

DOCUMENTO DE COOPERACIÓN TÉCNICA

I. INFORMACIÓN BÁSICA

▪ País/Región:	Regional. (i) Inicialmente: Brasil, Ecuador, México y Uruguay; y (ii) a futuro: Los demás países de la región que se adhieran.
▪ Nombre de la CT:	Apoyo a la Implementación de Estándares de Regulación Vehicular en América Latina y el Caribe (ALC)
▪ Número de CT:	RG-T2537
▪ Jefe de Equipo/Miembros:	Alejandro Taddia, Jefe de Equipo, Claudia Bustamante, Eduardo Café, Jacob Veverka, Ramiro Ríos y Olga Mayoral (INE/TSP); Amado Crotte (TSP/CME); Ana María Pinto (TSP/CCO); Andrés Pereyra (TSP/CUR); Pilar Jimenez de Arechaga (LEG/SGO); Nadia Rauschert (FMP/CUR); Kea Wollrad (INT/INT).
▪ Indicar si es de: Soporte Operacional, Soporte al Cliente, o Investigación y Diseminación.	Apoyo al Cliente
▪ Fecha de Autorización del Abstracto de CT:	30 de julio, 2014
▪ Beneficiarios:	Brasil, Ecuador, México y Uruguay
▪ Agencia Ejecutora y nombre de contacto	Banco Interamericano de Desarrollo a través de la División de Transporte (INE/TSP)
▪ Donantes que proveerán financiamiento:	BPR – Bienes Públicos Regionales
▪ Financiamiento Solicitado del BID:	US\$1.250.000
▪ Contrapartida Local, si hay:	US\$200.000
▪ Periodo de Desembolso (incluye periodo de ejecución):	30 meses
▪ Fecha de Inicio requerido:	Diciembre, 2014
▪ Tipos de consultores	Firmas y consultores individuales
▪ Unidad de Preparación:	INE/TSP
▪ Unidad Responsable de Desembolso:	INE/TSP
▪ CT incluida en la Estrategia de País (s/n):	No
▪ CT incluida en CPD (s/n):	No
▪ Sector Prioritario GCI-9:	Países pequeños y vulnerables, reducción de la pobreza y equidad, sostenibilidad ambiental e integración y cooperación regional.

II. OBJETIVOS Y JUSTIFICACIÓN

- 2.1 En América Latina, la tasa de víctimas mortales por accidentes de tránsito tuvo un aumento entre 2009 y 2013. Por cada 100.000 habitantes, pasa de 16,2 a 17,2 fallecidos, dos veces la tasa de países desarrollados como Francia, Suecia, España y Estados Unidos.

Esto representa un impacto entre 1,5% y 3,9% del PIB de los países de la región¹. En 2005 murieron 42.000 personas en América Latina y el Caribe (ALC) a causa de la exposición a contaminantes del aire en zonas urbanas, por enfermedades cardiovasculares, cardiopulmonares, respiratorias y pulmonar-obstructivas².

- 2.2 Además de las pérdidas irreparables para las familias de las víctimas, estos costos afectan a toda la población que sustenta con el pago de impuestos, los sistemas de salud pública responsables de atención a víctimas. Estas dos externalidades negativas que afectan a la región se evidencian con el aumento de accidentes viales y la creciente emisión de contaminantes atmosféricos y gases de efecto invernadero (GEI) que contribuyen al cambio climático.
- 2.3 Con el fin de atacar los problemas mencionados anteriormente, las Naciones Unidas creó el *World Forum for Harmonization of Vehicle Regulations* (WP.29), que produjo un conjunto de normativas donde se han alcanzado dos acuerdos principales en los años 1958 y 1998, respectivamente. El primero de ellos, relativo a la adopción de prescripciones técnicas uniformes para vehículos de ruedas, equipos y partes que puedan montarse o utilizarse en esos vehículos y las condiciones para el reconocimiento recíproco de las homologaciones concedidas sobre la base de esas prescripciones, cuenta actualmente con 50 Partes Contratantes y 127 Reglamentos anexos. El segundo acuerdo, relativo al establecimiento de normas técnicas mundiales para vehículos de ruedas, equipos y partes que puedan montarse o utilizarse en esos vehículos, cuenta actualmente con 33 Partes Contratantes y 11 Reglamentos Técnicos Mundiales que han sido incorporadas al Registro Mundial de las Naciones Unidas (ONU).
- 2.4 Estos dos acuerdos paralelos, tienen por objetivo la armonización de regulación vehicular, con diferencias en el grado y el enfoque de armonización. El acuerdo del año 1998 ha sido, en gran parte, la consecuencia de la incapacidad de actores mayores de aceptar las obligaciones de homologación con arreglo a un reglamento y el reconocimiento mutuo, previsto en el acuerdo original del 1958.
- 2.5 Algunas organizaciones de la sociedad civil han buscado también estimular programas de regulación vehicular en los países en que actúan. Los programas más famosos son Global NCAP a nivel mundial, EuroNCAP en Europa, y LatinNCAP en América Latina. En 1997, el *European New Car Assessment Programme* (EuroNCAP³) publicó sus primeras pruebas de impacto para demostrar a los productores de vehículos los beneficios de lograr altas calificaciones al pasar exitosamente las pruebas de impacto. En 1998 la Unión Europea (UE) introdujo la obligatoriedad de las pruebas de choque de impacto vehicular⁴. Actualmente, la mayoría de los vehículos nuevos en la UE obtienen una calificación de cinco estrellas⁵. La combinación de estándares mínimos e información proporcionada a los consumidores redujeron sustancialmente las fatalidades por accidentes viales y, en los

¹The cost of Road Injuries in Latin America 2013: <http://publications.iadb.org/handle/11319/6011?locale-attribute=en>

²[The Lancet 2012](#)

³<http://www.euroncap.com/>

⁴Tipos de choque frontal y lateral, adoptadas posteriormente como los Reglamentos Nos. 94 y 95.

⁵El puntaje se alcanza según el desempeño alcanzado en las pruebas de impacto, siendo el más alto de 5 estrellas y el de más bajo desempeño de 0 estrellas.

últimos diez años, más de 100.000 muertes se han evitado, probablemente el 40% de este progreso es atribuible a vehículos más seguros⁶.

- 2.6 En ALC se presenta una situación totalmente opuesta, ya que a la fecha ningún país se ha comprometido a firmar la vinculación a la normativa WP.29 e implementarla. Esta falta de regulación fue evidenciada rápidamente en los resultados evaluados por el *New Car Assessment Programme for Latin America and the Caribbean* (Latin NCAP⁷). Los ensayos mostraron que los autos más populares adquiridos por los consumidores de ALC brindan niveles de seguridad con un retraso de 20 años comparados a los ofrecidos en Europa y América del Norte, aunque se venden a un precio similar o algunas veces mayor.
- 2.7 Al estudiar esta singularidad, se encontró que la producción de vehículos en ALC proyecta un crecimiento del 6% entre 2013 y 2017, estimándose alcanzar una producción de 9,6 millones de unidades. Por lo tanto, la implementación de un estándar común de seguridad vehicular tendría un impacto positivo en el comercio regional, en la exportación de los vehículos fuera de la región y en la salud de los habitantes. La producción de vehículos se concentra en Brasil, México y Argentina los cuales representan aproximadamente el 90% del total de producción de la región. Brasil consume la mayoría de los vehículos que produce, mientras que Argentina y México exportan el 63% y el 81% de su producción, respectivamente. De los vehículos que se exportan desde Argentina, 92% son destinados a países latinoamericanos, mientras que solamente el 12,9% de la exportación de México son para países de la región.
- 2.8 El mercado de ALC sigue siendo abastecido por vehículos con estándares bajos para evitar la contaminación y de poca seguridad vehicular. Los programas de NCAPs han demostrado alta eficacia en promover vehículos más seguros y eficientes. La adopción e implementación de estándares de seguridad y emisiones mejorará el posicionamiento comercial en los mercados maduros que requieren el cumplimiento de estándares de la WP.29. Debido a los beneficios inter e intrarregionales, es de gran importancia el apoyo a los gobiernos de los países miembros prestatarios del Banco para la adopción de regulaciones que resulten en la producción de vehículos más seguros y menos contaminantes.
- 2.9 Como consecuencia de la reunión de Diálogo Regional de Transporte celebrada en Miami en octubre de 2013, fueron presentadas manifestaciones de interés por parte de varios países de la región para mejorar los estándares de regulación vehicular. Al revelar la situación actual que presenta la región por los altos índices de víctimas por accidentes de tránsito, los bajos resultados en evaluaciones de seguridad vehicular de los autos comerciales, y el alto índice de enfermedad por contaminación del aire, se impulsó el trabajo conjunto en la región para mejorar este problema.
- 2.10 Este proyecto se complementa con las actividades que viene apoyando el BID desde 2010, en temas de fortalecimiento institucional, mejoras de infraestructura vial, eliminación de puntos críticos, campañas de comunicación y concientización de la seguridad vial y disseminación de mejores prácticas en la región.

⁶ *Latin NCAP Programme*: "Over the last ten years over 100,000 deaths have been avoided in Europe and at least 40% of this progress is attributable to safer vehicles".

⁷ *Latin New Car Assessment Programme* <http://www.latinncap.com>

- 2.11 El objetivo principal de este proyecto es apoyar la adopción de estándares de regulación vehicular (seguridad y emisiones) por parte de los países de la región, de conformidad con las normas técnicas de la WP.29. a través de: (i) Generar concientización sobre los efectos de mejorar los estándares vehiculares, su repercusión en las tasas de accidentalidad y emisión de contaminantes en la región, y el impacto comercial regional y extra regional; (ii) Estimular la adopción del estándar de regulación vehicular (seguridad y emisiones), de conformidad con las normas técnicas de la WP.29; y (iii) Acompañar a las agencias gubernamentales en el fortalecimiento para la implementación de estas normativas.

III. DESCRIPCIÓN DE LAS ACTIVIDADES/COMPONENTES Y PRESUPUESTO

- 3.1 **Componente 1: Desarrollo de herramientas técnicas (US\$800.000).** Los productos que se requieren para lograr la implementación de la normativa WP.29, están enfocados a establecer los cambios en las normas nacionales, el apoyo que los países requieren y la formulación de planes y programas enfocados a alcanzar los objetivos propuestos. A continuación se describen las actividades formuladas:

- Diagnóstico sobre el estado actual de las regulaciones vehiculares nacionales sobre la industria automotriz en la región, y sus principales desafíos, con énfasis en las buenas prácticas y retos que se puedan generar.
- Análisis sobre las implicaciones de la adopción de la normativa WP.29, incluyendo los cambios técnicos, institucionales, regulatorios y fiscalización, de accidentalidad, comercio y tributarios.
- Estudio de las normas técnicas de los vehículos, diagnóstico del nivel de equipamiento actual, identificación de los elementos o equipamientos necesarios para llevar el nivel actual de seguridad y emisiones de los vehículos al estado compatible con las normas internacionales.
- Análisis de la norma nacional actual. Identificar y definir las pruebas y procesos administrativos que se requieren para alcanzar los estándares de regulación internacional; puntualizar las modificaciones que el sistema regulatorio nacional o las normas nacionales deben recibir para adoptar las normas ONU; evaluar costos de adopción de normas ONU así como la firma de los acuerdos en el WP.29; analizar la aceptabilidad de las normas ONU en los países de la región que no las adopten específicamente, y los efectos sobre los productores regionales de la incorporación de normas ONU.
- Análisis económico considerando los costos del cambio en los vehículos y los costos para la modificación del marco normativo regional; los beneficios y perjuicios de la adopción de normas ONU en los sistemas normativos nacionales, considerando volumen de exportaciones, así como los volúmenes para consumo interno de la producción local.

- 3.2 Estos productos servirán para la preparación de una estrategia regional de implementación de la normativa. La estrategia incluirá un plan de acción, que estudie los lineamientos, buenas prácticas e instrumentos para la adopción del estándar WP.29. Se definirán los requerimientos básicos y las buenas prácticas que faciliten la integración de la regulación en los sistemas nacionales, así como su sostenibilidad a lo largo del tiempo.

- 3.3 **Componente 2: Proceso de validación y aprobación de la Estrategia (US\$500.000).** El componente 2, está enfocado en el proceso de disseminación, validación de los productos

elaborados bajo el componente 1 y la aprobación de la estrategia y el plan de acción regional, a través de las siguientes actividades:

- Establecer una reunión regional con la participación de altos funcionarios de gobierno de los países de ALC para validar los diagnósticos, propuestas de estrategias y los planes de acción desarrollados como parte del componente 1.
- Publicaciones sobre los avances en la implementación de la WP.29, incluyendo el desarrollo, edición, impresión y distribución de las mismas entre los países.
- Evento final de convocatoria regional para la diseminación y adhesión de los países a la implementación de los estándares de regulación vehicular (seguridad y emisiones), de acuerdo con las normativas establecidas en el WP.29 dentro del Foro Mundial de Armonización de Estándares Vehiculares de la ONU.

3.4 **Componente 3: Apoyo a la ejecución, monitoreo y evaluación (US\$150.000).** Este componente financiará el apoyo a la ejecución y monitoreo de la cooperación técnica y la evaluación de los resultados previstos.

Tabla 1. Matriz de Resultados Indicativa*

Actividad	Resultado	Indicador
Gestión para la implementación de la normativa WP.29 en los países de ALC	Adopción de la normativa WP.29 en los países de ALC	Número de países con gestión de adopción de la normativa WP.29

*Para mayor detalle, ver [Matriz de Productos Indicativa](#)

3.5 El monto total de esta CT es de US\$1.450.000, de lo cuales US\$1.250.000 serán provistos a través de la Facilidad para la Promoción de Bienes Públicos Regionales y US\$200.000 por la contraparte.

Tabla 2. Presupuesto Indicativo (US\$)*

Componente	Valor total	Fuentes de Financiamiento	
		BID	Contraparte
Componente 1: Desarrollo de herramientas técnicas	US\$800.000	US\$700.000	US\$100.000
Componente 2: Proceso de validación y aprobación de la Estrategia	US\$500.000	US\$400.000	US\$100.000
Componente 3: Apoyo a la ejecución, monitoreo y evaluación	US\$150.000	US\$150.000	\$0
Total	US\$1.450.000	US\$1.250.000	US\$200.000

*Para presupuesto más detallado, consultar [aquí](#)

IV. AGENCIA EJECUTORA Y ESTRUCTURA DE EJECUCIÓN

4.1 **Agencia ejecutora.** El Organismo Ejecutor será el BID, por medio de la División de Transporte (INE/TSP). La ejecución de esta TC contará con el apoyo de la Comisión

Económica para América Latina (CEPAL)⁸ y Latin NCAP. Siendo este un proyecto que apoya la adopción de estándares de regulación vehicular mediante la reglamentación de la WP.29, y considerando que incluye el trabajo conjunto de países productores, importadores, armadores e importadores de vehículos, el Banco será la agencia ejecutora que se encargará del desarrollo de los estudios y propuestas de forma independiente, sin que se generen sesgos hacia ninguno de los grupos de países en estudio, y así de esta forma evitar cualquier apreciación de conflicto de interés.

- 4.2 CEPAL fue establecida por resolución del Consejo Económico y Social de las Naciones Unidas en 1948. Es una de las cinco comisiones regionales de las Naciones Unidas cuyos objetivos son contribuir al desarrollo económico, promover el desarrollo social, coordinar las acciones encaminadas a su promoción y reforzar las relaciones económicas de los países entre sí y con las demás naciones del mundo.
- 4.3 Latin NCAP fue creada como una cooperación incentivada por la Federación Internacional del Automóvil (FIA), la Fundación FIA, Global NCAP, el Centro Internacional de Investigación y Evaluación del Consumidor (ICRT), el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) y la Fundación Gonzalo Rodríguez. Latin NCAP ha desarrollado programas de evaluación independientes para valorar las condiciones de seguridad de los autos nuevos fabricados y vendidos en la región.
- 4.4 Las agencias involucradas a la fecha en los países son: i) Brasil: Ministerio de Desarrollo, Industria y Comercio Exterior; ii) Ecuador: Ministerio de Transporte y Obras Públicas; iii) México: Instituto Mexicano del Transporte; y iv) Uruguay: Ministerio de Transporte y Obras Públicas; Ministerio de Industria, Energía y Minería; y la Unidad Nacional de Seguridad Vial.
- 4.5 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.

V. RIESGOS IMPORTANTES

- 5.1 Los riesgos asociados al desarrollo e implementación de esta cooperación son bajos. A nivel global, las organizaciones internacionales, con el apoyo de la ONU, han trabajado coordinadamente en liderar la implementación de los estándares de la norma WP.29. A la fecha este estándar ha sido aceptado por países en varios continentes, sin embargo ningún país de ALC lo ha ratificado. A nivel regional, el BID ha liderado y desarrollado, desde el 2009, acciones coordinadas con instituciones regionales que apoyan este tema como (OISEVI⁹, Latin NCAP, CEPAL, etc.). A nivel local, varios países ya asumieron importantes compromisos relacionados con esta iniciativa, enviando sus cartas de vinculación: Brasil, Ecuador, México y Uruguay. Adicionalmente, Ecuador está en la etapa final de adhesión a los acuerdos de WP.29. La ampliación de esta iniciativa es considerada para que otros países de la región también se adhieran.
- 5.2 La concientización del problema de regulación vehicular ya ha sido diseminada mundialmente, sin embargo, hay países en los que hay que realizar mayores gestiones

⁸ CEPAL, Comisión Económica para América Latina, organismo involucrado en el desarrollo económico y social mediante la cooperación que promueve la integración a nivel regional y subregional: <http://www.cepal.org/>

⁹ Observatorio Iberoamericano de Seguridad Vial (OISEVI) <http://www.oisevi.org/a/>

para incentivar la prioridad que se le asigna a esta problemática en comparación con otros temas de la agenda política. La capacidad de gestión para poder concertar con empresas manufactureras de vehículos, comerciantes, la comunidad en general y la seguridad vial son nuevos retos que trae este proyecto, con nuevas oportunidades de implementación de soluciones de seguridad vehicular.

VI. EXCEPCIONES A LAS POLÍTICAS DEL BANCO

6.1 No se han identificado excepciones a las políticas del Banco.

VII. SALVAGUARDIAS AMBIENTALES

7.1 Por tratarse de la contratación de servicios de consultoría para la elaboración de estudios y diseminación del conocimiento, esta CT no tiene implicaciones ambientales y sociales, por lo que se propone su clasificación como Categoría "C", de acuerdo con la Política de Medio Ambiente y Cumplimiento de Salvaguardias (OP-703). ([ver Filtro de Política de Salvaguardias y Formulario de Análisis de Salvaguardias](#))

ANEXOS REQUERIDOS:

- Anexo I. [Solicitud del Gobierno](#)
- Anexo II. [Términos de Referencia](#)
- Anexo III. [Plan de Adquisiciones](#)

**APOYO A LA IMPLEMENTACIÓN DE ESTÁNDARES DE REGULACIÓN VEHICULAR EN
AMERICA LATINA Y EL CARIBE (ALC)**

RG-T2537

CERTIFICACIÓN

Por la presente certifico que esta operación fue aprobada para financiamiento por el Capital Ordinario de la Facilidad para la Promoción de Bienes Públicos Regionales (RPG) conforme a la resolución DE-104-14 aprobada por el Directorio Ejecutivo el 30 de julio de 2014. Igualmente, certifico que existen recursos en el mencionado fondo, hasta la suma de US\$1.250.000, para financiar las actividades descritas y presupuestadas en este documento. La reserva de recursos representada por esta certificación es válida por un periodo de cuatro (4) meses calendario contados a partir de la fecha de elegibilidad del proyecto para financiamiento. Si el proyecto no fuese aprobado por el BID dentro de ese plazo, los fondos reservados se considerarán liberados de compromiso, requiriéndose la firma de una nueva certificación para que se renueve la reserva anterior. El compromiso y desembolso de los recursos correspondientes a esta certificación sólo debe ser efectuado por el Banco en dólares estadounidenses. Esta misma moneda será utilizada para estipular la remuneración y pagos a consultores, a excepción de los pagos a consultores locales que trabajen en su propio país, quienes recibirán su remuneración y pagos contratados en la moneda de ese país. No se podrá destinar ningún recurso del Fondo para cubrir sumas superiores al monto certificado para la implementación de esta operación. Montos superiores al certificado pueden originarse de compromisos estipulados en contratos que sean denominados en una moneda diferente a la moneda del Fondo, lo cual puede resultar en diferencias cambiarias de conversión de monedas sobre las cuales el Fondo no asume riesgo alguno.

(Original firmado)

11/12/2014

Sonia M. Rivera
Jefe

Fecha

Unidad de Gestión de Donaciones y Cofinanciamiento
ORP/GCM