

I. [Documento CT - RG-T3611.docx](#)

II. Información Básica de la CT

País/Región:	REGIONAL
Nombre de la CT:	Implementación de la Estrategia de Seguridad Vial 2020-2021
Número de CT:	RG-T3611
Jefe de Equipo/Miembros:	Pinto Ayala, Ana Maria (INE/TSP) Líder del Equipo; Crotte Alvarado, Amado (INE/TSP) Jefe Alternativo del Equipo de Proyecto; Zamora Murillo, Edgar (INE/TSP) Jefe Alternativo del Equipo de Proyecto; Barahona Rebolledo, Juan David (INE/TSP); Barrantes Quiros, Silvia (INE/TSP); Cruz Moreno, Paula (INE/TSP); Negret Garrido, Cesar Andres (LEG/SGO); Ponce De Leon Valdes, Marisela (INE/TSP); Rodriguez Cabezas, Paola Katherine (INE/TSP)
Taxonomía:	Apoyo al Cliente
Operación a la que la CT apoyará:	
Fecha de Autorización del Abstracto de CT:	18 Feb 2020
Beneficiario:	Regional
Agencia Ejecutora y nombre de contacto:	Inter-American Development Bank
Donantes que proveerán financiamiento:	Programa Estratégico para el Desarrollo de Infraestructura(INF)
Financiamiento solicitado del BID:	US\$375,000.00
Contrapartida Local, si hay:	US\$50,000.00 (En Especie)
Periodo de Desembolso (incluye periodo de ejecución):	24 meses
Fecha de inicio requerido:	15 Junio 2020
Tipos de consultores:	Firmas y consultores individuales
Unidad de Preparación:	INE/TSP-Transporte
Unidad Responsable de Desembolso:	INE-Sector de Infraestructura y Energía
CT incluida en la Estrategia de País (s/n):	N/A
CT incluida en CPD (s/n):	N/A
Alineación a la Actualización de la Estrategia Institucional 2010-2020:	Inclusión social e igualdad; Igualdad de género

I. Objetivos y Justificación de la CT

1.1 Justificación. En los diez años del lanzamiento de la Década de Acción para la Seguridad Vial (2011-2020) por las Naciones Unidas, se observaron inversiones importantes en actividades de seguridad vial alrededor del mundo. Sin embargo, la meta de reducción de 50% de las muertes en incidentes viales en los países del mundo no fue cumplida. De hecho, hoy, más de 109.000 personas mueren en incidentes viales en América Latina y el Caribe (ALC), presentando una tendencia creciente en los últimos nueve años, y solamente 40% de los países han revertido esta tendencia de crecimiento. Esto representa un impacto económico entre 1,5% y 3,9% del Producto Interno Bruto (PIB) de los países de la región, y equivale, en años perdidos, al impacto ocasionado por HIV/SIDA, cáncer de pulmones, tuberculosis y malaria juntos¹.

1.2 Las causas de esta tendencia son: (i) la existencia de una red de carreteras en condiciones subóptimas de seguridad vial; (ii) la falta de las normativas necesarias

¹ *The cost of Road Injuries in Latin America 2013*, en colaboración con John Hopkins University.

para proteger los usuarios de las vías; y (iii) las vías de las ciudades no están diseñadas para todos los usuarios, priorizando su uso a los vehículos motorizados.

- 1.3 Vías subóptimas. Dos son los elementos que impactan la calidad en términos de seguridad vial (SV) de los diseños y construcciones de vías en ALC: la deficiencia de las normativas técnicas de SV en los manuales de diseño de las carreteras y la no aplicación extensa y obligatoria de las auditorías e inspecciones de seguridad vial (ASV/ISV) en las vías de los países². Sobre el primer punto, por ejemplo, países como Bahamas, Barbados y Belice, no tienen una reglamentación específica a la seguridad vial en sus manuales de carretera; países como Argentina, Haití y Paraguay, aunque tengan un capítulo de seguridad vial en los manuales de carreteras, no tienen normas específicas de diseño en cruces urbanos y previsiones para peatones, mientras países como Paraguay y Trinidad & Tobago no contemplan la incorporación de diseños de carriles y sendas ciclistas³. En relación con las ASV y ISV, en ocho países estudiados por el BID⁴, la mayoría no posee una entidad encargada que vele por la aplicación de las auditorías e inspecciones, no obligan a aplicación de estas herramientas en sus concesiones viales y no fijan requisitos para los auditores o proceso de certificación formal.
- 1.4 Normativas deficientes. Más de la mitad de los países no tienen las leyes de seguro obligatorio o las leyes son limitadas a daños personales⁵. Asimismo, ninguno de los países de la región - entre ellos los mayores productores de vehículos de la región (Brasil, Argentina y México) ha adherido las normas internacionales de seguridad vehicular (WP.29) y ha adoptado las normas en el ámbito nacional, impactando en la calidad de los vehículos que se vende en la región⁶. Por fin, la mayoría de los países también deben de actualizar sus planes estratégicos de seguridad vial e incorporar el concepto de sistemas seguros. Países como Honduras, Bolivia y Paraguay necesitan actualizar sus planes de seguridad vial, mientras Perú, por ejemplo, tiene la culminación de su plan en 2021.
- 1.5 Movilidad insegura. En un contexto en que 68% de la población de ALC se mueve en transporte colectivo y modo activo, los sistemas de transporte público existentes operan con niveles de cobertura inequitativos, favoreciendo la proliferación de esquemas de operación no integrados e informales. Además, las condiciones de

² Un estudio realizado por el Laboratorio Británico de Investigación en Transportes encontró que 18% de los incidentes viarios son derivados de la mala calidad de la carretera, señalización deficiente y falta de reductores de velocidad. Fuente: Ivik R., et ali (2013). El Manual de Medidas de Seguridad Vial. Segunda Edición. Instituto de Seguridad Vial y Fundación MAPFRE.

³ Fuente: Estudio preliminar de normas técnicas de diseño y seguridad vial en LAC, BID (documento interno).

⁴ Argentina, Brasil, Chile, Colombia, Costa Rica, Ecuador, México, y Perú. Fuente: Diagnóstico de Auditorías e Inspecciones de Seguridad Vial en América Latina, 2018, BID.

⁵ Ecuador, Guatemala, Honduras, El Salvador, México y Paraguay no tienen una ley de seguro obligatorio, mientras Argentina, Bahamas, Bolivia, Brasil, Chile Colombia, Costa Rica, Perú y Uruguay, la ley es limitada a daños personales. Algunos países como Haití y República Dominicana tienen la ley que cubre daños materiales y personales, pero han tenido dificultades de implementación. Fuente: Diagnóstico "Movernos Seguros": Seguridad vial a través del seguro vehicular en América Latina y El Caribe. Nota Técnica IDB-TN-1803, diciembre, 2019.

⁶ En ALC, se ha demostrado por parte de LatinNCAP que los automóviles de pasajeros que se venden en la región muestran niveles de seguridad inferiores. Las mejoras en el diseño vehicular en los países de economías maduras lograron grandes reducciones en la probabilidad de muertes y lesiones por siniestros de tránsito. Fuente: Mejora de los estándares de seguridad de los vehículos en América Latina y el Caribe a través de la adopción de Reglamentos ONU y sistemas de información al consumidor, BID, 2019.

movilidad son inseguras, inaccesibles, excluyentes y con largos tiempos de viaje. El 45% de las víctimas fatales son peatones (incluyendo usuarios vulnerables como ancianos y niños), ciclistas y motociclistas, una cifra por demás elevada si se le compara con el 20% en los países de altos ingresos⁷. Eso se debe principalmente a que las ciudades de la región han sido pensadas para el uso de vehículos, y no de todas sus modalidades. De acuerdo con un diagnóstico realizado por el BID en la Ciudad de México, la mayoría de las vías primarias no cuentan con espacios adecuados para los peatones, y las vías secundarias que se utilizan por el transporte público o como zonas de descarga de productos no invitan a las personas al acceso al sitio y segrega las calles y zonas de la ciudad⁸. Por otro lado, las altas velocidades de los vehículos, principalmente motocicletas, y los diseños volcados a los vehículos en las rotondas e intersecciones de Cochabamba, en Bolivia, se demostraron ser los mayores factores de peligrosidad para los peatones y motociclistas, hecho que se reproduce en muchas ciudades de ALC⁹.

1.6 A través de esta CT se busca mejorar el estado de la red vial de manera integral, atendiendo las necesidades de seguridad vial que han sido identificadas. El mejoramiento de la seguridad vial en un país no solo mejora la calidad de vida de los usuarios, además, influye en la eficiencia logística y por tanto un aumento de la productividad.

1.7 Estrategia de Movilidad Segura 2020-2021. Reconociendo los retos persistentes de LAC, la División de Transporte ha definido una Estrategia de Movilidad Segura 2020-2021, dando continuidad a la implementación de su estrategia institucional. Esta estrategia se centra en el desarrollo de acciones en tres componentes clave: (i) infraestructura segura: carreteras mejores, más seguras e inclusivas, no sólo para el ocupante del vehículo sino para todos los usuarios; e informar la planificación estratégica de inversiones, basada en las evaluaciones de seguridad de la red de carreteras; (ii) movilidad urbana: programas de gestión de la velocidad e infraestructura para todos los usuarios, en particular para los peatones (ancianos, niños y personas con discapacidad) y los ciclistas -por tanto tiempo descuidados y por tanto vulnerables-; de esta manera también podemos apoyar otros desafíos clave que enfrentan las ciudades de ALC: la desigualdad, la congestión, la contaminación y la falta de acceso; y (iii) políticas públicas ambiciosas y eficaces: apoyar a los países para que articulen, redacten y aprueben leyes, normas y reglamentos ambiciosos que marquen la diferencia; ayudando también a su adecuada aplicación.

1.8 Experiencia del Banco. Desde 2010, el BID ha asumido un rol activo y de liderazgo, promoviendo la importancia de los temas de seguridad vial en la región. Por medio de Cooperaciones Técnicas (CT) específicas de seguridad vial¹⁰ y los préstamos de transporte, el Banco ha alcanzado los siguientes resultados: un plan de trabajo para la adopción e implementación de las normas de regulación vehicular (WP.29) por los países de ALC, con el liderazgo de LatinNCAP. Esos esfuerzos despertaron el interés de países como Colombia, Ecuador, Brasil y México, con quien el BID buscará trabajar en el marco de esta nueva cooperación; la creación de la Agencia de Seguridad Vial

⁷ Fuente: Estrategia de Seguridad Vial: contribuyendo para disminuir la brecha de siniestralidad en América Latina y el Caribe, BID, 2017.

⁸ Fuente: Resumen – Diagnóstico de Movilidad del Centro Histórico de la Ciudad de México y Propuestas para su Peatonalización, BID, 2018.

⁹ A Surrogate Video-Based Safety Methodology for Diagnosis and Evaluation of Low-Cost Pedestrian-Safety Countermeasures, the case of Cochabamba, Bolivia. Working Paper Series, No. IDV-WP-01054, BID, 2019.

¹⁰ RG-T1986, RG-T1900, RG-T2438, RG-T2537 y RG-T3020.

en Colombia y Paraguay, con presupuestos y mecanismos interinstitucionales definidos; diseño de sistemas de recolección de datos en Haití y Paraguay; la evaluación de la red vial de Paraguay (4.000 km) y del Corredor Mesoamericano, utilizando la metodología iRAP. Las medidas sugeridas en esta evaluación fueron implementadas posteriormente por los préstamos del BID en estos países; un plan de trabajo para diseñar las normativas de seguro obligatorio en los países de la región, con la expresión de interés de El Salvador, Paraguay, Costa Rica y República Dominicana; cambios normativos de seguridad vial en República Dominicana, uno de los países con la mayor tasa de siniestralidad en la región, por medio de préstamo programático de apoyo presupuestario; concienciación de la temática de Seguridad Vial por medio de las jornadas de SV en todos los países de la región donde el BID ha financiado carreteras y de talleres a los periodistas; guías para orientar a los países en las mejores prácticas de seguridad vial en el ambiente urbano (México), rural (Perú), en el entorno escolar (regional, y políticas específicas en Costa Rica y Nicaragua) y en ASV/ISV; desarrollo y montaje del piloto “Panamá Camina: comparte la central” a través del cual se peatonaliza un área importante del centro de Panamá, y con colores, arte y cultura, busca mejorar las condiciones urbanas, la seguridad vial y la cohesión social y cultural. Actualmente, el alcalde y su equipo evalúan las posibilidades de hacer la intervención permanente con base en el exitoso piloto y las evaluaciones realizadas antes, durante y después del mismo; y, por fin, el posicionamiento del BID como una de las agencias de cambio de la seguridad vial en el mundo, por medio de participación en conferencias y congresos de nivel regional y mundial.

1.9 Lecciones aprendidas. El método de trabajo con el programa de seguridad vehicular y de seguros obligatorios, en que se diagnosticó la situación de la región, con el apoyo de los especialistas locales, se definieron grupos de países por sus rezagos institucionales y normativos, posterior presentación a las autoridades gubernamentales y definición de un plan de trabajo con el especialista local del BID ha permitido elevar los temas a la prioridad de agenda en los países que más necesitan. Además, la definición de los socios para empujar los temas, como LatiNCAP para seguridad vehicular y FIA para seguros obligatorios, ha garantido el éxito de las actividades. Para esta CT, se incorporará esta metodología para temas como las normativas técnicas de infraestructura segura y auditorías/inspecciones de SV (iRAP, grupo de expertos de la región, Asociación Iberoamericana de Auditores e Seguridad Vial y Asociación Española de Carreteras), planes de Visión Cero/Sistema Seguro (World Resources Institute) y las normativas para la seguridad del niño y motocicletas (Fundación Gonzalo Rodríguez).

1.10 Objetivos. El objetivo general de este CT es dar continuidad a la implementación de la Estrategia de Movilidad Segura del Banco, en el período 2020-2021, fortaleciendo los resultados de seguridad vial logrados en más de una década de acción mediante el apoyo a los países de ALC en la estabilización y reducción del número de accidentes de tráfico y sus consecuencias, así como proporcionar opciones de movilidad que sean integrales, seguras, accesibles y asequibles. Para ello, esta CT apoyará a los países de la región en la preparación y aplicación de estrategias, proyectos, acciones e iniciativas centradas en tres componentes principales: (i) infraestructura segura: desde auditorías e inspecciones de seguridad vial hasta evaluaciones de redes viales; (ii) movilidad urbana: incluyendo programas de gestión de velocidad, caminos seguros para la escuela, el uso de planificación urbana táctica para la priorización de la movilidad activa (caminar y andar en bicicleta) y el desarrollo e implementación de planes y estrategias de Visión Cero / Sistema Seguro; y

(iii) políticas públicas: diseño y aplicación de normas, reglamentos y leyes que procuren reducir la exposición al riesgo y mejorar la capacidad de respuesta de los países a la crisis causada por los traumatismos causados por el tránsito, por ejemplo, los relacionados con la seguridad de los vehículos, el uso de la tierra, las directrices para una infraestructura segura y el seguro obligatorio de vehículos como instrumento de prevención.

1.11 Alineación. La presente CT es consistente con la Actualización de la Estrategia Institucional del Banco (UIS) 2010-2020 (AB-3008), y está alineada estratégicamente con el pilar 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. Adicionalmente, la CT se alinea con el área transversal de 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. La CT es también consistente con la Estrategia de Infraestructura del BID: Infraestructura Sostenible para la Competitividad y el Crecimiento Inclusivo (GN-2710-5), bajo el objetivo de apoyar la construcción y el mantenimiento de una infraestructura social y ambientalmente sostenible para que contribuya a aumentar la calidad de vida, a través de la planificación y construcción de infraestructura más segura y que permita una mayor accesibilidad a personas con discapacidades. Asimismo, se alinea con el Marco Sectorial de Transporte del BID (GN-2740-7), 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. Finalmente, la CT es consistente con los objetivos del Programa Estratégico para el Desarrollo de Infraestructura financiado con Capital Ordinario (GN-2819-1), ya que sus recursos se utilizarán para mejorar la calidad de los proyectos de infraestructura, mediante insumos técnicos que contribuyan a que estos sean seguros e inclusivos, además de propiciar la generación y transmisión de productos de conocimiento y lecciones aprendidas; y fomentar el diálogo sectorial en materia de seguridad vial con los países. La CT está alineada con las Estrategias de país de República Dominicana (2017-2020), El Salvador (2015-2019) y Panamá (2015-2019), ya que las tres buscan a mejorar la cobertura y calidad de la infraestructura y los servicios de transporte, con la provisión de una infraestructura de transporte más segura para los usuarios.

1.12 Beneficiarios. Los beneficiarios de esta CT son los Ministerios de Transporte y Agencias de Seguridad Vial de los países de América Latina y el Caribe, que tendrán acceso a herramientas para la mejora de los marcos normativos, conocimiento e información generados por las actividades de esta CT e planes de inversión de medidas de bajo costo y alto impacto para la mejora de su infraestructura vial interurbana y urbana. Indirectamente, la implementación de las buenas prácticas en seguridad vial de los países impactará positivamente en los habitantes de los países de ALC, quienes tendrán acceso a sistemas e infraestructura de transporte más seguros. Por ahora se tienen confirmados como beneficiarios a El Salvador, Panamá y República Dominicana. En caso de surgir nuevos países beneficiarios se requerirán las cartas de solicitud de la CT en las que de manera expresa se indique que el Banco debe ser quien la ejecute. Los criterios de elegibilidad de los nuevos países beneficiarios de la cooperación técnica son: (i) países/ciudades donde se concentran tasas altas de siniestralidad y/o que han presentado tasas crecientes en los últimos años; (ii) países/ciudades en que se identificaron en el diagnóstico rezagos en cada

una de las sub-áreas de seguridad vial (infraestructura segura, movilidad urbana sostenible o políticas públicas); (iii) países donde ya se establecieron diálogo previo con el Banco y demostraron interés en el apoyo del Banco.

II. Descripción de Actividades, Componentes y Presupuesto

2.1 Componente I: Infraestructuras más seguras. Este componente tiene como objetivo fomentar en los países la adopción de buenas prácticas de planeación, diseño y construcción de proyectos de carreteras siguiendo altos estándares técnicos de seguridad vial, mediante la aplicación de auditorías de seguridad vial (ASV) e inspecciones de seguridad vial (ISV). Se promoverá la utilización de metodologías modernas para evaluación de los niveles de seguridad de las redes de carreteras y el desarrollo de planes de inversión en infraestructura y contramedidas de seguridad vial, como la desarrollada por el International Road Assessment Program (iRAP¹¹). También se impulsará el desarrollo de las capacidades técnicas de los sectores público y privado mediante programas de capacitación y certificación de profesionales auditores e inspectores de seguridad vial y se impulsarán los cambios en la legislación o normativa técnica que incorpore la exigencia de las ASV/ISV, por medio de un diagnóstico de los países de la región, diseminación de los resultados, priorización de países con mayores brechas y definición de mecanismos para el cambio de esta normativa (via esta CT y operaciones de transporte del Banco).

2.2 Componente II: Legislación y política pública para la movilidad segura. Este componente tiene como objetivo apoyar a los países en implementar instrumentos legales, reglamentarios o normativos para mejorar las condiciones de seguridad vial. Para esto, se apoyará la implementación de proyectos para la adopción de e implementación o reformas al sistema de seguros obligatorios (El Salvador y República Dominicana), con sistemas de incentivos a la conducción segura y protección de víctimas. También se impulsará la adopción de normativas internacionales de seguridad vehicular y la facilitación de una plataforma para la homologación recíproca de los certificados de seguridad emitidos por los fabricantes según los protocolos internacionales. Esta plataforma será propiedad del Banco y una copia del programa será facilitado a los países interesados en su implementación, quienes serán los encargados de su operación y la administración y propiedad de los datos. Adicionalmente se impulsará la implementación de reformas legales e instrumentos técnicos para adoptar sistemas de movilidad segura para infantes y niños, mediante proyectos de sistemas de retención infantil y programas de escuelas seguras.

2.3 Componente III: Movilidad urbana segura. Mediante este componente se impulsará la implementación de programas de seguridad vial bajo el enfoque de Visión Cero, desarrollando intervenciones integrales con perspectiva de género para la mejora de la movilidad segura e inclusión para todos los usuarios. Se apoyará la consolidación de una red de ciudades seguras con capacidades e instrumentos para la planificación e implementación de programas piloto de Visión Cero, y la aplicación de mejores prácticas de diseño urbano táctico, incluyendo además estrategias de reducción de velocidad y fomento de programas de movilidad no motorizada segura. Las

¹¹ El 23 de febrero de 2020, en el Marco de la 3ra Cumbre Ministerial de Seguridad Vial, iRAP y el Banco firmaron un Memorando de Entendimiento para desarrollar conjuntamente programas de evaluación de seguridad en las carreteras de la región utilizando la metodología de iRAP. Para más detalles sobre la misión y herramientas de iRAP se recomienda visitar su sitio web: www.irap.org

estrategias y campañas diseñadas considerarán las diferencias de mujeres y hombres en cuanto a su comportamiento y percepción sobre seguridad vial. Adicionalmente, los estudios considerarán los cambios en la seguridad vial derivada de los cambios en los patrones de movilidad como efecto del COVID-19. Esto se realizará sumando apoyo al trabajo que vienen realizando el World Resources Institute (WRI) y un consorcio de socios, mediante el “Desafío Visión Cero”¹², que consiste en acompañar a las ciudades en pasar de la visión a la acción, implementando programas que promuevan entornos urbanos más seguros. República Dominicana se ha comprometido a ofrecer una contrapartida por un monto de \$50.000,00, los cuales serán empleados como parte de la iniciativa Visión Cero, de la cual la ciudad de Santo Domingo forma parte.

2.4 Estrategia de Movilidad Segura 2020-2021. Reconociendo los retos persistentes de LAC, la División de Transporte ha definido una Estrategia de Movilidad Segura 2020-2021, dando continuidad a la implementación de su estrategia institucional. Esta estrategia se centra en el desarrollo de acciones en tres componentes clave: (i) infraestructura segura: carreteras mejores, más seguras e inclusivas, no sólo para el ocupante del vehículo sino para todos los usuarios; e informar la planificación estratégica de inversiones, basada en las evaluaciones de seguridad de la red de carreteras; (ii) movilidad urbana: programas de gestión de la velocidad e infraestructura para todos los usuarios, en particular para los peatones (ancianos, niños y personas con discapacidad) y los ciclistas -por tanto tiempo descuidados y por tanto vulnerables-; de esta manera también podemos apoyar otros desafíos clave que enfrentan las ciudades de ALC: la desigualdad, la congestión, la contaminación y la falta de acceso; y (iii) políticas públicas ambiciosas y eficaces: apoyar a los países para que articulen, redacten y aprueben leyes, normas y reglamentos ambiciosos que marquen la diferencia; ayudando también a su adecuada aplicación.

2.5 Experiencia del Banco. Desde 2010, el BID ha asumido un rol activo y de liderazgo, promoviendo la importancia de los temas de seguridad vial en la región. Por medio de las Cooperaciones Técnicas (CT) RG-T1986 y RG-T1900 el Banco apoyó el fortalecimiento de la capacidad institucional y de gestión de los países e instituciones relacionadas a mejorar la seguridad vial; se concientizó sobre la importancia de la inversión en seguridad vial, apalancando las operaciones de préstamo del Banco en el área de transporte urbano como interurbano; y estableció alianzas estratégicas con el sector público y privado. A través de la CT RG-T2438, el BID ha organizado y apoyado reuniones de alto nivel, en las que se contó con la presencia de altas autoridades de los países para discutir el tema de la seguridad vial. Además, se han financiado estudios y herramientas que han apoyado a los países a desarrollar capacidades internas sobre el manejo de la seguridad vial. Ahora resulta necesario dar continuidad a este trabajo, apoyando a los países a implementar de forma multisectorial intervenciones efectivas sobre seguridad vial. Además, se han llevado a cabo distintos tipos de actividades con resultados exitosos en cuanto a la concientización de la sociedad civil y de los gobiernos respecto a la importancia de fortalecer la seguridad vial con el fin de reducir tasas de muertes y heridos en la región. También ha aprobado préstamos exclusivos de seguridad en Jamaica, Colombia y Argentina, préstamos de reforma de políticas y normativas en República Dominicana, ha apoyado integralmente planes de seguridad vial y herramientas de seguridad vial en las ciudades mexicanas y ha definido una agenda para la implementación de la WP.29 en los países de ALC. Estas acciones fueron acompañadas y apoyadas por

¹² Para más información se sugiere revisar el sitio web: <https://visionzerochallenge.org/>

socios estratégicos del sector público, privado, académico, sociedad civil y organismos internacionales.

Presupuesto indicativo

Componente	BID (INF)	Contrapartida	Total
I. Infraestructuras más seguras	US\$115.000,00	US\$0,00	US\$115.000,00
II. Legislación y Política Pública para la movilidad segura	US\$135.000,00	US\$25.000,00	US\$160.000,00
III. Movilidad urbana segura	US\$125.000,00	US\$25.000,00	US\$150.000,00
Total	US\$375.000,00	US\$50.000,00	US\$425.000,00

III. Agencia ejecutora y estructura de ejecución

3.1 El Banco será el organismo de ejecución del proyecto, a través de la División de Transporte (INE/TSP). La División de Transporte (INE/TSP) tiene el conocimiento especializado en la prestación de asistencia en los temas de interés relacionados con el objeto de esta TC. El período de ejecución y desembolso será de 24 meses y el UDR será INE/TSP. Las actividades a ejecutar bajo esta operación se han incluido en el Plan de Adquisiciones (Anexo) y serán ejecutadas de acuerdo con los métodos de adquisiciones establecidos del Banco, a saber: (a) Contratación de consultores individuales, según lo establecido en las normas AM-650; (b) Contratación de firmas consultoras para servicios de naturaleza intelectual según la GN-2765-4 y sus guías operativas asociadas (OP-1155-4) y (c) Contratación de servicios logísticos y otros servicios distintos a consultoría, de acuerdo a la política GN-2303-28. Se prevé la contratación directa del WRI, justificado en la necesidad de dar continuidad a la implementación de la iniciativa Visión Cero, parte de la Iniciativa Bloomberg, a la que con el apoyo de esta TC se espera sumar al BID en su implementación en varias ciudades de la región. Adicionalmente se prevé la contratación directa de la firma Pyxis, para la implementación de la plataforma de homologación de seguridad vehicular (componente II) en los países que la adopten. La selección directa se justifica en que se trata de un contrato de menor cuantía y en la conveniencia de dar continuidad al servicio, pues la firma desarrolló la versión conceptual del sistema bajo el BPR de Seguridad Vehicular (RG-T2537).

3.2 La ejecución de esta CT será realizada por parte del Banco a solicitud de los países beneficiarios. Ello se justifica, además, dado que es una operación de carácter regional, que desarrollará soluciones armonizadas pero adaptables a cada contexto. Asimismo, el Banco cuenta con la experiencia técnica y la capacidad para asegurar una alta calidad de los productos y actividades que se llevarán a cabo para este proyecto, dado a su apoyo regional al tema desde 2010. La supervisión de la ejecución de esta CT será realizada por el Especialista de Transporte, responsable de la coordinación del Área Estratégica de Seguridad Vial del Banco, ejecutada por la División de Transporte.

IV. Principales problemas y riesgos

- 4.1 Los principales riesgos a los que se enfrenta la ejecución de la TC son de carácter de coordinación entre los diferentes agentes involucrados para lograr los objetivos y de deficiencia y heterogeneidad en las informaciones de siniestralidad en los países. El primer riesgo será mitigado por la coordinación constante con las principales organizaciones en todos los niveles. En el nivel global, las organizaciones internacionales, con el apoyo de la ONU, han trabajado coordinadamente en el apoyo del tema en su área de alcance. En el nivel regional, el BID ya ha liderado y desarrollado, desde 2009, acciones coordinadas con instituciones regionales (OPS/OMS, UNECE, ISEVI, LatinNCAP, MDBs, etc.). A nivel local, varios países ya asumieron importantes compromisos relacionados con la Década de Acción para la Seguridad Vial y los Objetivos para el Desarrollo Sostenible (ODS); habiendo trabajado el tema constantemente por medio de sus agencias nacionales y el BID a través de esta CT continuará acompañando y apoyando dichas acciones. A nivel de los especialistas en cada uno de los países del BID, se han definido planes de trabajo conjunto para los próximos años, a partir del dialogo previo con el gobierno.
- 4.3 El segundo riesgo será mitigado por medio de la coordinación con las principales instituciones regionales que recolectan datos de siniestralidad: la Organización Panamericana de la Salud (OPS) y el Observatorio Iberoamericano de Seguridad Vial (OISEVI). A la vez, los especialistas locales del BID contarán con el apoyo de las Agencias Nacionales de Seguridad Vial y sus ministerios de transporte para validar las informaciones desentrañadas.
- 4.4 La sostenibilidad de las acciones de esta CT se logra mediante el acompañamiento que se dará a los países beneficiarios en la implementación de los cambios y transformaciones técnicas para asegurar la adopción de sistemas de movilidad segura y la institucionalización de mejores prácticas de seguridad vial, en la medida en que estas sean integradas a los diseños de las operaciones que el Banco financie en los países.

V. Excepciones a las políticas del Banco

- 5.1 No se han identificado excepciones a las políticas del Banco.

VI. Estrategia ambiental y social

- 6.1 De acuerdo con las Políticas de Salvaguardas Ambientales (OP-703), la operación ha sido clasificada como Categoría "C". Por tratarse de la contratación de servicios de consultoría esta CT no tiene implicaciones ambientales y sociales (ver los filtros de salvaguardas SSF y SPF).

Anexos Requeridos:

- [Solicitud del cliente](#)
- [Matriz de Resultados](#)
- [Términos de Referencia](#)
- [Plan de Adquisiciones](#)