

TC ABSTRACT

I. Basic Project Data

▪ Country/Region:	BRAZIL/CSC - Southern Cone
▪ TC Name:	Support to Subnational Governments of Brazil for the Implementation of Sustainable, Safe and Inclusive mobility
▪ TC Number:	BR-T1491
▪ Team Leader/Members:	FIGUEIREDO DE CASTRO M, ANA BEATRIZ (INE/TSP) Team Leader; MUNOZ GARCIA, PALOMA (INE/TSP) Alternate Team Leader; NOBOA LOPEZ, NATHALY SOFIA (INE/TSP); SOSA SARTORI, MARTIN DANIEL (INE/TSP); PINTO AYALA, ANA MARIA (INE/TSP); DIAZ ACOSTA, CLAUDIA (INE/TSP); AVILA, KRYSIA A (LEG/SGO); RIOBO PATINO, JAIRO ALEXANDER (INE/TSP); RENATA LEAL (INE/TSP)
▪ Taxonomy:	Client Support
▪ Number and name of operation supported by the TC:	N/A
▪ Date of TC Abstract:	21 Jan 2022
▪ Beneficiary:	Brazil
▪ Executing Agency:	INTER-AMERICAN DEVELOPMENT BANK
▪ IDB funding requested:	US\$300,000.00
▪ 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:	INE/INE - Infrastructure and Energy Sector
▪ TC included in Country Strategy (y/n):	No
▪ TC included in CPD (y/n):	No
▪ Alignment to the Update to the Institutional Strategy 2010-2020:	Social inclusion and equality ; Productivity and innovation ; Gender equality; Diversity

II. Objective and Justification

- 2.1 The main objective of the Technical Cooperation (TC) is to support the subnational governments of Brazil, including municipalities and states, in the implementation of actions and promoting sustainability, road safety and inclusion of the mobility of people and/or cargo through implementation of actions such as: (i) development of Safe Paths for Schools programs, with define actions for highway security with use of the star rating methodology (Star Rating for Schools - SR4S of iRAP); (ii) use of artificial intelligence tools in the analysis of pavements and management of road assets (Pavimenta2); and (iii) development and implementation of road safety KPIs with a focus on vulnerable users such as women, children, the elderly, people with disabilities and the LGBTI population.
- 2.2 En 2018, Brasil lanzó el Plan Nacional de Seguridad Vial 2019-2028 para reducir en 50% la tasa de mortalidad por siniestros de tránsito por cada 100.000 habitantes. Sin embargo, los datos de los siniestros muestran que, a pesar de tener una tendencia decreciente, el escenario cambio hace 4 años aumentando su tasa. Con población de 209 millones de habitantes y 105 millones de vehículos registrados de los cuales el 28% son motocicletas, Brasil presenta una de las tasas de mortalidad de siniestros viales más altas de América Latina y el Caribe (ALC), con 17,03 fallecidos por cada 100.000 habitantes. En los últimos años, el país ha reportado

cifras superiores a los 35.000 fallecidos, de los cuales el 51% corresponden a usuarios vulnerables, siendo su modo de transporte: 18% peatones, 31% motociclistas y 3% ciclistas. El incremento de la motorización y el desequilibrio entre los límites de velocidad y la función de las vías impiden garantizar la seguridad vial. Esta situación se vuelve más preocupante considerando que en 2020, en el contexto de pandemia, se redujo la movilidad considerablemente pero el número de víctimas aumentaron. En mayo 2020, el volumen de vehículos en Rio de Janeiro era de 54%, lo cual comparado con diciembre del mismo año aumento a 89%; como también, las muertes por accidentes de tránsito crecieron de 506 en 2019 a 511 en 2020. A su vez, se identifican otras barreras para alcanzar una movilidad inclusiva. La calidad de los servicios e infraestructura de transporte afecta negativamente a los grupos vulnerables como mujeres, niños, adultos mayores, personas con discapacidad y población LGBTI, ya que existe limitada información sobre su movilidad como también no se implementan estrategias específicas para su inclusión. Las poblaciones vulnerables presentan las mayores afectaciones, conociendo que la principal causa de muerte entre niños de edades comprendidas entre los 5 y 14 años y la segunda causa de fallecimiento entre personas de 15 a 49 años están relacionados con los accidentes de tránsito. Esta Cooperación Técnica (CT) implementará acciones para la gestión de la velocidad que impacten positivamente en la seguridad vial de las poblaciones vulnerables. Para esto se apoyará el desarrollo de planes de gestión de velocidad de la ciudad que incluyan el desarrollo de programas de Caminos Seguros para Escuelas con el uso de la metodología de calificación por estrellas (Star Rating for Schools - SR4S de iRAP). Estos programas toman en cuenta a los niños a la hora de planificar la ciudad por medio de implementación de redes de recorridos seguros en los entornos escolares. Así mismo, apoyará la implementación de pilotos de gestión de velocidad en corredores de alta siniestralidad. Como también, se desarrollará herramientas de inteligencia artificial en el análisis de pavimentos y gestión de activos viales (Pavimenta2 y/o otra). A su vez, se desenvolverá la metodología de Mapas de Viaje del Cliente (MVC) con el enfoque de caminos seguros a la escuela como complemento a las auditorias de accesibilidad. La generación y análisis de datos es esencial para hacer un diagnóstico correcto de los puntos claves, como también realizar el monitoreo de las acciones o planes ejecutados a través del desarrollo e implementación de KPI de caminos y/o seguridad vial; como también, estos datos servirán para comprender los patrones de movilidad de estos usuarios.

III. Description of Activities and Outputs

- 3.1 **Component I: Apoyo para la promoción de una movilidad segura, inclusiva y productiva para los gobiernos subnacionales de Brasil.** Incluirá: (i) formulación de la metodología para identificación, diseño e implementación de entornos escolares seguros que priorice las necesidades de movilidad de la población más vulnerable que contemple diseño universal; (ii) generación de una herramienta para la georreferenciación de los entornos escolares; (iii) aplicación de la metodología SR4S y priorización de los entornos; y (iv) desarrollo e implementación de KPIs de seguridad vial (MVC).
- 3.2 **Component II: Apoyo para el uso de herramientas de inteligencia artificial.** ste componente financiará el desarrollo herramientas de inteligencia artificial para el análisis de pavimentos y gestión de activos viales (Pavimenta2 y/o otra), analizando los sitios cercanos a las escuelas o rutas de viajes comunes de las personas vulnerables identificadas. La información de este producto se documentará en una nota técnica y manual de uso de la herramienta realizada.

- 3.3 **Component III: Conocimiento, fortalecimiento de capacidades técnicas y diseminación de resultados.** Financiará el fortalecimiento de capacidades de funcionarios públicos, la socialización y diseminación de los resultados obtenidos de la ejecución de los Componentes I y II con el propósito de replicar a otros estados y municipios de Brasil, a través de publicaciones, talleres y seminarios con las principales partes interesadas públicas y privadas. Además, se desarrollará un piloto de capacitación a líderes mujeres en las zonas escolares analizadas, sobre gestión de la velocidad y seguridad vial.

IV. Budget

Indicative Budget

Activity/Component	IDB/Fund Funding	Counterpart Funding	Total Funding
Apoyo para la promoción de una movilidad segura, inclusiva y productiva para los gobiernos subnacionales de Brasil	US\$150,000.00	US\$0.00	US\$150,000.00
Apoyo para el uso de herramientas de inteligencia artificial	US\$100,000.00	US\$0.00	US\$100,000.00
Conocimiento, fortalecimiento de capacidades técnicas y diseminación de resultados	US\$50,000.00	US\$0.00	US\$50,000.00
Total	US\$300,000.00	US\$0.00	US\$300,000.00

V. Executing Agency and Execution Structure

- 5.1 De conformidad con el apéndice 10 de las Directrices Operativas para Productos de Cooperación Técnica (GN-2629-1), el Banco y el país beneficiario acuerdan que el Banco será el Organismo Ejecutor (OE). La ejecución de la CT será realizada por el Banco a través de la División de Transporte (TSP/INE).
- 5.2 Esta estructura de ejecución se justifica, por un lado, en la experiencia del Banco en el desarrollo de los instrumentos operativos y técnicos propuestos para este tipo de operaciones; y en segundo lugar, por el conocimiento de TSP en las áreas de transporte urbano, seguridad vial y soluciones tecnológicas para problemas de movilidad. La experiencia previa del Banco permitirá establecer lineamientos lógicos y robustos para la elaboración de estudios requeridos por esta CT.

VI. Project Risks and Issues

- 6.1 Debido a la naturaleza y las actividades descritas en esta CT, no se identifican riesgos importantes. Los riesgos identificados son menores y no representan un impedimento importante para su desarrollo. Uno de los riesgos derivados es la posible falta de comunicación y apropiación tanto interna como externamente. Como medida de mitigación se realizarán colaboraciones con distintas instituciones gubernamentales y del sector privado para que los consultores contratados tengan la información necesaria para el adecuado desarrollo de los estudios propuestos; como también, se realizará un análisis previo de posibles fuentes alternas de información. Por efectos de la pandemia se priorizarán medidas tendientes a la mitigación de eventuales riesgos para los equipos. Las medidas comprenden, entre otros aspectos, la adquisición remota de información primaria, y el apoyo tecnológico para el desarrollo de encuestas, eventos y demás actividades de difusión de productos de conocimiento interna y externamente utilizando medios telemáticos o virtuales.

VII. Environmental and Social Classification

7.1 The ESG classification for this operation is "C".