

# **Movilidad sustentable no motorizada: Banobras**

Por: Mario Aguirre Mazón



# CONTENIDO

|  |    |
|--|----|
| Introducción   | 4  |
| El Banco Nacional de Obras y Servicios Públicos (Banobras) | 9  |
| Movilidad sustentable no motorizada                        | 12 |
| Fondeo de proyectos de movilidad sustentable no motorizada | 15 |
| Conclusiones   | 33 |

# Introducción

# Introducción

El interés por alcanzar un desarrollo urbano equilibrado, se ha constituido como una de las principales preocupaciones de la política pública de planificación para el desarrollo infraestructural. Experiencias del pasado han dejado en claro las implicaciones de emprender proyectos de desarrollo con visión de corto plazo que soslayan el impacto de elementos como el medio ambiente, desarrollo de nuevas tecnologías, dinámicas de movilidad social, transformaciones en las dinámicas de ocupación laboral y de esparcimiento, entre otras.

El acelerado crecimiento de las grandes urbes, así como una dinámica de movilidad social que tiende al abandono de las regiones rurales y la ampliación de las ciudades de tamaño medio, hacen necesaria una transformación en las prioridades de planificación en las que se involucren elementos como la calidad de vida, la salud, así como el impacto de mediano y largo plazo. Esta necesidad de transformación ha redundado en la creación de políticas públicas que buscan el impulso a propuestas de desarrollo urbano sostenible en el que se pretende una disminución en la utilización de vehículos motorizados, y al uso eficiente de los recursos públicos en términos de colectividad y comunidad. Desde esta nueva perspectiva, se amplía el rango de análisis de impacto y alcance de la política pública.

# Introducción

Como respuesta a la imperiosa necesidad de emprender una transformación en términos de movilidad urbana, se ha impulsado el desarrollo de proyectos sustentables que requieren de la creación de una estructura infraestructural que permita la utilización de medios de transporte alternativos y de menor impacto ambiental, a través de proyectos hechos a la medida de las comunidades en las que pretenden operar.

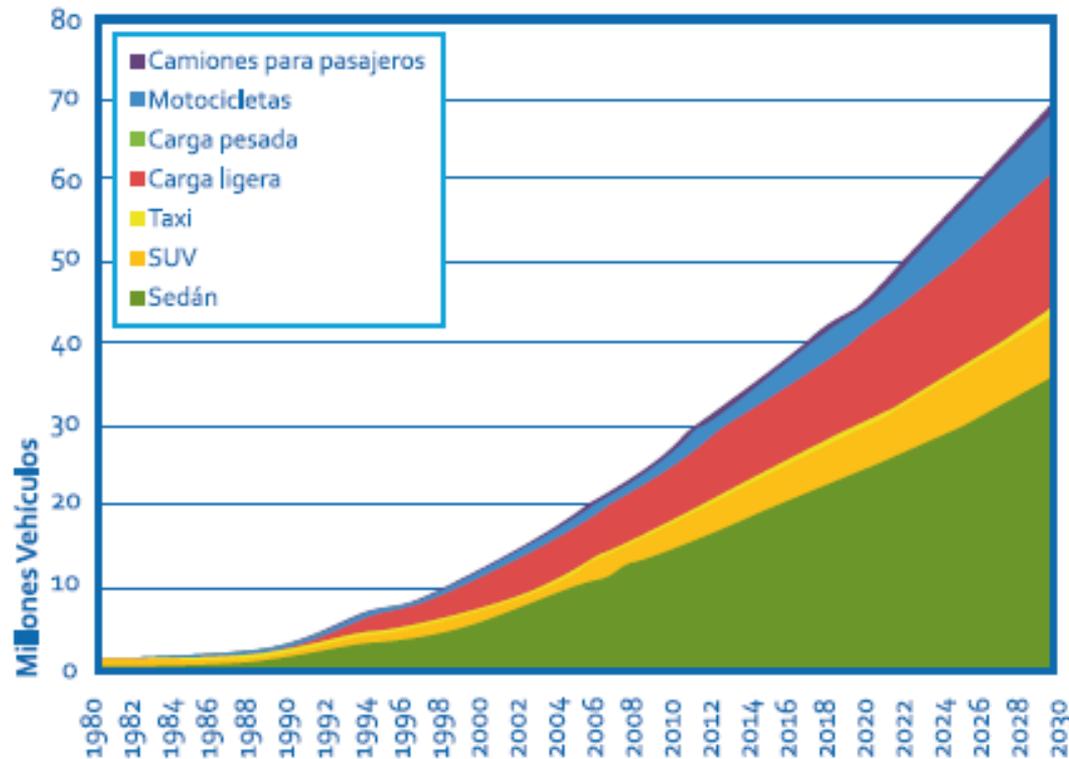
El Banco Nacional de Obras y Servicios Públicos (Banobras), constituye una de las principales fuentes de financiamiento para el desarrollo de infraestructura urbana y en el caso particular del desarrollo de infraestructura de movilidad no motorizada funge a manera de financiadora de proyectos infraestructurales, así como un ente gestor de recursos provenientes de financiadoras internacionales como Banco Interamericano de Desarrollo y el Clean Technology Fund. La participación de Banobras en este tipo de desarrollos de infraestructura, resultan de vital importancia debido a que constituyen un impulso sustantivo a la implementación de las políticas públicas orientadas a la ampliación de oferta de movilidad en ciudades que actualmente padecen de los efectos derivados de los desarrollos de movilidad y transporte tradicionales.

# Desarrollo urbano en la región

- De acuerdo con el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), durante las últimas décadas se ha producido un acelerado proceso de urbanización en la región de América Latina, llegando a consolidarla como la segunda más urbanizada del planeta, pasando de tener una tasa de urbanización del 41% en 1950 a una del 79% en 2010; la tendencia de urbanización permite proyectar que en un periodo de 20 años, el 90% de la población asentada en América Latina vivirá en ciudades.
- A diferencia del fenómeno de urbanización de la segunda mitad del siglo XX, que mostraba el crecimiento de grandes ciudades, actualmente éstas han disminuido el ritmo de expansión de manera significativa, mientras que las ciudades de tamaño intermedio han pasado a encabezar el crecimiento urbano de la región. Esta nueva dinámica de crecimiento urbano, representa un gran reto para las políticas públicas de los gobiernos de Latinoamérica, debido a la necesidad de emprender medidas orientadas a buscar un desarrollo urbano óptimo.
- Cifras del ITDP indican que el 94% de las emisiones generadas en el sector movilidad, provienen del auto-transporte, 3.3% del transporte aéreo, 1.4% del marítimo y 1% del ferroviario. (PECC, 2014).

Fuente: Importancia de reducción del uso del automóvil en México. ITDP (2012).

# Desarrollo urbano en la región



“De continuar con la tendencia actual, para el 2030 habrán más autos que niños.”

ITDP (2012)

Fuente: Financiamiento climático y rendición de cuentas para mitigación de GEI en energía y transporte, ITDP (2013).

# El Banco Nacional de Obras y Servicios Públicos (Banobras)

# Historia del Banco Nacional de Obras y Servicios Públicos (Banobras)

- El Banco Nacional de Obras y Servicios Públicos, S.N.C. (Banobras) es creado en 1933 como respuesta a la crisis vivida como resultado de la Revolución, la caída de la exportaciones mineras y petroleras, así como de los efectos de la crisis mundial derivada de la Gran Depresión estadounidense de 1929.
- Entre los factores sociales relacionados con su creación, se encuentra un profundo rezago social causado por la falta de acceso a servicios públicos básicos, tanto en zonas urbanas como rurales.
- Debido a la necesidad de consolidar las bases institucionales de la nación postrevolucionaria se vuelve imperativa la búsqueda de mecanismos que permitieran satisfacer las necesidades financieras no atendidas por la banca comercial, creando de esta manera un nuevo sector de servicios financieros con orientación social.
- El banco ha transformado su foco de atención, atendiendo temas como el desarrollo de comunicaciones y urbanización, fomento a la vivienda popular, construcción de infraestructura de salubridad, apoyo al desarrollo de infraestructura física de ecuación rural, inversiones en comunicaciones como ferrocarriles a infraestructura carretera, actualmente funge también como un mecanismo para captar recursos externos.
- En la actualidad el banco busca aumentar el número de municipios con acceso a crédito y programas de asistencia técnica.

Fuente: Banco Nacional de Obras y Servicios Públicos Banobras (2014) ¿Quiénes somos?

# Banco Nacional de Obras y Servicios Públicos (Banobras)

- El Banco Nacional de Obras y Servicios Públicos (Banobras) impulsa, a través del financiamiento y sus distintos servicios, el desarrollo y la modernización de la infraestructura que da al país condiciones de competitividad, productividad y calidad de vida.
- De manera formal, Banobras se tipifica como una empresa pública con participación estatal mayoritaria y cuenta con personalidad jurídica y patrimonio propios.
- El banco, tiene propósito principal el financiamiento y refinanciamiento de proyectos relacionados con inversión en infraestructura y servicios públicos, así como coadyuvar al fortalecimiento institucional del gobierno federal, estatal y municipal, con el propósito de contribuir al desarrollo sustentable del país.
- Actualmente el banco prioriza la inversión en:
  - “Infraestructura social básica, destinada a elevar las condiciones de vida de todas las familias y, con ello, sus capacidades y sus oportunidades de desarrollo personal, al poner a disposición de los gobiernos locales instrumentos de financiamiento para la atención de necesidades básicas de la población.
  - Infraestructura para la competitividad y el desarrollo, que busca un sostenido crecimiento económico al financiar proyectos con alta rentabilidad social.” (Banobras, 2014)

Fuente: Banco Nacional de Obras y Servicios Públicos Banobras (2014) ¿Quiénes somos?

# Movilidad sustentable no motorizada

# Movilidad sustentable no motorizada

- Las iniciativas de movilidad sustentable no motorizada son aquellas que proponen mecanismos alternos de transporte que no requieren la utilización de un mecanismo de combustión, la iniciativa pretende ser sustentable a través de la utilización de un esquema de diseño y desarrollo infraestructural de bajo impacto ambiental.
- La movilidad sustentable es un tema de especial importancia en las ciudades de tamaño medio a grande, debido a que en ellas la cantidad de habitantes propician una importante demanda de opciones de transporte.
- Al momento, los efectos de la planificación de desarrollo urbano tradicional, que centra sus esfuerzos en la búsqueda de mejores condiciones para los automóviles privados, ha propiciado la edificación de obras faraónicas que, además de implicar altos costos, no resuelven de manera integral la problemática de movilidad en las ciudades, dejando de lado el desarrollo de infraestructura peatonal y ciclista.
- El desarrollo infraestructural tiene repercusiones sumamente importantes en términos del desarrollo de espacios de inclusión que cuenten con la capacidad de fungir como una interfase social que coadyuve en la mejora de la dinámica comunitaria.

Fuente: Informe sobre Sostenibilidad de 2013. Banco Interamericano de Desarrollo(2013).

# Movilidad sustentable no motorizada

- La importancia del desarrollo infraestructural que permita la correcta implementación de las políticas públicas y acciones de gobierno orientadas a promover la movilidad sustentable no motorizada, involucran en el proceso a la planeación de crecimiento y desarrollo urbano, siendo esta una de las principales áreas de oportunidad de las actuales iniciativas de movilidad sustentable.
- La implementación de proyectos de movilidad sustentable, impactan también en términos ecológicos debido a la disminución en la utilización de combustibles fósiles que su implementación representa.
- De acuerdo con ITDP, existe un impacto positivo en términos de calidad de vida, debido a que la utilización de mecanismos de tracción humana para la movilidad urbana permiten a los usuarios ejercitarse, tener una experiencia recreativa, así como redimensionar su entorno cotidiano.
- Los proyectos de movilidad sustentable no motorizada requieren de grandes cantidades de recurso que permitan el desarrollo infraestructural necesario para implementar los proyectos de manera adecuada. En este sentido la banca de financiamiento público juega un papel importante al constituirse como un elemento de importancia para la consecución de esta clase de proyectos.

Fuente: ITDP. Movilidad sustentable no motorizada en ciudades sustentables - Oportunidades en México. Noviembre 2012

# Fondeo de proyectos de movilidad sustentable no motorizada

# Movilidad sustentable no motorizada

- Existen dos tipos de recursos para mejorar la movilidad y accesibilidad de la población: aquellos que tienen su origen en el Presupuesto de Egresos de la Federación (PEF) y que son aprobados anualmente por la Cámara de Diputados, y los que dependen de financiamiento de la banca de desarrollo, a través de intermediarios financieros como Banobras.
- El Programa Institucional Banobras 2014 – 2018 considera dos líneas estratégicas en torno al desarrollo de proyectos de movilidad urbana sustentable no motorizada, basadas en alianzas estratégicas con el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) y su Iniciativa de Ciudades Emergentes y Sostenibles (ICES); así como con el Banco Mundial, a través del Programa de Transformación del Transporte Urbano (PTTU).
- De manera adicional a los recursos gestionados por Banobras, existen diversos fondos federales a través de los cuales es posible dirigir recurso para el desarrollo de proyectos de movilidad sustentable no motorizada, sin embargo al momento solo el 2% de los recursos provenientes de estos fondos están destinados al desarrollo de infraestructura de movilidad alternativa como ciclo vías.

Fuente: ITDP. Movilidad sustentable no motorizada en ciudades sustentables - Oportunidades en México. Noviembre 2012

# Atención gubernamental al desarrollo urbano y movilidad sustentables

- El gobierno federal han impulsado iniciativas para modificar los patrones de desarrollo urbano y movilidad, a través de programas e instrumentos legislativos como la Ley General de Cambio Climático (LGCC) que ha distribuido competencias entre tres niveles de gobierno en materia de mitigación y adaptación a los efectos del cambio climático.
- La LGCC, en su artículo 34, con el objetivo de contribuir a la reducción de emisiones, establece que las dependencias y entidades de la administración pública federal, las entidades federativas y los municipios, deben promover el diseño y la elaboración de políticas y acciones de mitigación asociadas, considerando para la reducción de emisiones en el sector transporte, tales como:
  - Promover la inversión en la construcción de ciclovías o infraestructura de transporte no motorizado, así como la implementación de reglamentos de tránsito que promuevan el uso de la bicicleta.
  - Diseñar e implementar sistemas de transporte público integrales, y programas de movilidad sustentable en las zonas urbanas o conurbadas.
  - Elaborar e instrumentar planes y programas de desarrollo urbano que comprendan criterios de eficiencia energética y mitigación de emisiones.

Fuente: ITDP. Movilidad sustentable no motorizada en ciudades sustentables - Oportunidades en México. Noviembre 2012

# Atención gubernamental al desarrollo urbano y movilidad sustentables

- Por su parte, el Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018 (PND), considera en su estrategia 4.9.1, la importancia de promover programas de movilidad “mediante sistemas de transporte urbano masivo, congruentes con el desarrollo urbano sustentable y medidas complementarias de movilidad no motorizada para peatones y ciclistas, racionalizando el uso del automóvil” (PND, 2013).
- Por otro lado la Estrategia Nacional de Cambio Climático (ENCC), particularmente en el eje “M3”, expone la necesidad de “transitar hacia modelos de ciudades sustentables” que contemplen además de la gestión de residuos, la edificación, expansión urbana y la movilidad sostenible, fortaleciendo el transporte no motorizado y dando prioridad al peatón y al ciclista en las estrategias nacionales
- Por su parte, el Programa Especial de Cambio Climático 2013-2018, expone que para el año 2020, el transporte representará el primer emisor de gases de efecto invernadero a nivel nacional con 206 MtCo<sub>2</sub>e, así como el tercero en carbono negro. Para dar atención a las necesidades más urgentes, establece en la estrategia 3.5 la priorización de los esquemas de movilidad sustentable.

Fuente: Financiamiento climático y rendición de cuentas para mitigación de GEI en energía y transporte, ITDP (2013).

# Atención gubernamental al desarrollo urbano y movilidad sustentables

- En este análisis institucional, es importante mencionar que a pesar de que al momento se reconoce al factor “movilidad” como uno fundamental en la articulación de la política de desarrollo urbano y vivienda, y de los importantes avances logrados a nivel federal, aún no se han destinado recursos suficientes que permitan una adecuada operación de proyectos de movilidad alternativa.
- Por otro lado, al momento tampoco se han desarrollado en su totalidad criterios específicos para acceder a financiamiento orientado a proyectos con un impacto social y ambiental de relevancia capaces de proporcionar a la ciudadanía una gama más amplia y diversa de medios de movilidad seguros, accesibles y pertinentes, que resultan indispensables para iniciar el tránsito hacia un modelo de ciudad sustentable.

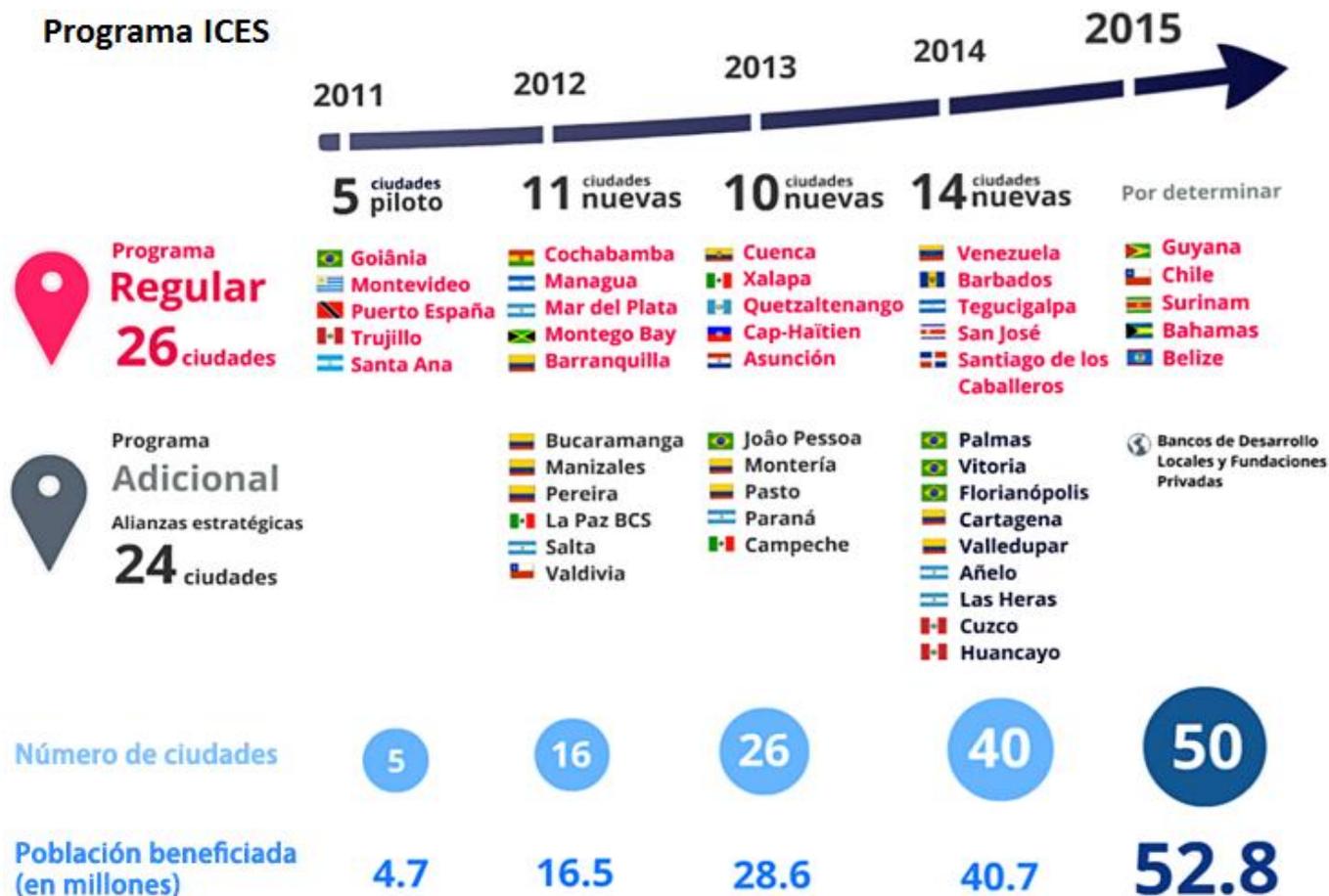
Fuente: Financiamiento climático y rendición de cuentas para mitigación de GEI en energía y transporte, ITDP (2013).

# Iniciativa ciudades emergentes y sostenibles (ICES)

- “La Iniciativa Ciudades Emergentes y Sostenibles (ICES) es un programa de asistencia técnica que busca ayudar a ciudades intermedias de América Latina y el Caribe en la identificación, priorización y estructuración de proyectos para mejorar su sostenibilidad ambiental, urbana y fiscal.” (ICES, 2014)
- La labor de la ICES consiste en identificar los principales retos que las ciudades pertenecientes al margen de atención de la iniciativa (ciudades de tamaño mediano ubicadas en países pertenecientes a la región de América Latina) pueden enfrentar en el tránsito hacia un esquema de sostenibilidad, entre las principales tareas de esta iniciativa se encuentra la realización de una evaluación y ponderación de problemas que permitan definir una trama de acciones de alto impacto para la comunidad.
- El objetivo principal de la ICES es “encontrar soluciones específicas adecuadas en función del costo-beneficio, que podrían allanar el camino hacia la sostenibilidad mediante intervenciones prioritarias. Además de proporcionar un análisis de las posibles fuentes locales de financiamiento, así como la capacidad institucional disponible para su ejecución”. La iniciativa se encarga de dar seguimiento a los logros y avances derivados de su intervención en el contexto urbano.

Fuente: Equipo Coordinador de la Iniciativa de Ciudades Emergentes y Sostenibles (2004). Guía metodológica de la iniciativa Ciudades Emergentes y Sostenibles

# Programa de la iniciativa de ciudades emergentes y sostenibles



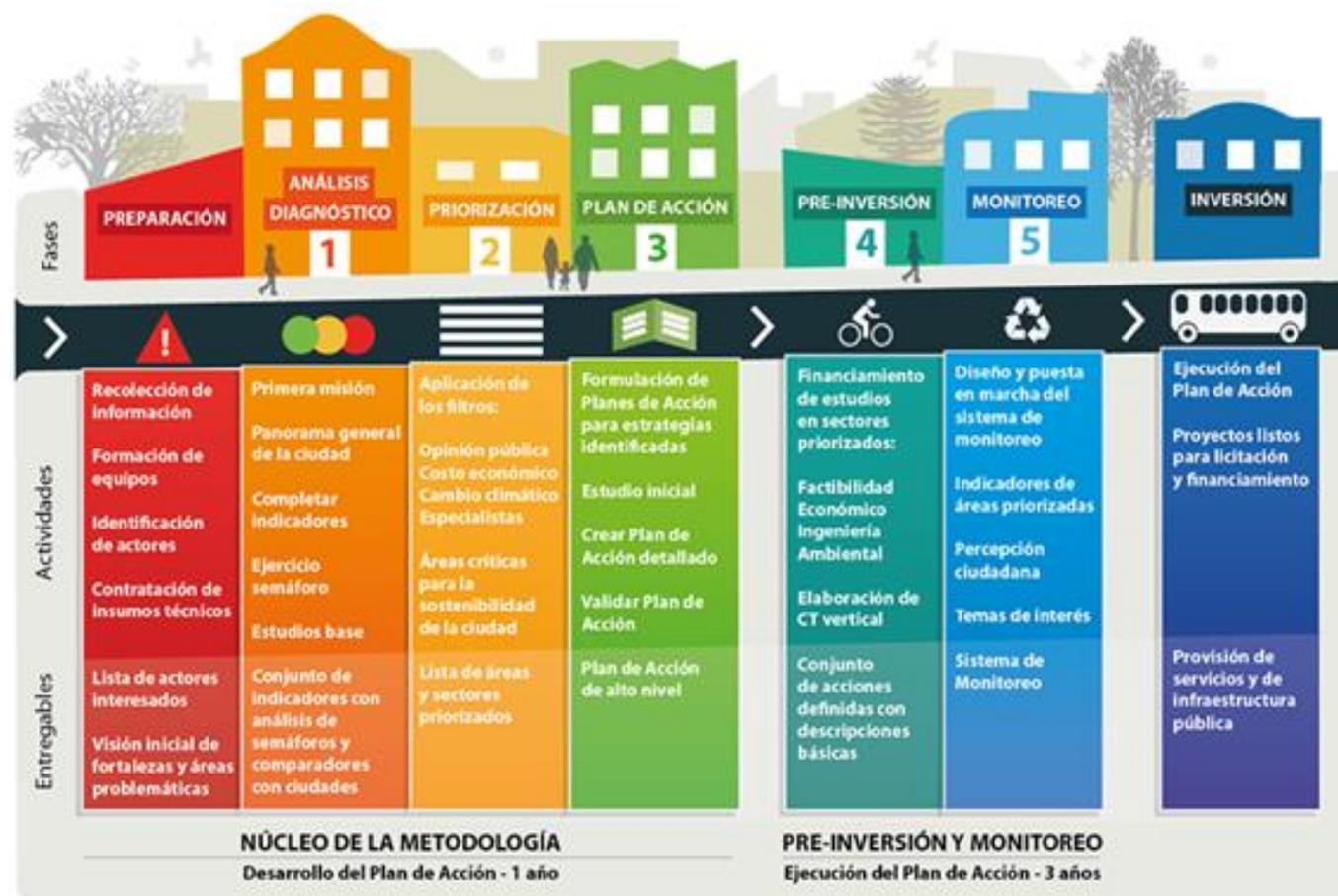
Fuente: Equipo Coordinador de la Iniciativa de Ciudades Emergentes y Sostenibles (2004). Guía metodológica de la iniciativa Ciudades Emergentes y Sostenibles

# Iniciativa ciudades emergentes y sostenibles (ICES)

- El esquema de colaboración ICES-Banobras, consiste en una dinámica de vinculación entre ambas instituciones en la que la ICES se encarga de la identificación de ciudades intermedias mexicanas con potencial de llevar a cabo recomendaciones orientadas a mejorar las condiciones de sustentabilidad de la comunidad, éstas medidas deben estar dentro de las líneas de acción consideradas en el Plan de acción de la ICES.
- Por su parte, Banobras otorga el financiamiento para la implementación de la iniciativa en la ciudades y subcontrata a empresas o instituciones privadas nacionales para la supervisión y la aplicación de la metodología de seguimiento.
- Durante todo el proceso el grupo coordinador de la iniciativa, provee apoyo técnico y colabora en los procesos de manera estrecha con Banobras.
- Bajo la supervisión y el monitoreo del equipo ICES, del Banco, y de los especialistas sectoriales, se subcontrata a instituciones académicas y entidades sin fines de lucro con la finalidad de que éstas apliquen la metodología en campo.
- El equipo de trabajo de la ICES y Banobras, tienen la responsabilidad de supervisar, capacitar y entrenar en la metodología al personal de las instituciones subcontratadas.

Fuente: Equipo Coordinador de la Iniciativa de Ciudades Emergentes y Sostenibles (2004). Guía metodológica de la iniciativa Ciudades Emergentes y Sostenibles

# Fases de una ciudad en la iniciativa de ciudades emergentes y sostenibles



Fuente: Equipo Coordinador de la Iniciativa de Ciudades Emergentes y Sostenibles (2004). Guía metodológica de la iniciativa Ciudades Emergentes y Sostenibles

# Proyecto de transformación del transporte urbano (PTTU)

- El Proyecto de Transformación del Transporte Urbano (PTTU) es un programa del Banco Mundial creado en seguimiento de la Estrategia Nacional de Cambio Climático (ENCC) bajo la cual México puede acceder a recursos del Clean Technology Fund (CTF) con tasas de interés concesionales. El PTTU constituye una fuente de recursos para el Programa Federal de Apoyo al Transporte Masivo PROTRAM, coordinado por el Fondo Nacional de Infraestructura.
- Banobras apoya el desarrollo de Bus Rapid Transit (BRT) como proyectos prioritarios, a través del PTTU; así como la construcción de parques eólicos, hidroeléctricas, plantas de tratamiento de aguas residuales, proyectos para la recolección, transportación y disposición de residuos sólidos, entre otros.
- Las acciones que se financian con este programa se dividen en dos rubros:
  - Sistemas integrados de transporte: Diseño, construcción, supervisión, mantenimiento y rehabilitación de infraestructura de corredores troncales y vías alimentadoras del corredor; adquisición de equipo de transporte público de bajas emisiones de carbono (al sector público o privado); y programas de transporte no motorizado (ciclovías, facilidades peatonales).
  - Fortalecimiento institucional: Elaboración o actualización de estudios, tales como planes integrales de movilidad y otros para el desarrollo de transporte no motorizado; y fortalecimiento de las instituciones, agencias o comisiones responsables de transporte urbano y metropolitano.

Fuente: PTTU. Proyecto de transformación del transporte urbano. Banobras. 2012

# Proyecto de Transformación del Transporte Urbano (PTTU)

- En la relación de trabajo entre el Banco Mundial a través del PTTU y Banobras, corresponde al segundo:
  - “Recibir el dictamen del Fiduciario del fondo del Banco Mundial a través de la Dirección de Banca de Inversión, sobre la elegibilidad de las acciones seleccionadas.
  - Recibir los expedientes de calificación ambiental y social y enviarlos al Banco Mundial y someter para su no objeción las acciones.
  - Incorporar en los contratos de crédito que se celebren con los beneficiarios elegibles, el cumplimiento de los requerimientos ambientales y sociales propuestos en los dictámenes correspondientes que al respecto le presente la Unidad Coordinadora del PROTRAM (UC).
  - Integrar en los reportes de seguimiento que enviará al Banco Mundial los reportes periódicos preparados por las autoridades locales, la UC y el GTC, sobre la ejecución de los planes de manejo ambiental y social;
  - Asegurar el cumplimiento de todas las condiciones contractuales.” (Banobras. 2012)

Fuente: PTTU. Proyecto de transformación del transporte urbano. Banobras. 2012

# Fondos Federales

- De manera general existe una tendencia en la asignación del gasto público orientado al desarrollo de infraestructura de movilidad que favorece inversiones orientadas a promover el uso de automóviles particulares, implicando altos costos tanto económicos como sociales y ambientales. De la mano de esta tendencia se observa una planeación urbana carente de componentes de sustentabilidad que provoca la implementación de acciones de gobierno que en el largo plazo implican un detrimento a la calidad de vida de los individuos.
- A pesar de que existe una gran cantidad de fondos disponibles orientados a promover la inversión en transporte público y proyectos de movilidad sostenible al interior de los gobiernos locales, no existe una política federal que sustente el interés intergubernamental por concretar proyectos de esta naturaleza.
- La ausencia de una línea de acción estratégica en torno a la movilidad sustentable ha ocasionado que la mayor parte del gasto en movilidad se ejerza de manera aislada, evidenciando una falta de visión integral en las ciudades. Esta dinámica ha dado pie a una utilización inadecuada del recurso por parte de municipios ubicados en zonas metropolitanas del país, en dónde se utilizan para construir o dar mantenimiento a la infraestructura para los automóviles.

Fuente: ITDP. Guía de Fondos Federales para financiar la movilidad y la accesibilidad, 2012

# Fondos Federales

- Los recursos del ramo 33 “fondos de aportaciones” son aquellos que la federación transfiere a estados y municipios con base en las disposiciones establecidas en la ley de coordinación fiscal. A pesar de que existen ocho fondos de aportaciones, solo tres de ellos se pueden dirigir a inversiones o gastos en transporte público, movilidad no motorizada o accesibilidad.

| Fondo  | Monto 2012 (MDP*) | Nivel que se ejerce | Puede invertir en:   |
|--|-------------------|---------------------|--|
| Fondo de aportaciones para el fortalecimiento de las entidades federativas | 27,719            | Estatal             | Inversión, mantenimiento y equipamiento de infraestructura física, saneamiento financiero y del sistema de pensiones, modernización administrativa, sistemas de protección civil y proyectos de investigación. |
| Fondo de aportaciones para el fortalecimiento de los municipios            | 50,732            | Municipal           | Cumplimiento de obligaciones financieras, pago de derechos por concepto de agua, necesidades de seguridad pública. "Requerimientos" de los municipios. No limitativo.  |
| Fondo de aportaciones para la infraestructura social                       | 49,499            | Estatal y Municipal | Que las inversiones beneficien directamente a sectores de la población en condiciones de rezago y pobreza extrema  |

Fuente: ITDP. Guía de Fondos Federales para financiar la movilidad y la accesibilidad, 2012

# Proyectos destinados a Inversiones en transporte público, infraestructura ciclista, espacio público e infraestructura peatonal de fondos y programas federales presupuestarios

| Fondo   | Transporte Público | Infraestructura ciclista | Espacio Público | Infraestructura Peatonal | Total |
|---|--------------------|--------------------------|-----------------|--------------------------|-------|
| Fondo Metropolitano   | 9                  | 1                        | 1               | 0                        | 11    |
| Fondo de pavimentación a municipios   | 0                  | 0                        | 3               | 1                        | 4     |
| Fondo de inversión para entidades federativas   | 0                  | 0                        | 7               | 2                        | 9     |
| Fondo de accesibilidad en el transporte público para las personas con discapacidad                          | 5                  | 0                        | 0               | 0                        | 5     |
| Programas y fondos regionales   | 2                  | 2                        | 6               | 17                       | 27    |
| Fondo de aportaciones para el fortalecimiento de las entidades federativas                                  | 1                  | 0                        | 46              | 19                       | 66    |
| Fondo de aportaciones para el fortalecimiento de los municipios y de las demarcaciones territoriales del DF | 1                  | 1                        | 91              | 38                       | 131   |
| Fondo de Infraestructura social estatal   | 0                  | 0                        | 0               | 1                        | 1     |
| Fondo de Infraestructura social municipal   | 1                  | 7                        | 100             | 302                      | 410   |
| Programa hábitat  | 0                  | 3                        | 6               | 11                       | 20    |
| Programa de rescate de espacios públicos  | 0                  | 0                        | 31              | 0                        | 31    |
| Convenios de descentralización y/o reasignación   | 0                  | 0                        | 22              | 2                        | 24    |

Fuente: ITDP. Guía de Fondos Federales para financiar la movilidad y la accesibilidad, 2012

# Fondos Federales

- **Fondo para la Accesibilidad en el transporte público para las personas con discapacidad:** Correspondiente al ramo general 23, Provisiones Salariales y Económicas, en el renglón de Otras Provisiones Económicas.
- **Fondo de Inversión para Entidades Federativas :** Correspondiente al ramo 33, y sujeto a las disposiciones al Fideicomiso para la Infraestructura en los Estados (FIES), pudiendo incluso destinar los recursos a programas y proyectos de inversión en infraestructura y equipamiento en proceso.
- **Fondo de aportaciones para el fortalecimiento de las entidades federativas:** Correspondiente al ramo 33, tiene su antecedente en el Programa de Apoyos para el Fortalecimiento de las Entidades Federativas (PAFEF).
- **Fondo de Aportaciones para el Fortalecimiento de los Municipios y de las Demarcaciones Territoriales del Distrito Federal (FORTAMUNDF)** Proveniente del ramo 33, consiste en aportaciones federales para el Fortalecimiento de los Municipios y de las Demarcaciones Territoriales del Distrito Federal, de acuerdo al artículo 37 de la LCF, tienen como destino:
  - Exclusivamente la satisfacción de sus requerimientos, dando prioridad al cumplimiento de las obligaciones financieras.
  - A la atención de necesidades directamente vinculadas con la seguridad pública de sus habitantes.

Fuente: Diario Oficial de la Federación, Informe del Resultado de la Fiscalización Superior de la Cuenta Pública

# Fondos Federales

- **Fondo de Infraestructura social municipal:** Forma parte del Ramo 33 y es ejercido directamente por los municipios, está destinado al financiamiento de obras, acciones sociales básicas e inversiones que beneficien a la población que se encuentra en condiciones de pobreza extrema y rezago social, en los rubros:
  1. Agua potable.
  2. Alcantarillado.
  3. Drenaje y letrinas.
  4. Electricidad rural y de colonias pobres.
  5. Caminos rurales.
  6. Urbanización municipal.
  7. Infraestructura básica educativa.
  8. Infraestructura productiva rural.

Fuente: Diario Oficial de la Federación, Informe del Resultado de la Fiscalización Superior de la Cuenta Pública

# Fondos Federales

- **Programa hábitat:** Es un programa de SEDESOL que articula los objetivos de la política social con los de la política de desarrollo urbano y ordenamiento territorial del Gobierno Federal, para contribuir a reducir la pobreza urbana y mejorar la calidad de vida de los habitantes de las zonas urbanas marginadas.
- **Programa de rescate de espacios públicos:** Es un programa de la SEDATU creado para contribuir a mejorar la calidad de vida y la seguridad ciudadana, preferentemente de la población en condición de marginación, mediante el rescate de espacios públicos en las ciudades y zonas metropolitanas. Tiene como propósito rescatar espacios públicos a nivel nacional con deterioro, abandono e inseguridad, en ciudades y localidades urbanas integradas en zonas metropolitanas, para el uso y disfrute de la comunidad y, con ello, propiciar la sana convivencia.
- **Fondo de Infraestructura Social Estatal:** forma parte del ramo 33, Aportaciones Federales, funge como un mecanismo de apoyo a los estados para desarrollar la infraestructura social básica, principalmente de municipios localizados en las regiones más marginadas.

Fuente: Secretaría de Desarrollo Social, 2014

# Fondos Federales

- **Convenios de descentralización y/o reasignación:** Provenientes del Ramo 33, son acuerdos que las dependencias del Gobierno Federal firman con las entidades federativas para transferir recursos presupuestales que son susceptibles de ser federalizados, con el propósito de concertar la descentralización de acciones federales, mediante la colaboración y coordinación de ambas instancias de gobierno. Por su parte, los Convenios de Reasignación son acuerdos que las dependencias del Gobierno Federal firman con las entidades federativas con el propósito reasignar recursos de las dependencias y entidades públicas hacia a las entidades federativas, para el cumplimiento de diversos objetivos de los programas federales.
- **Fondo Metropolitano:** Proveniente del Ramo 33, son recursos que se destinan, prioritariamente, al desarrollo de estudios, programas, proyectos, acciones y obras públicas de infraestructura y su equipamiento, que impulsen la competitividad económica y las capacidades productivas de las zonas metropolitanas; que coadyuven a su viabilidad y a mitigar su vulnerabilidad o riesgos por fenómenos naturales, ambientales y los propiciados por la dinámica demográfica y económica; y que incentiven la consolidación urbana y el aprovechamiento óptimo de las ventajas competitivas de funcionamiento regional, urbano y económico del espacio territorial de las zonas metropolitanas.

Fuente: Diario Oficial de la Federación, Informe del Resultado de la Fiscalización Superior de la Cuenta Pública / ITDP, Reporte de la gestión del Fondo Metropolitano, 2012

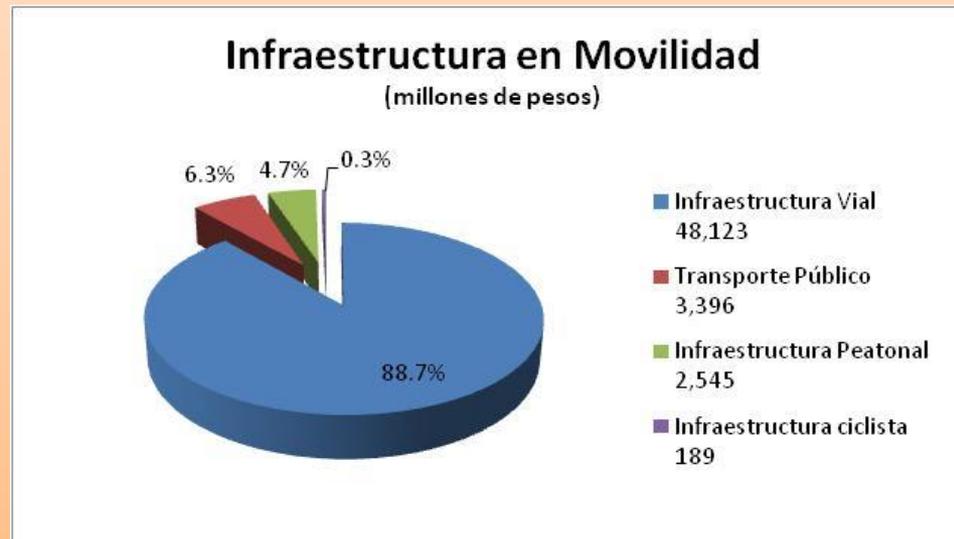
# Fondos Federales

- **Fondo de Pavimentación a Municipios:** Proveniente del ramo general 23, es un fideicomiso que tiene como fine principal fortalecer el desarrollo y la inversión en infraestructura urbana para apoyar la reactivación económica en distintas regiones del país, por medio del otorgamiento de apoyos económicos o garantías para realizar obras de pavimentación.
- **Programas y Fondos Regionales:** Proveniente del Ramo General 23 Provisiones Salariales y Económicas, tiene por objeto apoyar a los diez estados con menor Índice de Desarrollo Humano respecto del índice nacional, a través de programas y proyectos de inversión destinados a mantener e incrementar el capital físico o la capacidad productiva, o ambos, así como a impulsar el desarrollo regional equilibrado mediante infraestructura pública y su equipamiento.

Fuente: Diario Oficial de la Federación, Informe del Resultado de la Fiscalización Superior de la Cuenta Pública 2009/ Secretaría de Gobernación-Instituto Nacional para el Federalismo y el Desarrollo Municipal (2010)

# Fondos Federales

Para el 2015, el 90% de los fondos para proyectos de transporte y movilidad urbana se destinarán a obras de ampliación y mantenimiento de la infraestructura vial (48,123 millones de pesos); sólo 6% se utilizarán para proyectos de transporte público (3,396 millones); 5% para obras de infraestructura peatonal (2,545 millones); y menos de 1% para infraestructura ciclista (189 millones), en términos consolidados, únicamente el 5% estará destinado para la inversión en movilidad no motorizada.



Fuente: ITDP, Financiamiento climático y rendición de cuentas para mitigación de GEI en energía y transporte, 2013.

# Conclusiones

# Conclusiones

- Al momento Banobras ha impulsado proyectos de movilidad en regiones con un nivel de desarrollo medio y alto, que son además ciudades de tamaño mediano y grande. Uno de los principales factores a considerar es que se han tratado de medidas orientadas a proporcionar una opción más de transporte, sin que al momento exista un interés por llevar a cabo una alineación entre el impulso a proyectos de movilidad sustentable y una transformación en el enfoque de planeación urbana.
- A pesar de los importantes avances en materia de proyectos de movilidad sustentable no motorizada, aún no se han destinado recursos suficientes para su adecuada operación.
- A pesar de contar con un entramado institucional suficiente, así como con iniciativas gubernamentales de protección al medio ambiente, aún no se ha logrado articular un plan integral que permita la inclusión de elementos relacionados con la planificación urbana y su impacto en la calidad de vida.
- El nivel de maduración del nuevo paradigma de movilidad urbana, implica una fuerte inversión en infraestructura para el transporte público y la movilidad no motorizada por parte de los gobiernos locales a fin de comenzar el desarrollo de ciudades sostenibles y equitativas.

# Conclusiones

- Los recursos ministrados a través del Presupuesto de Egresos de la Federación, dirigidos a la inversión y gasto en movilidad sustentable no motorizada, siguen siendo escasos en comparación con los recursos destinados al desarrollo de infraestructura vial para automóviles y otros medios de transporte tradicionales. Esta brecha presupuestal, implica además la ausencia de un enfoque orientado al largo plazo que permita el desarrollo paulatino de opciones de transporte sustentable viables y pertinentes en cada contexto urbano.
- En términos de desarrollo, la actual política de atención de la banca social prioriza la atención de ciudades en niveles de marginación bajos y muy bajos, a través de un enfoque que aborda la problemática de la movilidad sostenible no motorizada a modo de una ampliación de la oferta de transporte. Este enfoque deja de lado la atención a ciudades de tamaño pequeño y mediano. Considerar a éstas ciudades implicaría adoptar un enfoque de prevención que se vería traducido en un desarrollo urbano más ordenado y sustentable.
- Además de la necesidad de mayores recursos, es de suma importancia la implementación de mecanismos normativos que impulsen a los gobiernos municipales a considerar la movilidad sustentable no motorizada como parte importante de sus proyectos de desarrollo urbano, social y ambiental, al interior del municipio.