

TC ABSTRACT

I. Basic Project Data

▪ Country/Region:	MEXICO/CID - Isthmus & DR
▪ TC Name:	Mechanisms to reduce road safety fatalities in Mexico at the national and local levels
▪ TC Number:	ME-T1515
▪ Team Leader/Members:	CROTTE ALVARADO, AMADO (INE/TSP) Team Leader; SOSA SARTORI, MARTIN DANIEL (INE/TSP) Alternate Team Leader; EDUARDO CAFE (INE/TSP); CERON, NELLY (CID/CME); SANCHEZ ALVAREZ, LOURDES FELICIDAD (VPC/FMP); LANDAZURI-LEVEY, MARIA C. (LEG/SGO); BETTY VILLEGAS (INE/TSP)
▪ Taxonomy:	Client Support
▪ Number and name of operation supported by the TC:	N/A
▪ Date of TC Abstract:	14 Mar 2023
▪ Beneficiary:	Secretaria de Desarrollo Agrario Territorial y Urbano (SEDATU)
▪ Executing Agency:	INTER-AMERICAN DEVELOPMENT BANK (ME-SEDATU-SECRETARÍA DE DESARROLLO AGRARIO, TERRITORIAL Y URBANO)
▪ IDB funding requested:	US\$200,000.00
▪ Local counterpart funding:	US\$0.00
▪ Disbursement period:	36 months
▪ Types of consultants:	Individuals; Firms
▪ Prepared by Unit:	INE/TSP - Transport
▪ Unit of Disbursement Responsibility:	CID/CME - Country Office Mexico
▪ TC included in Country Strategy (y/n):	Yes
▪ TC included in CPD (y/n):	No
▪ Alignment to the Update to the Institutional Strategy 2010-2020:	Social inclusion and equality; Institutional capacity and rule of law; Environmental sustainability; Gender equality; Diversity

II. Objective and Justification

1. Support to the Mexican government in the design of public policies to reduce road fatalities and severe injuries,
2. El aumento del parque vehicular en México (4,4% en el período de 2016 a 2020) y el del parque de motocicletas (14,8% en el mismo período) ha causado externalidades negativas, como el de muertes y lesiones graves de tránsito, principalmente en las zonas urbanas (STCONAPRA, 2018 y BID, 2022). Entre los años 2014 - 2019, el Secretariado Técnico del Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes reportó un total de 94,223 defunciones de las cuales el 45.7% fueron personas peatonas, un 32.4% ocupantes de vehículos, 20.1% motociclistas y 1.9% ciclistas (STCONAPRA, 2022). Durante este periodo se observan ligeras variaciones o reducciones en la mayoría de los grupos de personas usuarias, excepto por las y los motociclistas. Este grupo es el que más ha aumentado en mortalidad pasando del 14.6% en 2014 a 26.1% en 2019. A su vez, de acuerdo a la Encuesta Nacional de Salud y Nutrición (ENSANUT) se estimó que, en 2017, 1.3 millones de personas se lesionaron en el tránsito, de las cuales el 22% reportaron consecuencias permanentes en su salud.

3. Aunque los hombres representan la gran mayoría de los fallecidos en siniestros, hay algunas particularidades de género que se debe de considerar en las políticas públicas para la seguridad vial. Primeramente, las mujeres tienen un 47% más de probabilidad de sufrir heridas graves en siniestros automovilísticos (World Bank Blogs, 2021). Segundo, los estereotipos de género pueden incidir en el uso de casco entre las usuarias de bicicletas y motocicletas afectando su seguridad. Algunos estudios han apuntado que las mujeres argumentan problemas como incómodo, apariencia o la inexistencia de cascos para su talla como justificativas para no uso (Montoya-Robledo et al., 2020). Por ende, los siniestros viales con víctimas fatales y no fatales tienen efectos diferenciados según género, con impactos significativos en el trabajo de cuidado y en los ingresos económicos de los hogares. Por otra parte, las personas con discapacidad tienen un riesgo más alto de padecer accidentes graves en entornos viales teniendo en cuenta que cuando una persona mayor o con discapacidad es atropellada por un automóvil vehículo que conduce a 40 MPH tiene solo una tasa de supervivencia del 8%, en comparación con el 20% para el adulto promedio, lo que hace que la velocidad sea exponencialmente más peligrosa para las personas mayores y las personas con discapacidades estos grupos. Adicionalmente, post-siniestro los hogares con un miembro lesionado o que adquiere una discapacidad se ven afectados económicamente por los altos gastos que esto conlleva, afectando principalmente a las mujeres o cuidadoras.
4. Para atender esta problemática, el 3 de diciembre de 2020 el Senado de la República aprobó una reforma que eleva a rango constitucional el derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad. Para lograr dicha reforma, 23 de los Congresos de los Estados y de la Ciudad de México aprobaron el decreto de reforma. Como resultado de la reforma constitucional, el pasado 5 de abril de 2022 el Senado de la República aprobó la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial.

III. Description of Activities and Outputs

- 3.1 **Component I: Desarrollo del marco legal para la movilidad y territorio.** Fortalecer el marco legal por medio de la armonización normativa en materia de movilidad segura, incluye: (i) elaboración de leyes, reglamentos y normas técnicas federales y estatales para cumplimiento de los artículos de la ley; (ii) normas vinculadas a los modos de transporte más seguros en todo el territorio federal.
- 3.2 **Component II: Modernización de instrumentos de políticas públicas de movilidad segura y fortalecimiento institucional.** Capacitar en materia de movilidad segura: (i) estudios técnicos sobre la problemática de movilidad segura, con perspectiva de género y diversidad, campañas de sensibilización social sobre seguridad vial y personas con discapacidad (ii) diseño e implementación de un sistema de monitoreo de la implementación de las normativas; (iii) constitución de la base de datos integrada y fortalecimiento de metodología de recolección de datos; (iv) capacitación en materia de movilidad segura e inclusiva
- 3.3 **Component III: Comunicación.** Este componente financiará la disseminación, socialización y publicación de documentos, normas y guías elaboradas

IV. Budget

Indicative Budget

Activity/Component	IDB/Fund Funding	Counterpart Funding	Total Funding
Desarrollo del marco legal para la movilidad y territorio	US\$90,000.00	US\$0.00	US\$90,000.00

Modernización de instrumentos de políticas públicas de movilidad segura y fortalecimiento institucional	US\$90,000.00	US\$0.00	US\$90,000.00
Comunicación	US\$20,000.00	US\$0.00	US\$20,000.00
Total	US\$200,000.00	US\$0.00	US\$200,000.00

V. Executing Agency and Execution Structure

- 5.1 La estructura de ejecución propuesta se justifica, por un lado, en la experiencia del Banco en el desarrollo de los instrumentos operativos y técnicos considerados en el marco de esta CT. Particularmente, las razones para asignar al Banco la ejecución de esta CT consideran que: (i) la experiencia previa de INE/TSP permitirá establecer lineamientos lógicos y robustos para la elaboración de los estudios requeridos por esta CT, particularmente por el amplio conocimiento en las áreas de seguridad vial y transporte urbano, con la posibilidad de generar una diferencia en la calidad de los productos a ser desarrollados; y (ii) para la ejecución de esta CT se requiere coordinación con distintas partes interesadas, posición en la que el Banco es visto como un socio estratégico.
- 5.2 The proposed execution structure is justified, on the one hand, by the Bank's experience in developing the operational and technical instruments considered in the framework of this TC. In particular, the reasons for assigning the Bank the execution of this TC consider that: (i) the previous experience of INE/TSP will allow the establishment of logical and robust guidelines for the preparation of the studies required by this TC, particularly due to the extensive knowledge in the areas of safety roads and urban transport, with the possibility of generating a difference in the quality of the products to be developed; and (ii) for the execution of this TC, coordination with different stakeholders is required, a position in which the Bank is seen as a strategic partner.

VI. Project Risks and Issues

- 6.1 Existen riesgos de atrasos o cambios de alcance debido a las complicaciones económicas y de seguridad que pueden surgir en el país beneficiario. No obstante, este riesgo es menor. Para mitigar este riesgo, se buscará desarrollar las actividades facilitando distintas herramientas disponibles por el Banco para el trabajo remoto y seguro. Por otra parte, para el éxito de las actividades enmarcadas en el alcance de esta CT será fundamental la colaboración de las distintas instituciones gubernamentales y del sector privado con los consultores contratados, a fin de brindar la información necesaria para el adecuado desarrollo de los estudios propuestos. En este sentido, el Banco mitigará el riesgo de que haya brechas de comunicación en el desarrollo de las consultorías, participando activamente en el desarrollo de estas, sirviendo de organismo mediador y facilitando las plataformas y espacios necesarios para una correcta ejecución de las actividades contempladas.

VII. Environmental and Social Classification

- 7.1 The ESG classification for this operation is "undefined".