial en Áreas Metropolitanas.	US\$150.000	US\$150.000
Componente III. Transversalización de Género y Cambio Climático en el Sistema de Información Territorial y Urbano de la SEDATU.	US\$100.000	US\$100.000
Total	US\$400.000	US\$400.000

V. Agencia Ejecutora y Estructura de Ejecución

- 5.1 A solicitud del país (SEDATU), el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) será el organismo ejecutor de esta CT. La responsabilidad técnica de supervisión de la operación corresponderá a la División de Vivienda y Desarrollo Urbano (CSD/HUD), en coordinación con la Representación del Banco en México (CID/CME). Los procesos de contratación se llevarán desde la sede del Banco. Para cada uno de ellos, el equipo de proyecto contribuirá a una transferencia de conocimientos, aportando experiencias en planificación urbana en varios países de la región. El Gobierno de México reconoce en el Banco la capacidad, experiencia, políticas de adquisiciones y reglas fiduciarias que le permiten ejecutar esta CT.

- 5.2 Cabe destacar que el Banco aprobó en noviembre de 2023 una operación de préstamo basada en políticas (ME-L1331) para contribuir con la consolidación de una movilidad segura, inclusiva y sostenible, articulada con el ordenamiento territorial y desarrollo urbano en México. Así mismo, ha apoyado a la SEDATU a través de las CT: ATN/OC-16447-ME y ATN/JF-16577-ME, ejecutadas en el año 2021 y, actualmente, con las CT: ATN/OC-18878-ME, ATN/OC-19058-ME y ATN/CV-19351-ME. A través de estas operaciones se ha generado un marco de implementación de la LGAHOTDU y de los instrumentos de gestión territorial y normativa contenidos en ella, así como en la implementación de estrategias territoriales complementarias a fin de aprovechar las oportunidades de desarrollo urbano para propiciar ciudades más compactas y sostenibles.

VI. Riesgos Importantes

- 6.1 La colaboración del Banco con la SEDATU para el desarrollo de la agenda urbana en México consiste en una asociación de largo plazo. Por la naturaleza de las actividades propuestas, el riesgo principal identificado está relacionado con la gestión de los tiempos y de contratación. Con el fin de mitigar este riesgo: (i) se contratarán consultorías de alto nivel con capacidad de rápida movilización; y (ii) se contará con el apoyo de consultores que: (a) contribuyan al fortalecimiento institucional de la SEDATU; (b) garanticen la adecuada y oportuna entrega de dichos insumos; y (c) den seguimiento efectivo a las actividades de ejecución previstas.

VII. Aspectos Ambientales y Sociales

- 7.1 Esta CT no financiará estudios de factibilidad o prefactibilidad de proyectos de inversión con estudios ambientales y sociales asociados; por lo tanto, está excluida del alcance del Marco de Política Ambiental y Social (MPAS) del Banco.