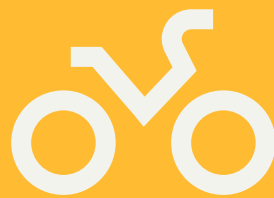


# MOVIN REFORMA

Resumen ejecutivo



ideam\*s

 ITDP

 BID

 BID | LAB

**Coordinación del proyecto**

Eloy González Madrazo, Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo

Emilio Rello Rincón, Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo

Gonzalo Peón Carballo, Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo

**Elaboración**

Emilio Rello Rincón, Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo

Miguel Iván Quintana Nucamendi, Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo

**Revisión**

Amado Crotte, Banco Interamericano de Desarrollo

Claudia Sandoval, Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo

Eloy González Madrazo, Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo

Gonzalo Peón Carballo, Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo

José Antonio Valdivia, CoRe Ciudades Vivibles y Amables A.C.

Pilar Avendaño, Laboratorio de Innovación del Grupo BID

Tatiana Virviescas, Laboratorio de Innovación del Grupo BID

**Contribuciones**

César Hernández Muñoz, Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo

Juan Daniel Bustillos Camargo, Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo

Victor Medel, Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo

**Diseño**

Brenda Martínez Sandoval, Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo

**Revisión de estilo**

Isabel Fernández Espresate

## Agradecimientos

El Instituto de Políticas para el Transporte y Desarrollo (ITDP) agradece profundamente a todas las personas y empresas que han participado a lo largo del Plan de Movilidad MOVIN Reforma. En particular, queremos agradecer a Blanca del Valle Perochena y a Antonio del Valle Perochena, por su interés y apoyo para que este proyecto sea una realidad.

También agradecemos a José Antonio Valdivia, Zara Snapp, Marene Huerta, Ernesto Hugo Stein, Tatiana Vivrviescas y Amado Crotte, por su constante aportación en la coordinación del proyecto.

A todas las empresas que han participado. Agradecemos al equipo de AT&T: Mónica Aspe Bernal, Gabriel Contreras Saldívar, Daniel Ríos Villa, Miguel Ángel Casas Pérez, Pamela Araico Aguilar y Albeth Rubio Gaytan. Al equipo de BBVA México: Eduardo Osuna Osuna, Pablo Alberto Martín Almaraz, Rafael Agenjo Rodríguez, Alfredo Vergara Talamantes, Adriana Gómez Humaran Rivera, Itzel García Campos, Jorge Alberto González, Evelyn Berumen Romero, Marco Alberto Bravo Pinzón, Diego Vásquez Díaz, Humberto Martínez García y Daniela Palacios Osorio. Al equipo del Banco BX+: Tomás Ehrenberg Aldford, Samantha Martínez Seemann, Nina Denisse Gutiérrez Torres, Viridiana Navarro Carpy, Anabel Preciado Figueroa y Adolfo Ruíz Guzmán. A Luis Daniel Medina Rebollo del BID. Al equipo del Grupo BMW: José Oriol Bosch-Par, Rosa Crespo Casas, Analuz Flores Navarrete, Jacqueline Guerrero Rodríguez, Nalleli Barajas López y Paola Gutiérrez Vital. Al equipo de Grupo Kaluz: Margarita Hugues Vélez, Blanca del Valle Perochena y Marene Huerta del Cueto. Al equipo de HSBC: Jorge Arturo Arce Gama, Aidee Yamilet Olmos-Salgado, Gilberto Poso, Ana Karen Monroy Villarreal y Juan Ramírez. Al equipo de Sempra Infraestructura (antes IEnova): Carlos Ruiz Sacristán, Araceli Pérez L., Jacob Cerón S., Alfonso M. Tinoco. Al equipo de Banorte: José Marcos Ramírez Miguel, Fernando Adrián Puente, Mariuz Calvet Roquero y Andrés González Reyes. Al equipo de Deloitte: Carlos Moya Vallejo, Federico González De La Vega, Erick Calvillo Rello, Javier Ricárdez C. y Paola Madrazo. Y al equipo de Finamex: Eduardo Carrillo Madero, Mauricio López Velasco del Pino y Pamela Estrada García.

Un agradecimiento especial a la Jefa de Gobierno de la CDMX, la Dra. Claudia Sheinbaum Pardo, por su presencia y por clausurar el lanzamiento oficial del proyecto. Asimismo, a Felix Romano por abrirnos las puertas del auditorio de la Torre reforma.

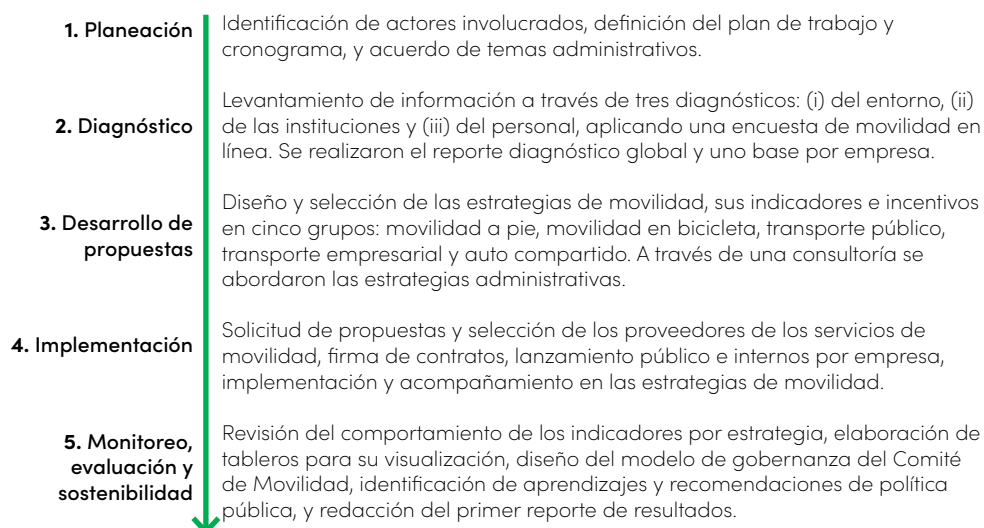
Por parte de la SEMOVI, al Secretario de Movilidad Andrés Lajous Loaeza, Álvaro Madrigal Montes de Oca, Fernanda Rivera Flores e Ireri Brumón Martínez. Por parte del Grupo Expansión, Rogelio Tirso Navarro, Andrés Tommasi, Andrés Eduardo Omaña Antúnez y Leopoldo Riquelme Carranza. Finalmente, a todas las personas participantes de las Empresas de Redes de Transporte: AllRide, Dezba y Urbvan; y de las biciescuelas impartidas por Pedaliers y Bicitekas.



# Resumen ejecutivo

El Plan de Movilidad Interinstitucional “MOVIN Reforma” nació como un proyecto piloto del programa Ideamos financiado por el BID, BID Lab y del ITDP México, en colaboración con CoRe Ciudades Vivibles y Amables A.C. y con apoyo de Fundación Kaluz. El proyecto se caracteriza por la colaboración y coordinación de empresas interesadas en mejorar la calidad de vida de su personal, disminuir la congestión de la zona y reducir emisiones contaminantes, a través de la promoción de más y mejores opciones de movilidad sustentable. Dichas opciones se agrupan en cinco modos de transporte: movilidad a pie, en bicicleta, transporte público, auto compartido y transporte empresarial compartido.

Por un periodo de dos años y ocho meses, iniciando en agosto de 2020, el proyecto ha seguido un proceso de cinco etapas con tres ejes transversales: de comunicación (interna y externa), perspectiva de género y ciencias del comportamiento.



Once instituciones han participado en el proyecto, todas ubicadas en Paseo de la Reforma en la Ciudad de México. Seis de ellas estuvieron en el proceso completo: AT&T, Banco BX+, BBVA México, Grupo BMV, Grupo Kaluz y Sempra Infraestructura (antes IEnova). Dos se incorporaron a partir de la tercera etapa: BID y HSBC, mientras que Banorte, Deloitte y Finamex no pudieron seguir participando por cuestiones ajenas al proyecto.

En enero de 2021 se llevó a cabo una encuesta entre el personal de las empresas con el objetivo de realizar un diagnóstico de movilidad. Los resultados arrojaron que el automóvil fue el modo de transporte más utilizado con un 46.2%, seguido del transporte público con un 38%. Sólo el 3% de las personas encuestadas usaba la bicicleta como su principal modo de transporte. Las emisiones de CO<sub>2</sub> y PM2.5 generadas por los desplazamientos de las 6.907 personas encuestadas ascendieron a 8,560 toneladas de CO<sub>2</sub> y 647.4 kg de PM2.5 anuales. El automóvil fue el modo de transporte más contaminante, emitiendo el 89.2% de las emisiones de CO<sub>2</sub> y el 72.8% de PM2.5. En cuanto al estacionamiento, el 85.7% de las personas no pagaba por éste, lo que equivale a un subsidio de las empresas de \$3,813,600 MXN mensuales.

Con base en éste diagnóstico, y de manera conjunta, se establecieron cuatro objetivos:

- › Cambiar 20% del reparto modal del automóvil a modos sustentables.
- › Duplicar el reparto modal principal en bicicleta (de 3% a 6%).
- › Reducir las emisiones contaminantes (CO<sub>2</sub>) en un 30%.
- › Trasladar 10% del subsidio actual al automóvil a otros modos sostenibles.

Once estrategias de movilidad fueron implementadas en diferentes momentos y por distintas empresas, según sus procesos internos, objetivos y presupuesto. Otras de ellas fueron subsidiadas e impulsadas desde el programa Ideamos.

Movilidad a pie	Movilidad en bicicleta	Transporte público	Auto compartido
 <ul style="list-style-type: none"> <li>› Equipo contra lluvia</li> <li>› Grupos de correr</li> </ul>	 <ul style="list-style-type: none"> <li>› Equipo ciclista</li> <li>› Subsidio Ecobici y Dezba</li> <li>› Biciescuelas y acompañamiento en bici</li> <li>› Activaciones como ciclopaseos o eventos laborales en torno al uso de modos de transporte sustentable</li> </ul>	 <ul style="list-style-type: none"> <li>› Subsidio al pasaje</li> </ul>	 <ul style="list-style-type: none"> <li>› Plataforma de auto compartido</li> </ul>

La evaluación de las estrategias fue posible gracias al uso de distintas tecnologías como el desarrollo de APIs y el uso de Web Scrapping, para una lectura automática de los datos y actualización constante de los indicadores. En aquellas estrategias donde esto no fue posible, la lectura y análisis se realizó con archivos de datos estructurados como CSV, Excel y JSON. Finalmente, se desarrollaron tableros para visualizar los indicadores más importantes de cada una de las estrategias que implementaron. El cumplimiento de los cuatro objetivos del proyecto no se logró en su totalidad, pero hubo avances importantes.

- › El uso del automóvil aumentó en 4.4% como modo principal; sin embargo, los kilómetros recorridos por este modo disminuyeron en 31.9%. Dos posibles razones relevantes para este aumento son: (i) la priorización de la movilidad individual de las personas por la pandemia por Covid-19 y (ii) la disminución de los días de asistencia a la oficina y el aumento de la disponibilidad del estacionamiento.
- › El uso de la bicicleta aumentó en 50% como modo principal. La biciescuela fue una estrategia muy exitosa para esto, con la participación de 182 personas de las cuales el 63.7% fueron mujeres. Al evaluar el impacto posterior respecto al uso de la bicicleta fue igualmente bueno: el 94% la usa para algún tipo de viaje.
- › El impacto en reducción de emisiones se debió principalmente al cambio en los esquemas de trabajo. En términos generales, en el 2019, con esquemas de trabajo mayoritariamente presenciales, el 98% asistía de lunes a viernes. En febrero de 2023 hubo un promedio de asistencia de 2.7 días a la semana. Considerando las 2,721 personas que contestaron la encuesta en 2023, hubo una reducción del 31.1% de las emisiones de CO<sub>2</sub> (de 2,973 a 2,046.8 toneladas de CO<sub>2</sub>).
- › Durante todo el proyecto las empresas destinaron recursos equivalentes al 3.75% (\$1,634,588.40 MXN) respecto al subsidio anual al automóvil. De este porcentaje, el 28.8% (\$470,888.40 MXN) corresponde al subsidio directo de las estrategias de movilidad, el resto (71.2%), contempló las aportaciones de las empresas para integrarse al proyecto y desarrollar el plan.

Las áreas de oportunidad identificadas en el proyecto se agrupan en cuatro categorías:

1. El convencimiento e involucramiento del área directiva en el proyecto. Hubo una gran diferencia entre los resultados de las empresas con alta participación de personas tomadoras de decisiones y las que no.
2. Se identificó que los picos de uso e interacción se dieron cuando hubo una comunicación activa dentro de la empresa; sin embargo, más de la mitad de las personas (51%) no tenían el conocimiento del proyecto. Esto supone a este componente como un pilar fundamental para alcanzar una masa crítica de personas usuarias y en general, para el cumplimiento de los objetivos.
3. El cambio de hábitos de movilidad fue el mayor reto, a pesar de los diversos incentivos otorgados. Se propone desincentivar el uso del auto individual a través de, por ejemplo, la gestión del estacionamiento y reforzar el traslado de subsidios a modos sostenibles.
4. Los procesos administrativos y legales de las empresas pueden traducirse en retrasos importantes para el desarrollo del proyecto.

Finalmente, con el objetivo de mejorar el plan e incrementar el compromiso y la participación de las empresas en la coordinación del proyecto se busca implementar el Comité de Movilidad de Reforma. Entre sus objetivos específicos está el seguir implementando las estrategias que se presentan en este reporte, buscar nuevas estrategias que contribuyan con el alcance de las metas planteadas y atraer a otras empresas interesadas en los objetivos ambientales y sociales de MOVIN

**Espera el reporte completo en mayo 2023**  
en [ideamos.mx](https://www.ideamos.mx)