

## TC DOCUMENT

### LATIN NCAP VEHICLE SAFETY STANDARDS - SUPPORT FOR THE IMPLEMENTATION OF “DEVELOPMENT STAGE” – PROMOTING VEHICLE REGULATION IN THE LAC REGION LATIN AMERICA AND CARIBBEAN REGION

#### I. BASIC INFORMATION

▪ Country/Region:	Latin America and Caribbean Region
▪ TC Name:	Latin NCAP vehicle safety standards - Support for the implementation of “development stage”– promoting vehicle regulation in the LAC region
▪ TC Number:	RG-T2306 / RG-T2392
▪ Team Leader/Members:	Alejandro Taddia (INE/TSP); Mark Lee (KEC/TSP); Michelle Viegas (ORP/ORP); Sissi De La Peña, Virginia Navas (INE/TSP); Andres Pereyra (TSP/CUR); Kevin McTigue (LEG/SGO)
▪ Date of TC Abstract authorization:	04 / September / 2013
▪ Beneficiary:	All countries in the Region
▪ Executing Agency:	Latin NCAP Program through Fundacion Gonzalo Rodríguez
▪ Donors providing funding:	Infrafund (OC) (US\$250,000) KPR fund (US\$210,000)
▪ IDB Funding Requested:	US\$460,000
▪ Local counterpart funding, if any:	US\$600,000 - (US\$400,000 Global NCAP / US\$200,000 ICRT)
▪ Disbursement period:	30 months
▪ Required start date:	15 / October / 2013
▪ Types of consultants:	Individual and firms
▪ Prepared by Unit:	INE/TSP
▪ Unit of Disbursement Responsibility:	CUR
▪ TC Included in Country Strategy (y/n):	N/A
▪ TC included in CPD (y/n):	N/A
▪ GCI-9 Sector Priority:	Institutional Capacity, Integration & Trade and Infrastructure

#### II. OBJECTIVES AND JUSTIFICATION OF THE TC

- 2.1 The IDB’s Road Safety Strategy (RSS) is aligned with the five pillars of the United Nation’s call for the “Decade of Action for Road Safety<sup>1</sup>”. The RSS supports IDB borrowing member countries’ efforts to reduce the number of road accidents and their tragic consequences, currently estimated in more than 100,000 and approximately five million people injured annually.<sup>2</sup> The Bank also contributes to the United Nation’s target of reducing road deaths by half by 2020. As set in its Action Plan 2010 – 2015<sup>3</sup>, the RSS seeks to promote road safety activities in the region by: (i) including road safety components in all transport operations; and (ii) strengthening IDB’s country

<sup>1</sup> [United Nation Road Safety - Decade of Action 2011 -2020.](http://www.roadssafetyfund.org/UnDecadeOfAction/Pages/default.aspx)

<sup>2</sup> <http://www.roadssafetyfund.org/UnDecadeOfAction/Pages/default.aspx>

<sup>3</sup> [Diagnóstico de seguridad Vial en América Latina y el Caribe 2005 -2009 – IDB](http://www.iadb.org/en/publications/publication-detail.7101.html?id=68791%20&dcLanguage=es&dcType=All)  
<http://www.iadb.org/en/publications/publication-detail.7101.html?id=68791%20&dcLanguage=es&dcType=All>

<sup>3</sup> IDB Road Safety Strategy – Closing the gap: Reducing road traffic deaths in Latin America and the Caribbean. Action plan 2010 – 2015.

members institutional and technical capacity to implement road safety programs. In response to the third pillar of the UN's call for the "Decade of Action", one of IDB's RSS priority areas is the promotion of "Safer Vehicles".

- 2.2 The IDB is a sponsoring supporter of the Latin NCAP program<sup>4</sup> (NCAP New Car Assessment Program)<sup>5</sup>, the first independent comprehensive consumer crash-testing program for Latin America, which replicates similar programs that have developed over the last thirty years in North America, Europe, Asia and Australia, and that have proved to be very effective in improving the safety of motor vehicles. Other NCAP programs, which are independent of industrial and political control, now serve as regional watchdogs for car manufacturers.
- 2.3 **The problem.** The program started in 2010 as a three year pilot initiative to explore the potential contribution that a regional system of independent crashworthiness and safety rating can make to road safety in the LAC region. The Latin NCAP action plan involves a three-stage program: a '**start-up**' stage (2010-2012), a '**development**' stage (2013-2014), and a '**consolidation**' stage (2015-2017). The '**start up**' stage has been completed and 26 cars of the most basic equipped versions sold in the region have been tested. So far, **Latin NCAP's crash tests have demonstrated that Latin America's best-selling models are 20 years behind the five-star standards now common in North America, Europe and Japan.** The results showed that the absence of airbags exposed the passenger dummies to serious injuries and that the structural performance of the vehicle was weak to poor in the cars tested.
- 2.4 **Latin NCAP's objectives** are to encourage manufacturers to achieve high safety ratings for those vehicles sold in Latin America and the Caribbean (LAC) and aims to provide information to consumers across the region with independent and impartial safety assessments of new cars; it also aims to encourage governments across LAC to apply UN vehicle crash test regulations to passengers cars, highlighting the need to strengthen vehicle safety regulation.
- 2.5 **This TC aims to** contribute with the financing of the implementation of the '**development**' stage (2013-2014) and the sustainability of Latin NCAP by: (i) expanding the scope of its crash test activities; (ii) disseminating the program's results across the region (encouraging LAC governments to request the minimal United Nation standards for vehicles sold in the region); (iii) supporting its consolidation into a cross-regional, independent organization; and (iv) promoting the potential of implementing a crash test laboratory in the region. This initiative closely aligns to the GCI-9 sector priorities as it promotes not only social protection in road safety through safer vehicles, but also strengthens the institutional capacity of countries with limited regulatory road safety frameworks. In addition, it promotes integration among countries, as a pioneering example of pan regional coordination and cross country regulatory integration.

---

<sup>4</sup> <http://www.iadb.org/es/temas/transporte/proyectos-de-seguridad-vial.1172.html>

<sup>5</sup> [www.latinncap.com](http://www.latinncap.com)

### III. DESCRIPTION OF ACTIVITIES, COMPONENTS AND BUDGET

For the “**development stage**” of Latin NCAP this TC will support the implementation of the following components:

- 3.1 **Component 1. Support for the current activities of Latin NCAP and administration of program costs** to continue with the crash tests for the most popular cars sold in LAC. This includes: (i) the purchase of vehicles for crash testing; (ii) transportation and logistics costs for handling vehicles to and from the test laboratory located in Germany; (iii) costs of crash testing at the laboratory; (iv) vehicle disposal after testing; and (v) the program administration costs for overseeing the purchase of vehicles, logistics, customs administration and communications, among other activities.
- 3.2 **Component 2. Support for government capacity building and dissemination of results, communication activities.** This component includes: (i) training and technical advice to governments in setting up standards for vehicle safety regulation, monitoring and evaluation of norm implementation. A pilot government training program is currently in development. On September 2013 Professionals from the government of Ecuador and Mexico attended this pilot scheme as observers of the working groups in the UN’s WP29 forum, where discussions of the vehicle safety norms are carried out; (ii) events to announce the results for years 2013 and 2014, such as press conferences, web seminars, academic and government work-forums, roadshow events, etc.; and (iii) communication activities to disseminate results and impacts of the program across the region (website, communication specialists, conference attendance, etc.). The Bank recognizes that its member countries experience uneven degrees of institutional capacity to implement vehicle regulation, thus, the program role’s as a watch dog will be a tool for countries to build their institutional and technical capacity according to their needs.
- 3.3 **Component 3. The development of progress reports, introducing new protocols and feasibility studies for a crash test laboratory.** Latin NCAP will also seek to support the knowledge dissemination and regular reporting of activities that will encourage the participation of countries across the region.
  - (i) **Annual Progress Report.** An annual progress report indicating the results and tests carried out during the ‘set up’ stage and the new tests carried out during the ‘**development**’ stage. This component will also seek to reinforce the technical capacity of the program by supporting the design and implementation of new protocols for crash testing benchmarked from other NCAPs around the globe and under the umbrella of the standards identified by Global NCAP<sup>6</sup>, such as pedestrian tests.
  - (ii) **Introducing new testing protocols.** Current Latin NCAP rating system are based in the minimum standard protocols set by the UN norms for crash testing. As from 2013 Latin NCAP will increase the requirements for five stars

---

<sup>6</sup> Global NCAP promotes and conducts independent research and testing programs that will assess the safety and environmental characteristics of motor vehicles and their comparative performance and disseminates the results to the public.

in adult occupant safety and will be harder on those vehicles offering low protections levels. For this, models must have ABS in 4 channels, seat belt reminder meeting Euro NCAP protocol, at least 14 point in frontal crash test performance, and pass UN's regulation 95 side impact test.

- (iii) **Feasibility study for a LAC car test laboratory.** This component also considers the implementation of a feasibility study to assess the benefits of establishing a crash test laboratory in the Latin American region.

3.4 **Component 4. IDB's monitoring and evaluation.** The Bank will develop in some monitoring and evaluation through the specialist in the transport division and internal consultants within the Road Safety Strategy team. Monitoring activities have been considered in component 4 and are identified with the IDB founding source.

3.5 **Expected Results:** The program's activities during the “**development**” stage aim towards the achievement of the following results:

- (i) Following the model of Europe NCAP, the creation of Latin NCAP as a non-government legal entity that watchdog vehicle safety standards for manufactures in the region. The vision is to establish Latin NCAP as a non-profit public-private partnership that could bring together governments, consumer, motoring, insurance and road safety organizations to manage a region wide system of crashworthiness and safety rating eventually applied to all new models sold in LAC by: (a) Strengthening LAC's governments institutional and technical capacities to promote their participation in the United Nation's Word Forum for Harmonization of Vehicle Regulation (WP29); and (b) Promote the review of the existing vehicle safety regulations. Encouraging agreements with manufacturers to ensure that new vehicles trade in LAC are equipped with seat belts and anchorages that meet regulatory requirements and pass applicable UN's crash test standards (as minimum safety features).
- (ii) Increase the region's availability of consumer information about the safety performance of motor vehicles, so people can make informed decision when buying a car, including the elements of safety for children.

**Table 1. Indicative Results Matrix**

Component	Product	Indicator	Base line	Objective
<b>Component 1.</b> Crash testing	Crash testing activities and new protocols for the crash testing on vehicles	Number of vehicles (basic equipped vehicles) within the range of the most popular best-selling models that performed 3 or more rating stars	2010-2013 26	2014-2015
<b>Component 2.</b> Support government institutional capacity in vehicle regulation standards	Training and advising governments to develop vehicle regulation norms and promoting LAC countries to participate at WP29 UN forum	Number of LAC countries that have received training and/or advice	2010-2013 0	2014-2015 4
<b>Component 3.</b> Impact research and feasibility studies	Annual progress report consolidating the program's activities during the year: including results, findings and progress	Number of annual reports	2010- 2013 0	2014-2015 2

Component	Product	Indicator	Base line	Objective
	achieved across the region in terms of government, manufacturers and consumer awareness of safety vehicle			
	Implementation of new protocols for the Latin NCAP car testing procedure. Including side crash and developing pedestrian crash test	Number of protocols added to the current Latin NCAP car crash test	2010- 2013 1	2014-2015 3
	Feasibility research for implementation of a car crash test laboratory in the region	Report on feasibility study	2010- 2013 0	2014-2015 1
<b>Component 4.</b> IDB's monitoring & evaluation	Report to assess program impact and implementation.	Number of impact reports	2010- 2013 0	2014-2015 1

3.6 **The Budget.** The IDB aims to contribute US\$460,000, which would be leveraged to mobilize an additional US\$600,000 from identified other Latin NCAP partners (Global NCAP with US\$400,000 and International Consumer Research Testing (ICRT) with US\$200,000). With a total of US\$1,060,000 to finance the program in its “development” stage, the budget has been identified as follow:

**Table 2. Indicative Budget**

Activity/ Component	IDB Funding		Other Funding	Total
	OC Fund	KPR Fund		
1. Support of current Latin NCAP Activities and program administration costs	-	-	US\$550,000	<b>US\$550,000</b>
2. Government capacity building, dissemination, communication activities	US\$230,000	US\$0	US\$50,000	<b>US\$280,000</b>
3. Technical assistance, feasibility studies for crash test laboratory	US\$20,000	US\$180,000	-	<b>US\$200,000</b>
4. Monitoring and evaluation	-	US\$30,000	-	<b>US\$30,000</b>
<b>Sub-total</b>	<b>US\$250,000</b>	<b>US\$210,000</b>	<b>US\$600,000</b>	<b>US\$1,060,000</b>
<b>Total</b>	<b>US\$460,000</b>			

3.7 **Scaling up mobilization of financial resources from Infrafund (OC), Korean Poverty Reduction Fund (KPR) and other stake holders funds.** Joining finance resources from the Infrafund and the KPR Fund delivers the potential for promoting the Latin NCAP program, an initiative that enhances modern infrastructure services, crucial for social development and economic growth. Merging both, KPR Fund and OC Fund competencies for conducting specialized technical consulting services, government capacity building and dissemination and communication activities for the program, scales up a new infrastructure proposal for a crash test laboratory in the region. Benefiting not just the public and academic sector but encouraging private investment for infrastructure and facilities that will facilitate the region’s competitiveness and regional integration.

3.8 **The Latin NCAP program acknowledges** that the contribution of KPR and the donor (the Ministry of Strategy and Finance of Korea) will be prominently recognized in any printed materials, websites, publications, presentations, training sessions in the process of project implementation, in line with sponsorship opportunities to be provided to other contributors.

#### IV. EXECUTING AGENCY AND EXECUTION STRUCTURE

- 4.1 All Latin NCAP stakeholders are recognized international organizations, which are committed to the program and its message, thereby adding credibility to it. Latin NCAP is a joint project of the Federation Internationale de l'Automobile (FIA)<sup>7</sup>, the FIA Foundation<sup>8</sup>, the Global New Car Assessment Program (GNCAP)<sup>9</sup>, International Consumer Research & Testing (ICRT)<sup>10</sup>; the Inter-American Development Bank in its role of a financial supporter, and the Fundación Gonzalo Rodríguez (FGR), which was designated by the founding group to act as the Secretariat of the Latin NCAP program for the last three years and whom will be the **Executing Agency** for this project<sup>11</sup>.
- 4.2 The **Fundación Gonzalo Rodríguez (FGR)**<sup>12</sup>. It is a non-governmental non-profit organization, officially recognized as a legal entity since October 2000 in Uruguay, registered in the United States since November 2001 and in England since August 2002. The Latin NCAP stakeholders designated FGR to be the secretariat body for the administration of the program with the technical support of Global NCAP. FGR's main role includes the management and implementation of actions agreed by the group and the reporting of outcomes from such tasks, including: the technical issues that arise from the car test activities, budget and financial issues from communication and logistic activities, liaison with other organizations and activities for the fore coming future. In its three year pilot implementation, FGR has managed the program's activities in a clear, efficient and transparent way.
- 4.3 The execution program will be delivered in 24 months, with a disbursement period of 30 months, both from the date of approval for this TC, supervised by INE/TSP and TSP/CUR. All procurements of works, goods, non-consulting services, and consulting services will be included in the procurement plan approved previously by the executing agency, with the no objection of the IDB, through the Procurement Plan Execution System, or a system used in its stead.

#### V. MAJOR ISSUES

Identified risks and solutions for these are as follows:

- 5.1 **There is a risk of not ensuring the sustainability of an independent Latin NCAP program.** This could happen if the institutionalized new program does not involve the participation of a sufficient number and variety of stakeholders, including governments' representation. Component 2 which includes activities to strength

---

<sup>7</sup> FIA (The Federation Internationale de l'Automobile). International Organization that conglomerates world automobile clubs.

<sup>8</sup> The FIA Foundation supports the Decade of Action by funding innovative injury prevention programs through grants to strategic partners and enabling global advocacy efforts through a grant to the Make Roads Safe campaign.

<sup>9</sup> Global NCAP –promotes and conducts independent research and testing programs that will assess the safety and environmental characteristics of motor vehicles and their comparative performance and disseminates the results to the public. It promotes the development of new car assessment programs, by providing financial support and technical assistance, and facilitates international co-operation with and between such programs.

<sup>10</sup> International Consumer Research Testing. *Promueve la investigación y testeo de productos diversos para determinar la calidad de estos y proveer información a los consumidores.*

<sup>11</sup> Organización No gubernamental que promueve y abdica en favor de mejorar los niveles de seguridad vial en la región LAC.

<sup>12</sup> [www.gonzalorodriguez.org](http://www.gonzalorodriguez.org)

governments' institutional and technical capacity in vehicle regulation has been designed to mitigate this risk. Currently, the governments of Brazil, Mexico and Ecuador have had an approach to the program aiming to develop technical capacity and expertise in the sector.

- 5.2 **Improving the capacity of infrastructure facilities in the region to promote research that encourages safety vehicle policy standards and regulations** (lack of financing for a crash test laboratory). The financial support for “development” stage of the Latin NCAP program will promote the need for establishing a crash test laboratory in the Latin American countries, that otherwise would not occur. This will help to monitor and to oversee governments' norms and regulations on the automobile industry for safety standards. This infrastructure facility will be useful for both the public and academic sector to ensure that safety standards are met according to regulations, promoting better quality products and therefore increasing competitiveness and promoting regional integration.
- 5.3 **A certified Latin American crash test laboratory.** Currently all tests are carried out in a German crash test laboratory. The absence of an independent and certified crash test laboratory in LAC increases the program expenses because of the transportation and processing costs associated with transporting the cars to and from Germany. There have been current proposals by academic institutions and government organizations in the Latin American region to establish independent crash test laboratories (in Brazil, Mexico and Colombia) which could be used to test cars for the Latin NCAP program. The funds on Component 3 will be used for implementing a feasibility study to assess the benefits of establishing a crash test laboratory in the Latin American region.

## **VI. EXCEPTIONS TO BANK POLICY**

- 6.1 No exceptions to the Bank policy have been identified for the implementation and financing of this TC.

## **VII. ENVIRONMENTAL AND SOCIAL STRATEGY**

- 7.1 This TC does not have negative environmental and social risk associated with it. This is due to the kind of activities financed through this operation which includes consultancy services to strength technical capacity and activities for communication and dissemination of annual results. In accordance with IDB's environmental and safeguards policy (OP-703) and under the framework of this TC's objectives, impacts and environmental risks, it is suggested a [Classification C](#).

### **Required Annexes:**

- [Annex I. Terms of Reference](#)
- [Annex II. Procurement Plan](#)

## TÉRMINOS DE REFERENCIA

### URUGUAY

### LATIN NCAP – ESTÁNDARES DE SEGURIDAD VEHICULAR – REGULACIÓN VEHICULAR EN AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE

#### **Antecedentes:**

El Programa de Evaluación de Autos Nuevos para América Latina (Latin NCAP) fue lanzado en 2010 como una iniciativa piloto de tres años. La intención era explorar la contribución y el impacto que un programa independiente de evaluación de vehículos nuevos tuviera en la mejora de los niveles de seguridad vial en América Latina y el Caribe (ALC).

Latin NCAP es una iniciativa que ha seguido los modelos de otros programas desarrollados América del Norte, Europa, Asia y Australia durante los últimos 30 años, y que han probado ser muy efectivos en el mejoramiento de la seguridad de vehículos motorizados. En el año 2009 en Moscú se llevó a cabo la Conferencia Ministerial de Seguridad Vial, en donde la Asamblea General de las Naciones Unidas y el secretario general de las Naciones Unidas, Sr. Ban Ki-moon, anunciaron la implementación del Plan Global para La Década de Acción por la Seguridad Vial de las Naciones Unidas 2011-2020. Las recomendaciones de acciones específicas incluye el fomento a “mejores vehículos” dentro del pilar 3. Este pilar establece las recomendaciones para el desarrollo de programas de autos nuevos en todas las regiones del mundo. El programa Latin NCAP está alineado a estas recomendaciones, siendo la única iniciativa que implementa acciones específicas en materia de seguridad vehicular para la región ALC.

Desde 2010 y hasta el 2012, Latin NCAP ha llevado a cabo tres fases de ensayos de choques para la evaluación de la seguridad de los vehículos que se comercializan en la región. El programa identifica los autos de mayor venta en los principales mercados de la región ALC, e igual que otros programas NCAP alrededor del mundo, evalúa la seguridad de los vehículos basados en un sistema que asigna un máximo de 5 estrellas a los vehículos mejor calificados. **Los resultados de los ensayos han mostrado que los autos más populares adquiridos por los consumidores de la región LAC brindan niveles de seguridad 20 años por detrás de los ofrecidos en Europa y América del Norte.** Desafortunadamente los autos de “una estrella” con estructuras de integridad débil y con ausencia de bolsas de aire, aun dominan el mercado. Eso significa que en caso de un impacto vehicular similar al que se estudia en Latin NCAP (usualmente los que ocurren con mayor frecuencia en nuestras carreteras), los ocupantes del vehículo experimentan una alta probabilidad de sufrir lesiones de riesgo de vida.

Latin NCAP se enfoca, principalmente en evaluar los modelos más populares y en consecuencia los más vendidos, ya que se estima que al menos 450.000 unidades nuevas de estos vehículos se venden anualmente en la región. Es de resaltar, que son estos vehículos, los que adquieren la mayoría de las familias e individuos de escasos recursos (que en muchos casos son el primer vehículo de un conductor joven o de un jefe de familia de escasos recursos). Y es este grupo de usuarios, el que se encuentra también entre los más vulnerables a las negativas consecuencias asociadas con un siniestro vial: la ausencia de un sistema de seguros de riesgos para cubrir los costos médicos y la



reducción en el ingreso familiar por la ausencia laboral, impactan significativamente en la economía familiar y en el prospecto del desarrollo de los individuos.

El programa piloto ha demostrado ya alentadores avances. Los ensayos de Latin NCAP han fomentado un interés para debatir los actuales estándares de seguridad vehicular en la región, tanto a nivel regional como internacional; y como resultado los fabricantes de mayor actividad en la región han demostrado el interés de alinearse a los requerimientos para ser evaluados satisfactoriamente por el programa. Las principales compañías de autos han decidido patrocinar las pruebas y evaluaciones de algunos de sus modelos para los ensayos independientes de Latin NCAP con el objetivo de mostrar a los consumidores el nivel de seguridad de sus autos. Así mismo, en algunos casos, se han comprometido a incluir dispositivos de seguridad antes de que la ley lo exija..

El proyecto piloto de Latin NCAP ha sido capaz de demostrar que el programa puede promoverla concientización de los consumidores, gobiernos y fabricantes para prestar mayor atención a la seguridad de los vehículos.

Desde 2010, el proyecto piloto ha sido gestionado por la Fundación FIA, FIA Región IV, Global NCAP, ICRT y Fundación Gonzalo Rodríguez, y cuenta con el apoyo financiero del Banco Interamericano de Desarrollo. Las organizaciones que originalmente establecieron este proyecto piloto de Latin NCAP han decidido crear un programa permanente que atienda las necesidades de los consumidores y de la seguridad vial en toda la región ALC.

Para asegurar la sustentabilidad financiera y estructura de Latin NCAP, el programa necesita contar con los socios y grupos de interés relevantes que le permitan continuar con actividades alineadas a los principios básicos identificados al momento de establecer el proyecto piloto de Latin NCAP: promover automóviles más seguros en la región con el fin de minimizar el riesgo de muerte o herida grave en los pasajeros al momento de una colisión.

La visión es establecer a Latin NCAP como un veedor regional. Un organismo que este regido por una estructura de una asociación público-privada y sin fines de lucro que pueda fomentar el diálogo entre los gobiernos, los consumidores, el sector automotriz, las aseguradoras y organizaciones de seguridad vial para gestionar un sistema regional de ensayos de choque. El objetivos es contar con los resultados de una evaluación independiente acerca de la seguridad de vehículos que eventualmente sea aplicado a todos los modelos nuevos vendidos en la región. Esto permitirá al programa dar un paso firme en apoyar a los gobiernos de la región en el proceso de implementar sistemas de regulación vehicular más estrictos en materia de seguridad vehicular, a través del fortalecimiento institucional para que adopten las normas técnicas de la ONU en relación a seguridad de vehículos.

### **Objetivo(s) de la Consultoría:**

El objetivo de esta consultoría consiste en el diseño, planificación e implementación de las actividades que se alinean a la ejecución de los componentes que aseguran la implementación del programa bajo los siguientes componentes:

- **Componente 1.** Apoyo a las actividades de gestión y administración diarias del programa Latin NCAP y apoyo a las actividades administrativas que sean necesarias.
- **Componente 2.** Actividades de apoyo y fortalecimiento institucional y de las capacidades técnicas de los gobiernos en materia de regulación vehicular.
- **Componente 3.** El desarrollo de las capacidades técnicas del programa Latin NCAP. El desarrollo de los estándares y/o protocolos de evaluación de las pruebas de choque del programa y el desarrollo de un estudio que evalúe la factibilidad de implementación de un laboratorio de pruebas en la región ALC.

### **Actividades Principales.**

**Componente 1.** Implementar las actividades administrativas del programa para asegurar la continuación de las pruebas de choque de los vehículos seleccionados. Entre las que se incluyen:

- el transporte y los procedimientos administrativos y de logística relacionados al traslado de los vehículos nuevos a los laboratorios de prueba;
- cubrir los costos de las pruebas de choque en un laboratorio acreditado por ONU y por Euro NCAP;
- Implementar el análisis técnico y la elaboración de los reportes correspondientes que reflejen las evaluaciones obtenidas en los laboratorios;
- gestionar y liderar las reuniones con los fabricantes previo a publicación de los resultados;
- gestionar la baja y el correcto descarte del vehículo posterior a las pruebas de choque, o eventualmente el transporte de los mismos a la región ALC para ser exhibidos en eventos de concientización y posterior donación al sector académico;
- gestionar apropiadamente los costos de administración financiera del programa relativos a operaciones de compra y logísticas de los vehículos, incluyendo los procedimientos y gestiones aduanales necesarias.
- establecer un plan y programa de comunicación que mantenga informados a los usuarios y seguidores del programa acerca de las actividades y resultados más recientes del programa. Esto a través de medios de comunicación electrónicos y de prensa o eventos puntuales previamente identificados por los socios del programa.

**Componente 2.** Los objetivos de la consultoría para este componente incluyen:

- Los servicios de asesoría y apoyo técnico o de consultoría a los gobiernos de la región que lo soliciten y que cubran con los procedimientos de solicitud de asistencia técnica a Banco. Las consultorías o apoyo técnico para orientar a los oficiales de gobierno en el entendimiento de la homologación de las normas de regulación vehicular con los requerimientos indicados por el foro WP29 de las Naciones Unidas. Las actividades de apoyo técnico y asesoría técnica incluirán también el apoyo en el desarrollo de los procedimientos para el monitoreo e implementación de los programas de trabajo establecidos por los gobiernos.

- Las actividades requeridas para apoyar la diseminación de los resultados del programa en eventos de concientización y capacitación técnica a los gobiernos de la región que así lo requieran bajo una solicitud de asistencia técnica al Banco o al programa Latin NCAP. Estas actividades incluyen, pero no se limitan a eventos tales como: semanas de seguridad vial, conferencias en foros de seguridad vial, seminarios académicos, conferencias de prensa, webminars, foros de trabajo en el entorno académico y gubernamental, eventos de roadshow con la prensa y actividades similares etc.

**Componente 3.** Los objetivos de la consultoría para este componente incluyen:

- **Reporte consolidado de las pruebas de choque 2010-2013.-** Esto incluirá la publicación anual de un reporte de avance indicando los resultados de todos los modelos testeados hasta Diciembre del 2013.
- Las actividades relacionadas a este componente también incluyen tareas específicas que apunten a reforzar la capacidad técnica, así como el desarrollo del programa. Estas actividades deberán tener como objetivo el mejorar las evaluaciones de las pruebas de choque intentando gradualmente incluir mayores protocolos de evaluación y siempre cumpliendo los mínimos requeridos por las Naciones Unidas.
- Las actividades de desarrollo para el fortalecimiento de la capacidades técnicas del programa deberán incluir actividades de análisis y/o investigación que resulten de las pruebas de choque realizadas por el programa, siguiendo cada vez más cerca el modelo de los protocolos de prueba de los estándares mínimos de los programas NCAP's de otros países en economías maduras. Estas actividades que tomaran como modelo a otros NCAPS deberán desarrollarse bajo el paraguas de Global NCAP.
- **Desarrollo e introducción de los nuevos protocolos de evaluación.-** Las pruebas de choque que realiza Latin NCAP así como el de otros NCAPs se basan en los mínimos especificados por las regulaciones técnicas de las Naciones Unidas. Parte de la evolución del programa es aumentar las exigencias para lograr los niveles más elevados de estrellas con el fin de alentar la incorporación de más tecnología para mejorar la protección de ocupantes y peatones en algunos NCAPs. Siguiendo esa línea de trabajo, el programa Latin NCAP deberá incorporar gradualmente nuevos protocolos que exigen mayores estándares de seguridad para obtener 5 estrellas (el máximo que otorga el programa). Por lo que el programa deberá considerar, además de la prueba frontal, la inclusión gradual de la prueba lateral bajo la norma técnica UN95 y las evaluaciones de aprobación de los sistemas de frenos ABS en 4 canales, y SBR (Sistema de aviso de uso de cinturones de seguridad).
- **Estudio de factibilidad de un laboratorio de “crash test” en América Latina.-** El consultor deberá desarrollar un estudio que evalúe la factibilidad para la implementación de un laboratorio de pruebas de choque en alguno de los países de la región ALC. Un laboratorio de pruebas de choque no es sustentable con un programa NCAP sino con una reglamentación técnica tal que condicione a que los vehículos reglamentados en los países sean todos testeados bajo normas de las Naciones Unidas para ser admitidos en el Mercado. Este estudio deberá observar

los aspectos económicos y técnicos, además de contemplar el contexto reglamentario para sostenibilidad operativa y financiera del mismo

**Componente 4.** Las actividades de monitoreo y evaluación serán implementadas por el BID, a través de una consultoría de supervisión externa, por lo que no corresponden a las actividades contempladas para estos Términos de Referencia de esta consultoría.

**Reportes y entregables:**

El consultor preparará los siguientes reportes de avance y reportes finales de la siguiente forma:

- *Componente 2a).*- Un reporte anual de las actividades enfocadas a la asesoría técnica y de fortalecimiento institucional a los países que se lleven a cabo durante la consultoría. El informe detallará el tipo de consultoría, los países asesorados, diagnóstico, objetivos y los resultados o programas de trabajo establecidos con cada uno de los países.
- *Componente 2b).*- Un reporte anual de las actividades de diseminación y comunicación que apoyen la diseminación de los resultados del programa. El reporte incluirá una descripción del tipo de evento, la audiencia dirigida, el contenido debatido o presentado y el impacto o análisis de dicha actividad en pro del fortalecimiento del programa.
- **Componente 3.-** Los reportes de avance para este componente se detallan como sigue:
  - (i) A los 6 meses de iniciadas las actividades que corresponden a este contrato, un reporte consolidado de las pruebas de choque 2010-2013.
  - (ii) A los 24 meses de iniciadas las actividades un reporte final de un consolidado de las pruebas de choque 2014-2015;
  - (iii) A los 24 meses de iniciadas las actividades que corresponden a este contrato, un reporte final del análisis del impacto y los logros avanzados por el programa que resulte de los reportes interinos arriba mencionados;
  - (iv) A los 24 meses de iniciadas las actividades que corresponden a este contrato, un reporte final que describa los protocolos incluidos a las pruebas de choque del programa desde su inicio y hasta el término del financiamiento para esta consultoría;
  - (v) A los 18 meses de iniciadas las actividades que corresponden a este contrato un reporte del estudio de factibilidad para la implementación del laboratorio de pruebas de choque en la región ALC.

**Esquemas de Pagos:**

Los esquemas de pago se llevarán a cabo de la siguiente forma:

El BID, financiará las actividades del componente 2 y componente 3, tal y como se describen en el documento de plan de adquisiciones anexo a estos Términos de Referencia.

El esquema de pagos se realizará de acuerdo al siguiente cuadro:

**Periodo de desembolsos y esquema de pagos**

Descripción	A la firma del contrato	A la entrega del informe 2a)	A la entrega del informe 3i)	A la entrega del informe 2b) y 3ii), 3iii), 3iv)	A la entrega del informe 3v)	Total
<b>Componente 2</b>	US\$60,000	US\$100,000		US\$70,000		<b>US\$230,000</b>
<b>Componente 3</b>			US\$60,000	US\$90,000	US\$50,000	<b>US\$200,000</b>
<b>Total</b>	<b>US\$60,000</b>	<b>US\$100,000</b>	<b>US\$60,000</b>	<b>US\$160,000</b>	<b>US\$50,000</b>	<b>US\$430,000</b>

**Coordinación**

- Coordinador y Jefe de Equipo: Andrés Pereyra Especialista de Transporte TSP/CUR y Alejandro Taddia - Especialista Lider de Transporte del BID INE/TSP
- Department/Division : TSP HQ

**Características de la Consultoría**

- **Modalidad de la consultoría:** Consultoría Internacional Individual.
- **Duración del contrato:** Se estima un esfuerzo total de 24 meses para las tareas señaladas.
- **Lugar de trabajo:** Consultoría regional y domiciliaria.

**Habilidades y Experiencia requerida**

- La consultora y sus empleados deberán contar con la experiencia previa en la implementación de las actividades del programa Latin NCAP.
- **Idioma :** Español
- **Áreas of experiencia:** Transporte, Seguridad Vial, Planeación Estratégica.

## PLAN DE ADQUISICIONES

Descripción del contrato	Costo estimado (US\$ miles)	Método de adquisición <sup>i</sup>	Revisión ( <i>ex-ante</i> o <i>ex-post</i> )	Fuente de financiamiento y porcentaje		Precalificación (Sí/No)	Fechas estimadas		Estatus <sup>ii</sup>	Comentarios
				BID %	Local / Otro %		Publicación	Terminación contrato		
Componente 1. Costos del programa para la pruebas de choque.	US\$500.000	CCIN			100% (US\$500.000)	N/A	N/A			Monto ejercido por Agencia Ejecutora Ver TdRs
Componente 2. Apoyo al fortalecimiento institucional de los gobiernos en materia de regulación vehicular.	US\$280.000	CCIN		82% (US\$230.000)	18% (US\$50.000)	N/A	N/A			Monto ejercido por Agencia Ejecutora y BID Ver TdRs
Componente 3. Análisis de impacto, nuevos protocolos y estudios de factibilidad.	US\$200.000	CCII		100% (US\$200.000)		N/A	N/A			Monto ejercido por Agencia Ejecutora Ver TdRs
Componente 4. Actividades de monitoreo y evaluación por parte del BID.	US\$30.000	N/A		100% (US\$30.000)		N/A	N/A			Monto ejercido por IDB
<b>Total</b>	<b>US\$1.060.000</b>			<b>US\$260.000</b>	<b>US\$600.000</b>					

<sup>i</sup> Comparación de Precios (CP); Selección basada en la Comparación de Calificaciones Consultor Individual Nacional (CCIN); Selección basada en la Comparación de Calificaciones Consultor Individual Internacional (CCII).

<sup>ii</sup> Se utilizará la columna "Estatus" para adquisiciones retroactivas y actualizaciones del plan de adquisiciones.