

ABSTRACTO DE COOPERACIÓN TÉCNICA
ESTRATEGIA DE SEGURIDAD VIAL 2014 - 2015

I. INFORMACIÓN BÁSICA DEL PROYECTO

▪ País/Región:	Regional
▪ Nombre de la CT:	Estrategia de Seguridad Vial 2014 - 2015
▪ Número de CT:	RG-T2438
▪ Jefe de Equipo/Miembros:	Alejandro Taddia (Jefe de Equipo, INE-TSP), Claudia Bustamante, Eduardo Café, Olga Mayoral y Ramiro Ríos (INE-TSP)
▪ Indicar si es: Apoyo Operativo, Apoyo al Cliente, o Investigación y Difusión	Investigación y difusión
▪ Fecha del Abstracto de CT:	11 de abril del 2014
▪ Beneficiario:	Regional
▪ Agencia Ejecutora y nombre de contacto	INE/TSP
▪ Financiamiento Solicitado del BID:	\$1.500.000
▪ Contrapartida Local, si hay:	-
▪ Periodo de Desembolso:	2 años
▪ Fecha de Inicio Requerido:	Junio de 2014
▪ Tipos de consultores:	Firmas y consultores individuales
▪ Unidad de Preparación:	INE/TSP
▪ Unidad Responsable de Desembolso (UDR):	INE/TSP
▪ CT incluida en la Estrategia de País (s/n):	n/a
▪ CT incluida en CPD (s/n):	n/a
▪ Prioridad Sectorial GCI-9:	Países pequeños y vulnerables, Reducción de la pobreza y equidad, e integración y cooperación regional.

II. OBJETIVOS Y JUSTIFICACIÓN DE LA CT

- 2.1 El crecimiento económico y la creciente urbanización en América Latina y el Caribe (ALC) han generado un incremento en la movilidad de bienes y personas. Como resultado de este incremento, se generaron externalidades negativas como el aumento en el número de siniestros viales, entre otras. En América Latina, la tasa de víctimas mortales por cada 100.000 habitantes tuvo un aumento entre 2009 y 2013, pasando de 16,2 a 17,2 fallecidos. Esta tasa es más de dos veces la tasa de mortalidad en los países desarrollados como Francia, Suecia, España y Estados Unidos. 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. Anualmente, en ALC hay más de 100.000 fallecidos y 5.000.000 heridos por accidentes viales, siendo la principal causa de muerte para el grupo etario de 15 a 45 años de edad. En la región, entre el 50% y el 70% de los fallecimientos por accidentes viales ocurren en áreas urbanas; asimismo los usuarios vulnerables (peatones, ciclistas y motociclistas) corresponden al 50% de los fallecidos.
- 2.2 Para atacar el problema, las Naciones Unidas lanzaron el Decenio de la Seguridad Vial 2011-2020, definiendo acciones en cinco pilares: gestión de seguridad vial,

¹ *The cost of Road Injuries in Latin America 2013.*

infraestructura, vehículos, usuarios y respuesta tras accidentes. El objetivo es hacer un llamado a las organizaciones internacionales, gobiernos y a la sociedad civil a realizar actividades coordinadas en apoyo de mejoras en la seguridad vial en todos los niveles. Como parte del compromiso, el BID lanzó la Estrategia de Seguridad Vial 2010-2015 y se involucró en los grupos de alto nivel de discusión como el Grupo de Colaboración de las Naciones Unidas para la Seguridad Vial (UNRSC), *The Clinton Global Initiative*, y el Grupo de Trabajo de los Bancos Multilaterales (MDB), participando desde su lanzamiento.

- 2.3 Por medio de las cooperaciones técnicas 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.
- 2.4 En generación y disseminación de conocimiento, el BID elaboró dos estudios sobre diagnósticos de seguridad vial², una guía interactiva para diseño e implementación de seguridad vial en operaciones de transporte, un estudio de costos económicos de los siniestros viales³ y una evaluación de impacto del *Bus Rapid Transport* (BRT) en la reducción de los siniestros viales en el contexto urbano⁴ en Colombia. Los estudios fueron esenciales para comprender la dimensión del problema en ALC, definir las acciones a ser implementadas, las fortalezas, oportunidades y desafíos en cada país.
- 2.5 Con el objetivo de fortalecer las instituciones y concientizar la sociedad civil y los gobiernos acerca de la seguridad vial, el BID apoyó el desarrollo e implementación de planes de acción en seguridad vial en Brasil, Colombia, República Dominicana, Jamaica y Perú. Adicionalmente, el Banco apoyó el desarrollo de las Semanas de Seguridad Vial y Conferencias sobre el tema en Colombia, República Dominicana, Ecuador, Haití⁵, Panamá y Paraguay. Además, el Banco desarrolló y financió análisis sobre las condiciones de las carreteras en Paraguay, México, Belice, Guatemala, El Salvador, Honduras, Nicaragua, Costa Rica, Panamá, Colombia y República Dominicana, en cooperación con *International Road Assessment Programme* (iRAP).
- 2.6 En términos de alianzas, se destacan el apoyo a LatinNCAP⁶, en colaboración con la Fundación FIA y otros socios estratégicos; el apoyo a la Red Universitaria para la Seguridad Vial, en colaboración con el Centro Internacional de Formación de Autoridades y Líderes (CIFAL); el apoyo al Observatorio Iberoamericano de Seguridad Vial, en conjunto con el Banco Mundial y la CAF; y al desarrollo del

² [Diagnóstico de Seguridad Vial en América Latina y El Caribe: 2005-2009](#) y [Avances en seguridad vial en América Latina y el Caribe 2010-2012](#), ambos en colaboración con la Asociación Española de Carreteras (AEC).

³ [The Costs of Road Injuries in Latin America 2013](#), en colaboración con *Johns Hopkins University*.

⁴ En colaboración con la Universidad de los Andes.

⁵ En alianza con 3M, el Banco apoyó el mejoramiento de las principales vías en Haití, agregando componentes de seguridad vial, y concientizó la comunidad sobre la prevención de siniestros viales.

⁶ Programa de evaluación independiente de vehículos, que valora las condiciones de seguridad de los autos nuevos fabricados y vendidos en la región.

proyecto piloto de recolección de datos en Jamaica ejecutado por el *Transport Research Laboratory* (TRL) de Reino Unido, entre otros.

- 2.7 Como resultado de las acciones del Banco en seguridad vial, los recursos dedicados a este tema en los préstamos de transporte se incrementaron significativamente. Entre 2009 y 2013, 62 de 81 proyectos aprobados incluyeron componentes o actividades de seguridad vial, por un monto de US\$ 185 millones, lo que representa una financiación de 2,5% de la cartera de transporte. Se destacan los proyectos de Seguridad Vial en Jamaica ([JA-L1027](#)) y Colombia ([CO-L1111](#)). Alineados al primer objetivo de la Década de Acción, la región logró estabilizar el número de fatalidades viales (100,000 fallecidos anuales) aun cuando hay países que no lo han logrado; en cuanto al segundo objetivo, muchos países ya han logrado reducir las fatalidades, como Argentina (15% en 4 años), Guyana (35% en 3 años), Jamaica (25% en 3 años) y Paraguay (15% en 4 años).
- 2.8 El objetivo general de esta CT es brindar apoyo técnico a los países de ALC para la estabilización del número de siniestros de tránsito y sus consecuencias, y su posterior reducción, de acuerdo a los objetivos de la Década de Acción de las Naciones Unidas. Los objetivos específicos de la CT son: i) contribuir al fortalecimiento de la institucionalidad multi-sectorial en temas de seguridad vial; ii) promover el desarrollo de proyectos de transporte más seguros tanto en ámbitos urbanos como interurbanos; iii) promover la adopción de mejores estándares de seguridad en los vehículos; y iv) fortalecer la educación vial de los usuarios de las vías.

III. DESCRIPCIÓN DE LAS ACTIVIDADES

- 3.1 Los componentes que se describen a continuación se concentran en cuatro de los cinco pilares de la estrategia de seguridad vial establecidos como focos de acción en la “Década de la Seguridad Vial 2011-2020”. El desarrollo de algunas de las actividades se hará en conjunto con otras iniciativas de la División Transporte (Sistemas de Transporte Inteligente y Transporte Sostenible), otras iniciativas del Banco (Ciudades Sostenibles), y con la Corporación Andina de Fomento (CAF) enfocado a seguridad vial en ámbitos urbanos.
- 3.2 **Componente 1. Pilar de Gestión Institucional.** A través de este componente se apoyará el fortalecimiento de las instituciones de los países en el tema de la seguridad vial, por medio de la realización y disseminación de estudios, capacitaciones y guías que crearán una base común de entendimiento tanto a nivel regional como entre los tomadores de decisión de cada país. Se espera realizar las siguientes actividades: i) apoyo a la elaboración de planes nacionales de seguridad vial; ii) actualización de diagnósticos de seguridad vial, concentrándose en estudios de caso en los países, con énfasis en la problemática urbana; iii) fortalecimiento del Observatorio Iberoamericano de Seguridad Vial (OISEVI); iv) apoyo al desarrollo del Observatorio de Seguridad Vial en Jamaica y su ampliación a toda la región del Caribe; v) apoyo a la Red de Universidades para la Seguridad Vial y lanzamiento del Segundo Concurso de Estudios de Caso en Seguridad Vial; vi) diagnóstico de experiencias internacionales, regionales y locales (en países seleccionados de ALC), en relación a la financiación de seguridad vial, a través de fondos especiales u otros mecanismos.

- 3.3 **Componente 2. Pilar de Infraestructura más segura.** A través de este componente se contribuirá a mejorar la calidad de la infraestructura, a través del soporte técnico necesario. Se esperan realizar las siguientes actividades: i) desarrollo y diseminación de guías de Auditoría e Inspecciones Viales; ii) desarrollo de metodologías para la identificación y propuestas de solución para tramos con alta concentración de accidentes; iii) diagnóstico en ámbitos urbanos, de relevamiento de problemática y soluciones implementadas, ventajas y desventajas, fortalezas, oportunidades y debilidades; y iv) análisis de aplicaciones de sistemas inteligentes de transporte en la infraestructura urbana que mejoren las condiciones de seguridad vial.
- 3.4 **Componente 3. Pilar de vehículos más seguros.** A través de este componente se contribuirá a mejorar la calidad de los vehículos producidos y comercializados en la región. Las actividades que se desarrollarán, en coordinación con las cooperaciones técnicas RG-T 2306 y RG-T 2392, incluyen: i) actividades de comunicación y diseminación de resultados e impactos del programa de evaluación de autos nuevos (LatinNCAP) de acuerdo a los estándares establecidos en la regulación 95 del grupo de trabajo (WP29) de Naciones Unidas; ii) apoyo al diseño e implementación de nuevos protocolos de verificación de vehículos, en línea con los protocolos actualmente utilizados por otros programas NCAP en el mundo; y iii) diagnóstico de mejores prácticas para la revisión e inspección de vehículos.
- 3.5 **Componente 4. Pilar de usuarios más seguros.** A través de este componente se apoyará la concientización y sensibilización pública para la observancia de las leyes de tránsito, y la recomendación de soluciones de medidas de reducción de riesgos, con énfasis en el medio urbano, a fin de mejorar el comportamiento de los usuarios. Se esperan realizar las siguientes actividades: i) diagnóstico a nivel internacional y regional, focalizado en usuarios vulnerables (peatones, ciclistas, motociclistas, y personas con movilidad reducida) con recomendación de medidas para la reducción de riesgo de accidente y fallecimiento, focalizado en transportes masivos (BRT), y áreas peatonales; y ii) apoyo a la implementación, desarrollo y diseminación de las Semanas de Seguridad Vial.

IV. PRESUPUESTO INDICATIVO

- 4.1 El presupuesto total de esta CT es de US\$1.500.000, apoyando los pilares de Seguridad Vial, tal como se menciona a continuación:

Presupuesto Indicativo			
Componente	BID (Fondo)	Contrapartida	Financiamiento total
Pilar de Gestión Institucional	580.000	0	580.000
Pilar de infraestructura	260.000	0	260.000
Pilar de Vehículos	250.000	0	250.000
Pilar de Usuarios	250.000	0	250.000
Apoyo a la Implementación	160.000	0	160.000
Total	1.500.000	0	1.500.000

V. AGENCIA EJECUTORA Y ESTRUCTURA DE EJECUCIÓN

- 5.1 El Organismo Ejecutor será INE/TSP. La selección y contratación de los servicios de consultoría se llevarán a cabo de conformidad con las Políticas para la Selección y

Contratación de Consultores Financiados por el Banco Interamericano de Desarrollo (GN-2350-9).

VI. RIESGOS

- 6.1 Los riesgos asociados en el desarrollo de esta estrategia son bajos. 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 (OISEVI, LatinNCAP, MDBs, etc.). A nivel local, varios países ya asumieron importantes compromisos relacionados con la Década de Acción para la seguridad vial, han trabajado el tema constantemente por medio de sus agencias nacionales y el Banco continuará acompañando y apoyando estas acciones. Sin embargo, un conjunto de países han tratado tangencialmente el tema, y se encuentran en etapas menos desarrolladas. La ampliación de las acciones a la seguridad vial en el ambiente urbano trae nuevos retos al proyecto, como la complejidad y diferencias de problemática en las ciudades, el establecimiento de contactos locales para búsqueda de información y análisis y las oportunidades de implementación de soluciones.

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".