

Documento de Cooperación Técnica (CT)

I. Información Básica de la CT

▪ País/Región:	MEXICO
▪ Nombre de la CT:	Mecanismos para reducir los siniestros viales en México a nivel nacional y local
▪ Número de CT:	ME-T1515
▪ Jefe de Equipo/Miembros:	Crotte Alvarado, Amado (INE/TSP) Líder del Equipo; Sosa Sartori, Martin Daniel (INE/TSP) Jefe Alterno del Equipo de Proyecto; Betty Villegas (INE/TSP); Ceron, Nelly (CID/CME); Eduardo Cafe (INE/TSP); Landazuri-Levey, Maria C. (LEG/SGO); Sanchez Alvarez, Lourdes Felicidad (VPC/FMP)
▪ Taxonomía:	Apoyo Operativo
▪ Operación a la que la CT apoyará:	ME-L1331
▪ Fecha de Autorización del Abstracto de CT:	14 Mar 2023.
▪ Beneficiario:	Secretaria de Desarrollo Agrario Territorial y Urbano (SEDATU)
▪ Agencia Ejecutora y nombre de contacto:	Inter-American Development Bank
▪ Donantes que proveerán financiamiento:	OC SDP Ventanilla 2 - Infraestructura(W2B)
▪ Financiamiento solicitado del BID:	US\$200,000.00
▪ Contrapartida Local, si hay:	US\$0
▪ Periodo de Desembolso (incluye periodo de ejecución):	36 meses
▪ Fecha de inicio requerido:	Julio, 2023
▪ Tipos de consultores:	Firmas y consultores individuales
▪ Unidad de Preparación:	INE/TSP-Transporte
▪ Unidad Responsable de Desembolso:	CID/CME-Representación México
▪ CT incluida en la Estrategia de País (s/n):	Si
▪ CT incluida en CPD (s/n):	Si
▪ Alineación a la Actualización de la Estrategia Institucional 2020-2023:	Inclusión social e igualdad; Capacidad institucional y estado de derecho; Sostenibilidad ambiental; Igualdad de género; Diversidad

II. Descripción del préstamo asociado

2.1 Esta Cooperación Técnica (CT) apoya la preparación del “Programa de apoyo a la movilidad segura, inclusiva y sostenible en México” (ME-L1331) – en la modalidad Préstamo de Reformas de Política bajo la modalidad programática (PBP)- que tiene como objetivo mejorar las políticas de movilidad y seguridad vial en México, y fortalecer las instituciones de transporte, movilidad y planeación urbana en el país. El préstamo modernizará el marco normativo del sector movilidad y seguridad vial, integrando con el ordenamiento territorial y desarrollo urbano; fortalecerá el marco institucional del sector movilidad y seguridad vial; y, por fin, fortalecerá los mecanismos de planificación de políticas y estrategias sectoriales en materia de movilidad y seguridad vial. Específicamente, por la solicitud del gobierno de México, esta CT elaborará: (i) borradores de reglamentos de movilidad urbana a nivel de estados y municipios, con el objetivo de cumplir la política de armonización los el marco normativo federal, estatal y municipal; (ii) el diseño del sistema de datos de movilidad urbana y territorios, con el objetivo de cumplir la política de implementación

del Sistema de Información Territorial y Urbano y fortalecimiento de metodología de recolección de datos con enfoque de género; y (iii) el diseño de guías, planes y modelos de movilización sostenible, que apoyará en la consolidación de los planes, políticas y programas sectoriales de movilidad, seguridad vial y desarrollo urbano en todos los niveles federativos.

III. Objetivos y justificación de la CT

3.1 **Objetivo.** El objetivo de esta CT es apoyar al Gobierno de México en el diseño de políticas públicas que reduzcan muertes y lesiones graves por siniestros de tránsito, para cumplir las reformas necesarias mandatadas la nueva Ley de Movilidad y Seguridad Vial.

3.2 **Justificación, contexto y desafíos.** El aumento del parque vehicular en México (4,4% anual en el período 2016 a 2020) y el del parque de motocicletas (14,8% anual en el mismo periodo) ha causado externalidades negativas, como el de muertes y lesiones graves por siniestros 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 motociclistas. Este grupo es el que más ha aumentado en mortalidad pasando de 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 22% reportaron consecuencias permanentes en su salud.

3.3 Los patrones de movilidad, la construcción de las masculinidades, y los estereotipos de género y de grupos diversos², inciden en el comportamiento de los actores viales. 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). Finalmente, 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. En estudios cualitativos en Guadalajara, cuidadoras reportaron cambios en su rutina tras el siniestro vial, tales como poner las necesidades de la víctima por sobre las propias, renunciar a su empleo para cuidar de la otra persona e incluso la disminución masiva de los ingresos en el hogar (Pérez-Núñez et al., 2011). Actualmente en México el 5,7% de la población (7.168.178 personas) tiene una discapacidad y/o algún problema o condición mental¹. La falta de espacios públicos accesibles y una normativa de diseño universal unificada genera importantes barreras para la movilidad de este grupo poblacional. Según una

¹ Censo de población y vivienda, 2020 ([INEGI, 2021](#)).

encuesta nacional realizada en 2019, el 70,9% de los mexicanos informó que el transporte público no cumplía con las normas mínimas de accesibilidad². Dentro de las recomendaciones del Informe Especial sobre Derecho a la accesibilidad de las Personas con Discapacidad (PcD)³ se recomienda adoptar planes de acción de accesibilidad que verifiquen en que lugares se requieren realizar adaptaciones y mejoras de diseño universal en el entorno, así mismo adoptar mecanismos de monitoreo para el cumplimiento de las leyes de accesibilidad en el transporte.

3.4 Para atender esta problemática, en 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 Vial⁴. La Ley tiene como objetivo establecer las bases y principios para garantizar el derecho de toda persona a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad, como lo establece el artículo 4o constitucional. Entre varios compromisos, la Ley prevé que las organizaciones responsables por la seguridad vial deben de: (i) mejorar el sistema de recolección de datos de siniestros viales, con una mayor integración de las bases de datos ya existentes; (ii) implementar un mecanismo institucional de coordinación entre todas estas instituciones y los distintos niveles federativos (estados y municipios), con el objetivo de definir las líneas de trabajo, apoyar en el diseño e implementación de las normativas en todos los niveles, monitorear y evaluar los avances; y (iii) generar guías técnicas y capacitaciones a los estados y municipios en materia de movilidad segura, sostenible e inclusiva, entre otros.

3.5 **Trabajo sectorial.** Desde 2014, el BID apoya a México, a nivel nacional y subnacional, en la reducción de los siniestros de tránsito, así como de las muertes y lesiones graves asociadas a estos. Por medio de recursos no reembolsables, provenientes del Infrafund y del UK Sustainable Infrastructure Programme, el BID ha financiado el desarrollo de programas estatales de seguridad vial, guías de diseño de calles, capacitación a funcionarios sobre expedición de licencias de conducir, y campañas de movilidad segura, entre otros. A nivel nacional, en conjunto con el Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes (Conapra), que pertenece a la Secretaría de Salud, el BID colaboró en la elaboración de la Guía de intervenciones de bajo costo y alto impacto para mejorar la seguridad vial en ciudades mexicanas. Esta guía plantea el desarrollo de inspecciones de seguridad vial simplificadas para mejorar la seguridad vial de infraestructura existente. El documento es un insumo para gobiernos locales, que tienen períodos administrativos muy cortos (típicamente de tres años) para diseñar, implementar y medir el impacto de sus acciones en materia de seguridad vial en el entorno urbano, donde ocurren la mitad de las muertes relacionadas con hechos de tránsito del país. Asimismo, a nivel nacional, el BID apoyó a la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano (SEDATU) en la elaboración del Manual de calles para ciudades mexicanas. Este manual contiene estándares

² [Banco Mundial, 2019.](#)

³ [CNDH, 2019.](#)

⁴ La ley fue expedida por el Ejecutivo en el día 17 de mayo de 2022, por medio del decreto [DOF 17/05/2022.](#)

óptimos de diseño para nuevas vialidades y banquetas a nivel urbano. Su objetivo es conseguir que las autoridades estatales y municipales sigan estándares internacionales adaptados a la realidad mexicana, de forma de lograr una mayor seguridad vial, principalmente para peatones y ciclistas. Actualmente, el BID está apoyando el desarrollo de la Estrategia Nacional de Movilidad y Seguridad Vial, esfuerzo coordinado con la SEDATU.

3.6 Alineación Estratégica. La presente CT es consistente con la Segunda Actualización de la Estrategia Institucional del Banco (UIS) 2020-2023 (AB-3190), y está alineada con el desafío de desarrollo de Inclusión Social e Igualdad, al fortalecer las capacidades técnicas de los países para planificar, diseñar y ejecutar proyectos de infraestructura y servicios de transporte más seguros e inclusivos para todos los usuarios, en especial aquellos más vulnerables. Se alinea con las áreas transversales de: (i) Género y Diversidad, al incluir dentro de sus acciones el desarrollo de programas y políticas que consideren las diferencias entre hombres y mujeres en comportamiento y percepción sobre seguridad vial, para garantizar que las acciones implementadas respondan a las necesidades y comportamientos de todos los usuarios y población con discapacidad y movilidad reducida; (ii) Cambio Climático y Sostenibilidad Ambiental, ya que las normas y reglamentos estimulará el uso de transporte público y de modos no motorizados, en detrimento de vehículo particular; y (iii) Capacidad Institucional y Estado de Derecho, al sugerir cambios en las normas para mejor funcionamiento de las instituciones públicas de transporte y capacitar funcionarios públicos en materia de seguridad vial y movilidad.

3.7 Asimismo, es consistente con el Marco Sectorial de Transporte del BID (GN-2740-12), que tiene entre sus líneas de acción mejorar la seguridad de los sistemas de transporte, a través de inversiones en mejoras en la seguridad vial. Adicionalmente, contribuirá al Marco de Resultados Corporativos del Grupo BID (CRF) 2020-2023: beneficiarios objetivo de los servicios públicos que han sido adaptados para diversos grupos como PcD. También se alinea con la Estrategia del Grupo BID con México 2019-2024 (GN-2982), con el objetivo de mejorar el desarrollo urbano territorial, por medio del apoyo técnico en el diseño de infraestructura de transporte urbano y seguridad vial. La CT está alineada con la Ventana 2 del OC-SDP – Infraestructura (W2B) ya que apoya directamente las áreas prioritarias del fondo de (i) Cambio Climático y Sostenibilidad Ambiental, (ii) Infraestructura Sostenible y Resiliente, y (iii) Efectividad, Eficiencia y Transparencia en las instituciones debido a que contribuirá con un nuevo marco regulatorio y se realizarán capacitaciones anuales para los funcionarios públicos, (iv) Desarrollo Social Inclusivo al fortalecer la capacidad pública para mejorar la calidad del diseño y la sostenibilidad de la infraestructura de transporte, al tiempo que abarca actividades para promover la movilidad de los grupos vulnerables.

IV. Descripción de las actividades/componentes y presupuesto

4.1 Componente 1: Desarrollo del marco legal para la movilidad y territorio (US\$ 120.000). Este componente se enfoca en fortalecer el marco legal por medio de la armonización normativa en materia de movilidad segura en los estados mexicanos. El componente incluye: (i) elaboración de leyes, reglamentos y normas técnicas federales y estatales para cumplimiento de los artículos de la ley; y (ii) elaboración de normas vinculadas a los modos de transporte más seguros en todo el territorio federal.

4.2 Componente 2: Modernización de instrumentos de políticas públicas de movilidad segura y fortalecimiento institucional (US\$ 60.000). Este componente se enfoca en generar los instrumentos de política pública y capacitar a los estados y municipios en materia de movilidad segura. El componente incluye: (i) estudios técnicos a nivel estatal y municipal para entender la problemática de movilidad segura, con una perspectiva de género e inclusión (PcD); (ii) diseño e implementación de un sistema de monitoreo de la implementación de las normativas a nivel estadual y local; (iii) estudios para la constitución de la base de datos integrada al Sistema de Información Territorial y Urbano y fortalecimiento de una metodología de recolección de datos garantizando que este proceso incluya datos desagregados por género e indicadores específicos de género, indicadores de PcD y sus preferencias de viaje; y (iv) capacitación a los estados y municipios en materia de movilidad segura e inclusiva, especialmente al respeto y servicio a PcD.

4.3 Componente 3: Comunicación (US\$ 20.000). Este componente financiará la disseminación, socialización y publicación de documentos, normas y guías elaboradas. Estas normas y guías publicadas servirán de material para que las entidades federativas (municipios y estados) puedan implementar sus reglamentaciones para una movilidad más segura e inclusiva a nivel local, cumpliendo los dispositivos de la nueva Ley.

4.4 Resultados. Los principales resultados de esta CT son: (i) la implementación de políticas, reglamentos y normativas de movilidad urbana y seguridad vial en los estados y municipios beneficiados, y gobierno federal; (ii) funcionarios públicos capacitados y certificados en políticas de movilidad segura, accesibilidad universal y servicio incluyente de PcD; (iii) sistema de información territorial y urbano en operación; y (iv) sistema de monitoreo de la implementación de las normativas a nivel estadual y local aprobado y en operación.

4.5 El presupuesto total de la CT será de US\$200.000, cubierto en su totalidad por el Banco a través de la OC SDP Ventanilla 2 - Infraestructura (W2B) dentro del Programa Estratégico para el Desarrollo financiado con capital ordinario. No existirá una contrapartida.

Presupuesto Indicativo

Actividad / Componente	BID/ Fondo W2B	Financiamiento Total
Componente 1: Desarrollo del marco legal para la movilidad y territorio	US\$120.000	US\$120.000
Actividad 1: elaboración de leyes, reglamentos y normas técnicas federales y estatales para el cumplimiento de los artículos de la ley	US\$120.000	US\$120.000

Componente 2: Modernización de instrumentos de políticas públicas de movilidad segura y fortalecimiento institucional.	US\$60.000	US\$60.000
Actividad 1: estudios técnicos a nivel estadual y municipal para entender la problemática de movilidad segura, con una perspectiva de género e inclusión de PcD.	US\$30.000	US\$30.000
Actividad 2: diseño e implementación de un sistema de monitoreo de la implementación de las normativas a nivel estadual y local	US\$10.000	US\$10.000
Actividad 3: constitución de la base de datos integrada al Sistema de Información Territorial y Urbano y fortalecimiento de metodología de recolección de datos con enfoque de género	US\$10.000	US\$10.000
Actividad 4: capacitación a los estados y municipios en materia de movilidad segura e inclusiva de PcD.	US\$10.000	US\$10.000
Componente 3: Comunicación y diseminación	US\$20.000	US\$20.000
Actividad 1: edición y publicación de manuales, guías y estudios.	US\$20.000	US\$20.000
Total	US\$200.000	US\$200.000

V. Agencia Ejecutora y estructura de ejecución

5.1 **Agencia Ejecutora.** A solicitud del Gobierno de México, esta CT será ejecutada por el Banco a través de TSP/CME, de conformidad con el Anexo II del documento Procedures for the Processing of Technical Cooperation Operations and Related Matters (OP-619-4).

5.2 La estructura de ejecución propuesta se justifica por 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 (ii) para la ejecución de esta CT se requiere un alto nivel de coordinación con distintas partes interesadas, posición en la que el Banco es visto como un socio estratégico.

5.3 La ejecución comprenderá: (i) contratación de firmas consultoras y/o consultores individuales; (ii) reuniones periódicas con SEDATU, estados y municipios beneficiarias para lograr su participación e involucramiento en todas las etapas de las actividades, desde elaboración y opinión de términos de referencia hasta revisión de entregables y su seguimiento; y (iii) el seguimiento administrativo y técnico de las contrataciones por parte del BID. El Jefe de Equipo, en coordinación con el equipo de la CT, será responsable por coordinar los trabajos con la SEDATU y las otras

entidades, revisar y validar los productos, en conjunto con la SEDATU, con el apoyo del equipo técnico de movilidad urbana y seguridad vial de la División de Transporte, y mantener actualizados el plan de adquisiciones y los reportes de monitoreo de la CT.

- 5.4 El Banco contratará los servicios de consultores individuales, firmas consultoras y servicios diferentes de consultoría de conformidad con las políticas y procedimientos vigentes en el Banco. Las actividades a ejecutar bajo esta operación se incluyen en el Plan de Adquisiciones y serán ejecutadas de acuerdo con los métodos de adquisiciones establecidos del Banco, a saber: (i) contratación de consultores individuales, según lo establecido en las normas AM-650; (ii) contratación de firmas consultoras para servicios de naturaleza intelectual según la GN-2765-4 y sus guías operativas asociadas (OP-1155-4); y (iii) contratación de servicios logísticos y otros servicios distintos a consultoría, de acuerdo con la política GN-2303-28.

VI. Riesgos importantes

- 6.1 Los principales riesgos a los que se enfrenta la ejecución de la CT son: (i) apropiación de las entidades públicas involucradas de los productos de la consultoría, para que se transformen en políticas públicas. Este riesgo será mitigado por el involucramiento de la entidades desde la elaboración de los términos de referencia, reuniones con los consultores para discutir los avances, y validación de los productos propuestos. Se va a adoptar una estrategia de comunicación para diseminar los productos elaborados, con organización de talleres y capacitaciones; (ii) cambio de autoridades debido a elecciones durante la ejecución de esta CT. Este riesgo se pretende mitigar por medio de una aproximación temprana a las nuevas autoridades, resaltando la importancia que los productos elaborados tienen para cumplir los dispositivos de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial; (iii) coordinación entre las entidades para revisiones y validaciones de los productos que tocan más de una institución. Se espera utilizar el sistema nacional de movilidad y seguridad vial, que está en fase de operacionalización, para validar los productos de esta CT.

VII. Excepciones a las políticas del Banco

- 7.1 No se consideran excepciones a las políticas del Banco.

VIII. Salvaguardias Ambientales

- 8.1 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.

Anexos Requeridos:

[Solicitud del Cliente - ME-T1515](#)

[Matriz de Resultados - ME-T1515](#)

[Términos de Referencia - ME-T1515](#)

[Plan de Adquisiciones - ME-T1515](#)

