



European
University
Institute



ROBERT
SCHUMAN
CENTRE FOR
ADVANCED
STUDIES

WORKING PAPERS

RSCAS 2016/38
Robert Schuman Centre for Advanced Studies
Florence School of Regulation

Funding Sources: problem or solution?

Jorge Aristóteles Sandoval Díaz

European University Institute
Robert Schuman Centre for Advanced Studies
Florence School of Regulation

Funding Sources: problem or solution?

Jorge Aristóteles Sandoval Díaz

EUI Working Paper **RSCAS** 2016/38

This text may be downloaded only for personal research purposes. Additional reproduction for other purposes, whether in hard copies or electronically, requires the consent of the author(s), editor(s). If cited or quoted, reference should be made to the full name of the author(s), editor(s), the title, the working paper, or other series, the year and the publisher.

ISSN 1028-3625

© Jorge Aristóteles Sandoval Díaz, 2016

Printed in Italy, July 2016

European University Institute

Badia Fiesolana

I – 50014 San Domenico di Fiesole (FI)

Italy

www.eui.eu/RSCAS/Publications/

www.eui.eu

cadmus.eui.eu

Robert Schuman Centre for Advanced Studies

The Robert Schuman Centre for Advanced Studies (RSCAS), created in 1992 and directed by Professor Brigid Laffan, aims to develop inter-disciplinary and comparative research on the major issues facing the process of European integration, European societies and Europe's place in 21st century global politics.

The Centre is home to a large post-doctoral programme and hosts major research programmes, projects and data sets, in addition to a range of working groups and *ad hoc* initiatives. The research agenda is organised around a set of core themes and is continuously evolving, reflecting the changing agenda of European integration, the expanding membership of the European Union, developments in Europe's neighbourhood and the wider world.

Details of the research of the Centre can be found on:

<http://www.eui.eu/RSCAS/Research/>

Research publications take the form of Working Papers, Policy Papers, and e-books. Most of these are also available on the RSCAS website:

<http://www.eui.eu/RSCAS/Publications/>

The EUI and the RSCAS are not responsible for the opinions expressed by the author(s).

Florence School of Regulation

The Florence School of Regulation (FSR) is a partnership between the Robert Schuman Centre for Advanced Studies (RSCAS) at the European University Institute (EUI), the Council of the European Energy Regulators (CEER) and the Independent Regulators Group (IRG). Moreover, as part of the EUI, the FSR works closely with the European Commission.

The objectives of the FSR are to promote informed discussions on key policy issues, through workshops and seminars, to provide state-of-the-art training for practitioners (from European Commission, National Regulators and private companies), to produce analytical and empirical researches about regulated sectors, to network, and to exchange documents and ideas.

At present, its scope is focused on the regulation of Energy (electricity and gas markets), of Communications & Media, and of Transport.

This series of working papers aims at disseminating the work of scholars and practitioners on current regulatory issues.

For further information

Florence School of Regulation Transport Area
Robert Schuman Centre for Advanced Studies
European University Institute
Via delle Fontanelle 19
I-50014 San Domenico di Fiesole (FI)
Tel.: +39 055 4685 795
Fax: +39 055 4685 755
E-mail: fsr.transport@eui.eu
Web: <http://fsr.eui.eu/transport/>

Abstract

Aligned with the goals of the Mexican National Development Plan, the state of Jalisco, one of the 32 Federal Entities of Mexico, is rapidly developing. In order to maintain a proper management of public debt, the government of Jalisco has sought a viable instrument to promote economic growth by generating infrastructure that have a direct impact and that benefit the population.

In this paper, Mr Jorge Aristóteles Sandoval Díaz, Governor of the State of Jalisco, describes the significant adjustments that his government implemented aiming at restructuring state finances and strengthening austerity measures in public spending in order to allocate the resources to prioritizing actions for the benefit of the citizens. In particular, he focuses on the local government's commitment to give new impetus to investment in infrastructural projects thanks to the sectoral Program called "Movilidad Sustentable" (Sustainable Mobility). This Program looks at the interaction of the public transport with the other actors of mobility (pedestrians, cyclists and car drivers) and sets a model for reorganization and improvement. More concretely, the plan for the "Extension and Modernization of Light Rail Line 1 of Guadalajara" is part of this Program and serves as the case study that Mr Sandoval Díaz uses to explain the idea that public funding can be a trigger for economic development, as long as it is responsibly administered.

Keywords

Infrastructure financing; Mexico; Sustainable Mobility; Urban Public Transport; Light Rail

¿Fuente de Financiamiento, problema o solución?

Jalisco, inmerso en la dinámica de transformación y alineado al Plan Nacional de Desarrollo, en aras de mantener un adecuado manejo de la deuda pública, ha buscado un instrumento viable que fomente el crecimiento económico al generar infraestructura que impacte en beneficios directos a la población.

El Estado, entre otras funciones, es el encargado de detonar el crecimiento económico para lo cual, cuenta con diversas fuentes para allegarse recursos suficientes que le permitan financiar proyectos de infraestructura y servicios como base sustancial de crecimiento.

La fuente primordial, son los recursos presupuestales, provenientes de las diversas contribuciones así como de las transferencias y aportaciones federales; con tales recursos, la Federación apoya a los gobiernos locales para atender las necesidades de la población; buscando, fortalecer los presupuestos de las entidades federativas y las regiones que conforman, estas Aportaciones Federales se distribuyen a los Estados con base a lo establecido en el capítulo V de la Ley de Coordinación Fiscal, artículos 25 a 51¹, empero, por si solos, resultan insuficientes para soportar el cúmulo de erogaciones públicas necesarias para lograr el fin primordial del estado, el bienestar social.

En razón de lo anterior, es necesario escalar a la siguiente fuente de acceso a los recursos para con ello procurar la realización de acciones de infraestructura productiva que impacten de manera positiva en el crecimiento económico, como lo es el financiamiento.

El financiamiento es una herramienta factible para el acceso inmediato a recursos, sin embargo, su ejercicio debe realizarse de manera responsable en dos vías, la contratación y el óptimo ejercicio de los recursos obtenidos, siempre en aras de la eficacia y eficiencia al máximo en la utilización de acciones que detonen la ejecución de infraestructura para generar beneficios y constituyan las fuentes de repago del empréstito.

En mi administración he implementado ajustes significativos tendientes a sanear las finanzas estatales fortaleciendo medidas de austeridad en el gasto público con el objeto de que los recursos se destinen a acciones prioritarias en beneficio de los jaliscienses. Estas medidas, en un primer término han permitido recuperar los niveles de confianza en la capacidad financiera y de endeudamiento del Estado, lo cual ha permitido que nuevamente nuestra entidad esté en condiciones de acceder a recursos financiados que se destinen a inversión en infraestructura y servicios públicos, incentivando así el crecimiento económico de manera responsable.

Sin embargo, de lo anterior surge el compromiso gubernamental de retomar el camino de los proyectos de inversión sin que estos repercutan en niveles de endeudamiento que afecten las finanzas estatales.

Por lo tanto, con el fin de mejorar la calidad y eficiencia del transporte urbano en las ciudades del país, el Gobierno de la República, a través del Fondo Nacional de Infraestructura (FONADIN) desarrolló el Programa de Apoyo Federal al Transporte Masivo (PROTRAM), cuyos objetivos son apoyar proyectos de transporte urbano con alta rentabilidad social, contenidos en Planes Integrales de Movilidad Urbana Sustentable, complementando la inversión de gobiernos locales y fomentando la participación de la inversión privada; así como fortaleciendo la capacidad institucional de autoridades locales en planeación, regulación y gestión del transporte urbano.²

“Uno de los ejes transversales del Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018 es democratizar la productividad, lo que significa que además de incrementar la competitividad de la economía, es necesario promover un desarrollo más equilibrado entre las distintas regiones del país.

¹ <http://mexico.justia.com/federales/leyes/ley-de-coordinacion-fiscal/capitulo-v/>

² Plan Nacional de Infraestructura, página 26

La infraestructura, en sus distintas modalidades, es clave para lograrlo. Una mayor cobertura de servicios básicos como agua, drenaje, recolección de basura, alumbrado público y salud eleva la calidad de vida de la población; al tiempo que una infraestructura de transporte y energía moderna apoya la productividad y competitividad de las industrias, la integración regional y la conectividad hacia nuevos mercados.”³

En ese orden de ideas, una de las prioridades del Programa Estatal de Desarrollo Jalisco 2013-20133, es generar mejores condiciones para la movilidad de los habitantes de nuestro Estado.

Para tales efectos, se creó como programa sectorial el denominado Movilidad Sustentable, el cual tiene como finalidad sustantiva la creación de un modelo de transporte público seguro, de calidad y rápido, que permita la interacción con los otros actores de la movilidad como lo son los peatones, ciclistas y automovilistas.

Incrementar la cobertura y calidad del servicio de transporte público, al contar con alternativas de transporte masivo de calidad, seguras y eficientes, es uno de los objetivos a seguir a través del programa sectorial de Movilidad Sustentable. En este tenor, para estar en condiciones de brindar un servicio optimizado en costos, tiempos de traslado, seguridad y comodidad de los usuarios, entre otras acciones a realizar, se concluyó la imperante necesidad de modernizar y ampliar la Línea 1 del Tren Ligero de la ciudad de Guadalajara, ya que este sistema masivo de transporte constituye uno de los ejes principales de traslado de la población.

La oferta de transporte que actualmente brinda la Línea 1 del Tren Ligero de Guadalajara⁴, es decir, su capacidad para el traslado de usuarios, se encuentra rebasada por una demanda superior al 20%. Asimismo, la demanda futura de acuerdo al crecimiento del sistema por la próxima entrada en operación de la Línea 3, rutas alimentadoras de la misma y el reordenamiento de rutas, crecerá de manera exponencial.

Ello, sin lugar a dudas evidencia la imperiosa necesidad de incrementar la infraestructura pública con la que cuenta el Sistema de Transporte de Tren Eléctrico en nuestra ciudad, para así soportar la creciente demanda sin que esta lo colapse.

El Comité Técnico del Fondo Nacional de Infraestructura, perteneciente al Banco Nacional de Obras y Servicios Públicos S.N.C. (BANOBRAS), autorizó a favor del Gobierno del Estado de Jalisco a través del Organismo Público Descentralizado denominado Sistema de Tren Eléctrico Urbano un Apoyo No Recuperable en la modalidad de Aportación, para el Proyecto denominado “Ampliación y Modernización de la Línea 1 del Tren Ligero de Guadalajara”, tendiente a resolver la problemática actual de saturación por el desbalance entre las necesidades de la demanda y las posibilidades de oferta en dicha línea de transporte masivo urbano, mediante su modernización y el incremento de su capacidad operativa.

Con fecha 29 de Mayo de 2013, el Gobierno del Estado suscribió un Convenio de Apoyo Financiero (CAF) para ampliar un kilómetro de la línea 1 hacia el norte y construir una estación nueva pasando el periférico, reubicando la estación Periférico Norte. Asimismo, de conformidad al proyecto se remodelarán las estaciones en superficie y en túnel, construyendo andenes de noventa metros para poder utilizar trenes triples y así transportar 900 pasajeros en cada convoy, incrementando con ello la oferta en un cincuenta por ciento.

Entre los componentes del proyecto en cita, se encuentra la adquisición de doce vagones nuevos y compatibles con los actuales que circulan en la Línea 1 del Tren Ligero de Guadalajara, para brindar el servicio en configuración de tres vagones y así incrementar la oferta. La adquisición de los vagones de

³ Periódico, “El Economista”, sección Opinión y análisis, “El financiamiento de infraestructura”, Abraham Zamora, Director general de Banobras, marzo 10 de 2015

⁴ www.siteur.gob.mx/macrobust/linea-1.html

conformidad al instrumento legal de referencia se llevó a cabo con aportación total del Gobierno del Estado.

De acuerdo a los precios del mercado ferroviario, la inversión necesaria para la adquisición de doce trenes se elevaba a la cantidad de mil millones de pesos. Conforme a lo señalado al inicio de estas líneas, los recursos presupuestales resultaban insuficientes para hacer frente a la obligación. Es ahí precisamente en donde el financiamiento público juega un papel primordial en el desarrollo, ya que permite acceder a recursos cuyo destino será infraestructura pública productiva con impacto en beneficios directos a la población.

Ahora bien, optimizar el uso del financiamiento refiere dos vías de acción, obtener un crédito competitivo con tasas de interés adecuadas que no impacten en las finanzas estatales y destinar los recursos obtenidos a acciones prioritarias maximizando su utilidad, es decir, llevando a cabo procesos adquisitivos transparentes, ágiles y que ofrezcan las mejores condiciones de precio y calidad por los insumos adquiridos.

Es por esto último, que a efecto de transparentar y eficientar el proceso adquisitivo de los trenes que mi Gobierno suscribió con la Oficina de las Naciones Unidas de Servicios para Proyectos (UNOPS) un Acuerdo de Coordinación con la finalidad, entre otras, de participar de manera directa en la licitación de los trenes en conjunto con el ente operador del sistema de trenes eléctricos, el Organismo Público Descentralizado Sistema de Tren Eléctrico Urbano (SITEUR).

La Oficina de las Naciones Unidas de Servicios para Proyectos, en adelante UNOPS, es una entidad de las Naciones Unidas que tiene por objeto administrar proyectos especializados que detonen en beneficios comunitarios garantizando la eficiencia y transparencia en el ejercicio de los recursos.

En el marco del acuerdo, UNOPS y SITEUR trabajaron de manera conjunta con especialistas en licitaciones y técnicos expertos en temas ferroviarios, para la elaboración de las bases de licitación y los términos de referencia, documento que contiene todas las especificaciones necesarias para que los trenes que se adquieran cuenten con la tecnología de punta y además compatibles con nuestras actuales Líneas. Dichos documentos se realizaron de conformidad a la normatividad federal, así como la establecida por la propia UNOPS y el Banco Mundial, entidad financiera que otorgó en empréstito los recursos necesarios para la adquisición de los trenes.

Realizada la convocatoria a licitación o llamado, en los medios oficiales Diario Oficial de la Federación, plataforma informática CompraNet y Development Bussines medio informativo internacional, UNOPS participó de manera presencial como observador en la visita técnica, junta de aclaraciones y recepción de propuestas, vigilando que los procedimientos se realizaran en estricto apego a la normatividad aplicable.

Presentadas las propuestas por los participantes se constituyó un Comité de Evaluación integrado por cinco especialistas, tres por parte de UNOPS y dos por el SITEUR, quien vigiló el proceso y a su vez emitió un informe de Evaluación de Ofertas y Recomendaciones de Adjudicación de Contrato, mismo que se presentó al Comité de Adquisiciones del propio SITEUR para emitir el fallo de adjudicación.

Así pues, en un ejercicio inédito y en total transparencia, se seleccionó a la empresa Bombardier para la adquisición de vagones para la Línea 1 del Tren Ligero, mediante un ejercicio único que dio muestra de que comprometidos con la transparencia y profesionalización en los procesos adquisitivos se da certeza a la población de que las adquisiciones fueron realizadas acorde a la normativa y además se obtuvo un precio de compra un 24 por ciento por debajo de la cantidad proyectada de acuerdo a los estudios de mercado, ahorrando así más de 200 millones de pesos.

Asimismo, en este mismo sentido, este año se aprobaron 34 proyectos para ser financiados por el Fondo Metropolitano del Estado de Jalisco que contaba con un recurso de más de 3,100 millones de pesos, de los cuales el 81% corresponden a proyectos de movilidad no-motorizada, una distribución

histórica pues siempre la mayor parte se había destinado para movilidad vehicular. Más aun, se incluyo en la toma de decisiones por primera vez a los Presidentes Municipales, quienes antes fungían como observadores; además de que se tiene previsto una mayor participación ciudadana por medio de la implementación de las nuevas leyes de participación ciudadana por medio de las cuales los habitantes del estado de Jalisco podrán incidir de manera directa en las prioridades de gasto en infraestructura del Gobierno del Estado. De esta manera promovemos un autentico modelo de gobernanza y sustentabilidad.

Es así como se evidencia que el financiamiento público, es un detonante del desarrollo económico siempre y cuando éste se realice atendiendo dos visiones, la obtención de tasas y plazos competitivos que no impacten las finanzas estatales y que los recursos obtenidos, para su ejercicio, se optimicen a través de procedimientos adquisitivos o en su caso de obra, que garanticen precio, calidad y eficiencia, tal como se ha demostrado en el caso Jalisco, en materia de movilidad.

Financing Transportation: Challenges and Opportunities

Jalisco is immersed in transformation challenges and opportunities while being aligned with the National Development Plan to ensure appropriate management of public debt. Our state has been searching for a viable way to both boost economic growth and create infrastructure that directly benefits the population.

The state is responsible for triggering economic growth and to do that it has a number of sources for resources that can enable it to finance services and fund infrastructure projects as a fundamental foundation for growth.

State budgets are the primary source of funds and come from various taxes, transfers and federal contributions. With these assets, the federation provides assistance to local governments in meeting the needs of their populations and focuses on strengthening state and regional budgets. Federal contributions are distributed to states based on the provisions of Chapter V of the Law of Fiscal Coordination, articles 25 to 51⁵, but on their own are insufficient to uphold the level of public spending necessary to achieve the state's main goal: the public good.

Our current priority is to advance to the next level of resources required to support the productive infrastructure that bolsters economic growth comparable to financing.

Financing is a feasible tool for immediate access to resources, and its use must be carried out responsibly through two channels – a fair procurement process and the best use of resources obtained. Financing must also always be focused on efficiency – on actions that maximize the implementation of infrastructure with the ability to create benefits while establishing sources for loan repayment.

In my administration we have implemented significant readjustments aimed at restructuring state finances and strengthening austerity measures related to public spending so that resources are allocated to priority actions that benefit all the people of Jalisco. These measures have made it possible for us to re-establish confidence in our financial acumen and our ability to manage debt. As a result our state is once again in a position to access the requisite financial resources for infrastructure investment and public services, and to provide incentives for responsible economic growth.

The ultimate result is that as a government we are reinvigorating our commitment to resume investment projects without these same projects having a detrimental impact on state finances – a significant achievement.

With a view to improving the quality and efficiency of urban transport in the country's cities, the Federal Government of Mexico through the National Infrastructure Fund (FONADIN), developed the Federal Mass Transit Program (PROTRAM). This program aims to support urban transportation projects for public benefit, as included in the Sustainable Urban Mobility Plans that complement local government investment and encourage participation from private investors as well in order to strengthen local authorities' institutional capacity in relation to the planning, regulation and management of urban transportation.⁶

“One of the central themes of the 2013-2018 National Development plan is to make productivity more democratic. This means that besides increasing the economy's competitiveness, it is necessary to promote greater balance in development among various regions in the country.

Infrastructure, in all its different forms, is key to achieving this. Better coverage for basic services such as water, drainage, garbage collection, public lighting and health improve the population's

⁵ <http://mexico.justia.com/federales/leyes/ley-de-coordinacion-fiscal/capitulo-v/>

⁶ National Infrastructure Plan, page 26

quality of life while modern transportation and energy infrastructure support productivity and industrial competitiveness, regional integration and connectivity related to new markets.⁷

In this respect, one of the priorities of the 2013-2018 Jalisco State Development Plan is to create better transportation for our state's inhabitants.

To do this, we created a program called Sustainable Mobility where the purpose is to create a model for public transportation that is safe, fast, of high quality, and that supports interaction with other mobility stakeholders such as pedestrians, cyclists and drivers.

One of Sustainable Mobility's main objectives is to increase the coverage and service quality of public transportation while providing alternatives for high quality, safe and efficient mass transit. It is vital to modernize and expand Line 1 of the light rail line in Guadalajara so that it has the capacity to optimize service in terms of cost, travel times, safety and user comfort. This mass transit system remains one of the principal routes for public transportation in our state's capital.

Currently, Line 1 of Guadalajara's light rail system is operating at 20% over capacity and future demand will increase exponentially as demand increases, with the soon to be operating Line 3, feeder routes from Line 3, and route restructuring.

The current situation demonstrates the pressing need to increase and improve public infrastructure on our city's Electric Urban Train System so that it can support growing demand without causing its collapse.

The National Infrastructure Fund's technical committee – which is part of the National Bank of Public Works and Services S.N.C. (BANOBRAS) – approved non-recoverable financial support for the Jalisco state government in the form of a contribution for the project, "Extension and Modernization of Line 1 of the Guadalajara Light Rail System". This was done through the decentralized public organization called the Electric Urban Train System (SITEUR). This project is designed to resolve the current over-crowding problem that came about due to an imbalance between transport need and demand, and the potential for a procurement process to develop a new line for mass urban transit which would both modernize and increase operating capacity.

On May 29, 2013, the state government committed to a financial support agreement that will extend Line 1 one kilometer northward and included building a new station on the other side of the Periférico beltway, relocating the station Periférico Norte. According to this project, the stations at ground level and in the tunnel would be redesigned with 90-meter platforms built so that triple trains could be used and 900 passengers per convoy could be transported. This would increase capacity by 50 per cent.

The project under discussion includes plans to acquire 12 new train cars that are compatible with those currently in use for Line 1 of the Guadalajara light rail system so that we can increase ridership with the addition of a third train car. The decision about acquisition of the train cars was carried out with complete engagement of the state government in the baseline legal agreement.

Based on research about railway market prices, we learned that the investment necessary for acquiring 12 train cars had risen to one billion pesos (approximately US\$55 million). State financial resources would not cover these costs. This is precisely where public financing can play an important role in development since it provides access to resources whose future will result in productive public infrastructure that directly benefits the people of Jalisco.

Meanwhile, there are two options for optimizing financing: securing a competitive loan with reasonable interest rates that do not negatively impact state finances, and allocating the resources

⁷ The Economist, *Infrastructure Financing*, Abraham Zamora, Managing Director, Banobras, March 10, 2015

obtained to priority actions that maximize their usefulness. This means carrying out transparent and flexible purchasing processes that offer the best price and quality conditions for these acquisitions.

In order to support a transparent and efficient procurement process for these trains, my government signed a technical assistance agreement with the office of the United Nations Office for Project Services (UNOPS). This agreement enables UNOPS to participate directly in the trains' tender along with the operating entity of the electric train system, the decentralized public organization SITEUR.

UNOPS is an entity of the United Nations. Its goal is to manage specialized projects that trigger guaranteed community benefits based on the efficient and transparent use of resources.

Under this agreement, UNOPS and SITEUR worked together with bidding specialists and technical experts on railway-related issues to create the terms of the tenders and a terms of reference. They designed documents with the necessary specifications so that the train cars would have cutting-edge technology and also be compatible with our current train lines. These documents were created based on federal regulations as well as regulations established by UNOPS and the World Bank, a financing body that awarded the loan necessary for acquiring the train cars.

The official announcement about the tender was made in the Official Journal of the Federation, the IT platform CompraNet, and Business Development, an international media outlet. UNOPS participated as an observer in the technical visit, at clarification meetings and receipt of proposals, monitoring to ensure that procedures were carried out with strict adherence to applicable regulations.

An evaluation committee that included five specialists (three from UNOPS and two from SITEUR) monitored proposals by candidates and the overall process. They issued a report titled "Bid Evaluation and Recommendations for Contract Allocation" which was also presented to SITEUR's procurement committee in support of an allocation decision.

In an unprecedented exercise that was totally transparent, the company Bombardier was selected for the acquisition of train cars for Line 1 of the light rail system. The process used to select this company shows our commitment to transparent and professional procurement processes that enable confidence in the people of Guadalajara that this process was carried out according to regulations. An added bonus is that according to market studies we obtained a price 24 per cent below the projected price and saved more than 200 million pesos (approximately US\$11 million).

This year, 34 projects were approved to be financed by the state of Jalisco's metropolitan fund. These resources include more than 3,100 million pesos (approximately US\$167 million), of which 81 per cent is dedicated to non-motorized mobility projects. This number is significant historically as the majority of resources has typically been allocated to vehicular mobility. What is more, municipal presidents serving as observers were included in decision-making for the first time. Even greater citizen participation is anticipated via new citizen participation laws. These laws empower Jalisco residents to directly influence government spending on infrastructure priorities. In this way we are implementing a model based on integrity in governance and sustainability.

This approach is proof of how public financing can be a trigger for economic development, provided that it is carried out with twin visions in mind: obtaining competitive terms and rates that do not drain state finances, and optimizing resources through procurement processes that guarantee the best price, quality and efficiency, as we have demonstrated in Jalisco with respect to mobility and transportation.

Author contacts:

Jorge Aristóteles Sandoval Díaz

Governor of Jalisco

Av. Circunvalación Agustín Yañez 2343, Piso 2

Col. Moderna, CP 44130, Guadalajara, Jalisco

Mexico

Editors contacts:

Eduardo Arias Munguia

International Cooperation Coordinator

Foreign Affairs Office

Office of the Governor of Jalisco

Av. Circunvalación Agustín Yañez No. 2343, 2° Piso

Col. Moderna, CP 44130, Guadalajara, Jalisco, Mexico

Email: eduardo.arias@jalisco.gob.mx

Nadia Bert

Research Associate and Area Coordinator

Florence School of Regulation Transport Area

Robert Schuman Centre for Advanced Studies

European University Institute

Via delle Fontanelle 19

I-50014 San Domenico di Fiesole (FI)

E-mail: nadia.bert@eui.eu