

Documento de Cooperación Técnica (CT)

I. Información Básica de la CT

▪ País/Región:	ARGENTINA
▪ Nombre de la CT:	Apoyo al fortalecimiento de la Agencia Nacional de Seguridad Vial
▪ Número de CT:	AR-T1313
▪ Jefe de Equipo/Miembros:	Montes Calero, Laureen Elieth (INE/TSP) Líder del Equipo; Abad, Julieta (INE/TSP) Jefe Alterno del Equipo de Proyecto; Indo Lazaro (INE/TSP); Lorena Peinado (INE/TSP); Sosa Sartori, Martin Daniel (INE/TSP); Verissimo Da Silva, Carolina (LEG/SGO)
▪ Taxonomía:	Apoyo al Cliente
▪ Operación a la que la CT apoyará:	.
▪ Fecha de Autorización del Abstracto de CT:	28 Feb 2023.
▪ Beneficiario:	República de Argentina a través del Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial
▪ Agencia Ejecutora y nombre de contacto:	Inter-American Development Bank
▪ Donantes que proveerán financiamiento:	OC SDP Ventanilla 2 - Infraestructura(W2B)
▪ Financiamiento solicitado del BID:	US\$200,000.00
▪ Contrapartida Local, si hay:	US\$0
▪ Periodo de Desembolso (incluye periodo de ejecución):	36 meses
▪ Fecha de inicio requerido:	Julio 2023
▪ Tipos de consultores:	Individuos; Empresas
▪ Unidad de Preparación:	INE/TSP-Transporte
▪ Unidad Responsable de Desembolso:	CSC/CAR-Representación Argentina
▪ CT incluida en la Estrategia de País (s/n):	Sí
▪ CT incluida en CPD (s/n):	Sí
▪ Alineación a la Actualización de la Estrategia Institucional 2020-2023:	Inclusión social e igualdad; Capacidad institucional y estado de derecho; Sostenibilidad ambiental; Igualdad de género; Diversidad

II. Objetivos y Justificación de la CT

2.1 **Objetivo.** El objetivo de esta CT es contribuir a la mejora de la seguridad vial en ciudades intermedias de Argentina, a través de la elaboración de planes estratégicos de seguridad vial y el diseño de intervenciones de bajo costo y alto impacto en municipios priorizados, que fortalezcan los instrumentos de planificación y faciliten la priorización de inversiones en el sector.

2.2 **Justificación.** América Latina y el Caribe (ALC) es una de las regiones con mayor tasa de mortalidad por accidentes viales, alcanzando la cifra de 17 víctimas fatales cada 100 mil habitantes¹. Además, es una de las regiones que menos avances registra hacia el descenso de este indicador, mientras experimenta un gran aumento del número de vehículos motorizados². En el caso de Argentina, la tasa de fatalidad por siniestros viales se estimó en 9,09 cada 100 mil habitantes en 2021, equivalente a 4.162 víctimas fatales en ese año. Asimismo, estudios de UNICEF³ han concluido

¹ OCDE (2020). [Panorama de la Salud: Latinoamérica y el Caribe 2020](#).

² Banco Mundial (2021). [La inseguridad vial, otra de las pandemias que azotan a América Latina](#).

³ UNICEF (2019). [Salud materno infanto juvenil en cifras](#).

que los siniestros viales constituyen una de las principales causas externas que explican la muerte de adolescentes entre 10 y 19 años, y niños y niñas entre cinco y nueve años.

- 2.3 Respecto a la distribución geográfica de la siniestralidad vial, los datos de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) muestran que el mayor número de siniestros ocurren en la provincia de Buenos Aires. Asimismo, la región norte del país presenta las tasas más elevadas de siniestralidad cada 100 mil habitantes, en provincias como Chaco, Santiago del Estero, La Rioja o Misiones⁴. Las estadísticas también muestran que la mayoría de estos siniestros ocurren en rutas, seguidas por calles y avenidas; y se trata principalmente de colisiones, seguidas por atropellos a peatones. Esto evidencia los impactos en grupos de riesgo y usuarios vulnerables (peatones, usuarios de bicicleta y motociclistas), quienes representan más de la mitad del total de fallecidos en siniestros viales en el país. En el caso particular de los usuarios de motocicletas, se destaca que estos representan casi la mitad de las víctimas fatales de siniestros a nivel nacional.
- 2.4 Otro desafío importante está relacionado con la seguridad vial infantil. En 2018 se reguló a nivel nacional el traslado de menores de 10 años en vehículos de cuatro ruedas, estableciendo que deben viajar en el asiento trasero y sujetos con el Sistema de Retención Infantil (SRI) homologado. Sin embargo, ese mismo año se observó que 7 de cada 10 niños no usaban SRI al momento de ser trasladados⁵.
- 2.5 Los determinantes que explican la problemática de seguridad vial son diversos, incluyendo, por un lado, aspectos relacionados con la calidad de la infraestructura vial y de los vehículos, y, por otro lado, con la implementación de políticas, regulaciones e instrumentos de planificación para esta temática. Por ejemplo, en zonas urbanas, las principales condiciones que reducen la seguridad incluyen los cruces no semaforizados, la falta de señales viales informativas e iluminación suficiente y la carencia de ciclovías y sendas peatonales demarcadas adecuadamente. Además, existen factores de riesgo adicionales para los usuarios más vulnerables, como la ausencia de rampas de acceso y el deficiente mantenimiento de las zonas peatonales para los usuarios con movilidad reducida⁶.
- 2.6 Estos desafíos generan elevados impactos económicos y sociales, señalando la inseguridad vial como un problema de salud pública a nivel internacional. Por ejemplo, dentro de los costos directos se incluyen: (i) la pérdida por productividad; y (ii) los costos humanos. Mientras que los costos indirectos incluyen: (a) los costos médicos; (b) los daños de la propiedad; y (c) los costos administrativos. De hecho, se estima que el costo total en Argentina fue de 354.086 millones de pesos argentinos⁷ en 2019, lo que representó el 1,6% del Producto Interno Bruto (PIB)⁸ a precios corrientes de ese año. Además, la inseguridad vial también genera otros costos a la sociedad, en cuanto puede desincentivar el uso de modos de transporte sostenibles, como la movilidad activa.

⁴ ANSV (2021). [Informe de Siniestralidad Vial Fatal](#).

⁵ ANSV (2022). [Uso de SRI: Resultados de la encuesta sobre uso de SRI realizada en el marco de las acciones de control y fiscalización de la ANSV. Verano 2022](#).

⁶ ANSV (2022). [Infraestructura Vial: Factor de Riesgo de la Seguridad Vial](#).

⁷ ANSV (2019). [Consecuencias de la siniestralidad vial en Argentina](#).

⁸ Instituto Nacional de Estadística y Censos (2023). [Cuentas Nacionales, Agregados Macroeconómicos, Serie Histórica \(PBI, tabla 12\)](#).

- 2.7 Adicional a lo anterior, los impactos de la inseguridad vial son diferentes entre hombres y mujeres. Por un lado, los hombres tienen más incidentes de tráfico mortales a nivel mundial en comparación a las mujeres, representando el 80% del total de víctimas⁹. Por otro lado, los siniestros viales con víctimas fatales y no fatales generan mayores cargas y trabajo de cuidado, desarrollado principalmente por mujeres. Por ejemplo, en los casos de siniestros que derivan en la discapacidad de la víctima, se observan que una persona —generalmente una mujer— debe asumir el cuidado de esa persona con discapacidad, afectando el tiempo disponible para realizar otras actividades generadoras de ingreso y/o afectando los ingresos de los hogares¹⁰. Adicionalmente, es importante mencionar que los análisis de seguridad vial se realizan generalmente sin una perspectiva de género y de diversidad. Por ello, existe un déficit de estadísticas de seguridad vial con enfoque de género y limitados análisis sobre el impacto de los estereotipos de género en los comportamientos de viaje que afectan la seguridad vial¹¹. De forma similar, es necesaria la realización de análisis, a partir de datos desagregados, de las necesidades específicas de las Personas con Discapacidad (PcD) y su incorporación en los planes de seguridad vial.
- 2.8 Los beneficiarios de esta CT comprenden a las poblaciones urbanas de los municipios priorizados en los que se contribuirá a la mejora de la seguridad vial.
- 2.9 **Alineación estratégica.** La CT es consistente con la Segunda Actualización de la Estrategia Institucional 2020-2023 (AB-3190-2) y se alinea con el desafío de desarrollo de Inclusión Social e Igualdad, al promover el desarrollo de sistemas de transporte seguros e inclusivos; y con las áreas transversales de: (i) CC y Sostenibilidad Ambiental, al promover la movilidad sostenible, facilitando el acceso seguro a vehículos no motorizados y los viajes de las personas que se desplazan a pie; (b) Igualdad de Género y Diversidad, por apoyar la incorporación de las perspectivas de género y de PcD en planes de seguridad vial; y (c) Capacidad Institucional y Estado de Derecho, al apoyar el fortalecimiento institucional de la ANSV y de las ciudades beneficiadas.

Asimismo, la CT está alineada con la Estrategia del Banco con Argentina 2021-2023 (GN-3051), a través del objetivo estratégico de mejorar condiciones de hábitat y movilidad de la población, y la CT se encuentra programada en la CPD del país. Además, el proyecto es consistente con la Estrategia de Infraestructura Sostenible para la Competitividad y el Crecimiento Inclusivo (GN-2710-5), en los principios estratégicos de: (i) financiamiento y asistencia técnica para una infraestructura que contribuya al crecimiento económico, provea acceso y fomente la integración regional y global; y (ii) planificar, construir y mantener la infraestructura para proveer servicios de calidad que promuevan el crecimiento sostenible e inclusivo del país. La CT es consistente con el Marco Sectorial de Transporte (GN-2740-12), por fortalecer las instituciones y regulaciones del sector. Igualmente, es consistente con el Plan de Acción de Género y Diversidad del Grupo BID 2022-2025 (GN-3116-1). Adicionalmente, contribuirá al Marco de Resultados Corporativo 2020-2023 (GN-2727-12) a través del indicador “Instituciones con capacidades gerenciales y de tecnología digital reforzadas (n.º)”.

⁹ Scholl et al. (2023). Seguridad vial en América Latina y el Caribe: tras un decenio de acción y perspectivas para una movilidad más segura.

¹⁰ Scholl et al. (2022). Transporte para el desarrollo inclusivo: un camino para América Latina y el Caribe.

¹¹ Del Valle y Gonzalez (próximamente). Seguridad vial urbana. Guía de políticas públicas y herramientas para gobiernos locales.

- 2.10 La presente CT también se alinea con el Programa Estratégico para el Desarrollo Financiado con Capital Ordinario (GN-2819-14) - Ventanilla 2 – Infraestructura (W2B) específicamente en el área prioritaria de infraestructura sostenible y resiliente, al mejorar la calidad de los proyectos de infraestructura en ALC, así como generar y profundizar el conocimiento sectorial sobre buenas prácticas de infraestructura, mediante la realización de estudios e intervenciones de seguridad vial.

III. Descripción de los componentes y presupuesto

- 3.1 Las actividades de la CT se estructuran en los siguientes componentes:
- 3.2 **Componente I: Planificación de la seguridad vial en ciudades intermedias¹² (US\$75.000,00).** Este componente tiene como objetivo fortalecer las herramientas de gestión pública de la seguridad vial, generando instrumentos de planificación y de priorización de inversiones del sector. Para lo cual financiará actividades de consultoría para la elaboración de planes estratégicos de seguridad vial en tres ciudades intermedias de Argentina, donde se definan un diagnóstico de los principales desafíos, objetivos estratégicos, metas, intervenciones priorizadas y estrategia de seguimiento y evaluación. Dichos planes de seguridad vial estarán enmarcados en una perspectiva de género y de PcD, al promover la movilidad segura, inclusiva y sostenible e incorporar criterios de infraestructura universalmente accesible. Asimismo, estos planes incluirán acciones para mejorar las condiciones de seguridad para modos de transporte no motorizados, contribuyendo así a la promoción del cambio modal y, por tanto, a la reducción de emisiones.
- 3.3 **Componente II: Pilotos de intervenciones de seguridad vial de bajo costo y alto impacto (US\$75.000,00).** Este componente tiene como objetivo realizar pruebas piloto y evaluar medidas de seguridad vial identificadas en los planes de seguridad vial definidos en el Componente I, así como orientar el proceso de adecuación y mejoramiento de zonas urbanas y rurales que contribuyan a una movilidad más segura. Se financiarán actividades de consultoría enfocadas en apoyar el diseño y la implementación de pilotos de intervenciones de seguridad vial de bajo costo y alto impacto, que incluirán acciones como mesetas elevadas, isletas de apoyo peatonal, chicanas, la señalización horizontal y vertical o el angostamiento de carriles, entre otras.
- 3.4 **Componente III: Desarrollo de productos de conocimiento y actividades de difusión (US\$50.000,00).** Este componente tiene como objetivo promover el intercambio de buenas prácticas y lecciones aprendidas en cuanto a la planificación e implementación de intervenciones de seguridad vial entre funcionarios municipales y nacionales del sector transporte. Para lo cual, financiará: (i) un diagnóstico observacional de comportamientos de seguridad vial y recomendaciones de políticas; y (ii) la implementación de actividades de difusión de resultados, talleres, facilitación del diálogo entre las agencias y ciudades involucradas y generación de productos de

¹² Los criterios de elegibilidad para seleccionar y priorizar a las ciudades beneficiadas incluyen: (i) caracterizarse como ciudad intermedia con población entre 50.000 y un millón de habitantes; (ii) registrar una tasa de siniestralidad/mortalidad fatal cada 100.000 habitantes que sea superior al promedio provincial; y (iii) existencia de equipos técnicos de la ANSV en esa jurisdicción. Asimismo, la priorización será realizada en función a estos criterios en conjunto con el Observatorio Vial Nacional de la ANSV, quienes cuentan con estadísticas de los puntos negros más problemáticos en el país.

comunicación durante la elaboración y publicación de los planes y pilotos desarrollados en el componente I y II.

- 3.5 El principal resultado esperado de esta CT es contribuir a mejorar la seguridad vial en ciudades intermedias de Argentina mediante el desarrollo de planes estratégicos y pilotos de seguridad vial.
- 3.6 El presupuesto total de la CT será de US\$200.000, cubierto en su totalidad por el Banco a través de la OC SDP Ventanilla 2 - Infraestructura (W2B) dentro del Programa Estratégico para el Desarrollo Financiado con Capital Ordinario. No existirá una contrapartida. El monto de financiamiento requerido por componente para lograr los resultados esperados se muestra en la tabla a continuación:

Presupuesto Indicativo

Componente	Descripción	BID / Fondo W2B	Financiamiento Total
Componente I: Planificación de la seguridad vial en ciudades intermedias priorizadas	Consultoría para la planificación de la seguridad vial en tres ciudades intermedias priorizadas usando los criterios del manual de Seguridad Vial	US\$75.000,00	US\$75.000,00
Componente II: Pilotos de intervenciones de seguridad vial de bajo costo y alto impacto	Consultoría para piloto de intervención de seguridad vial en tres ciudades intermedias priorizadas	US\$75.000,00	US\$75.000,00
Componente III: Desarrollo de productos de conocimiento y actividades de difusión	Consultoría para la realización de un diagnóstico observacional	US\$35.000,00	US\$35.000,00
	Consultoría para apoyo en actividades de difusión del conocimiento	US\$15.000,00	US\$15.000,00
Total		US\$200.000,00	US\$200.000,00

IV. Agencia Ejecutora y estructura de ejecución

- 4.1 A solicitud del Gobierno de Argentina, la ejecución de la CT será realizada por el Banco, en conformidad con el anexo II de la guía operativa OP-619-4. La ejecución de la CT será provista por el Banco a través de la División de Transporte (INE/TSP) en la Representación en Argentina (TSP/CAR). TSP/CAR estará a cargo de la preparación y publicación de solicitudes de manifestaciones de interés, la preparación de listas cortas, la preparación y distribución de solicitudes de propuestas, la evaluación y selección de consultores de acuerdo con los criterios establecidos en las solicitudes de propuestas y la negociación de los respectivos contratos.
- 4.2 Esta estructura de ejecución se justifica, por un lado, en la experiencia del Banco en el desarrollo de los instrumentos operativos y técnicos propuestos para este tipo de operaciones, así como el nivel de coordinación interinstitucional que requiere la CT. Por otro lado, se justifica por el conocimiento y liderazgo de INE/TSP en seguridad vial y su experiencia previa en actividades similares en la región. Por estos motivos, el Gobierno de Argentina respalda esta estructura de ejecución y ve en el Banco un rol estratégico para el cumplimiento de los resultados esperados de esta CT, que facilitará la mediación y coordinación de los diferentes organismos y actores involucrados.

- 4.3 **Adquisiciones y gestión financiera.** La Unidad Responsable de Desembolsos (UDR) será la División de Transporte en la Representación en Argentina (TSP/CAR) y se encargará de los procesos de adquisición, lo que permitirá que las contrataciones desarrolladas en el marco de la CT sean oportunas y previstas en el tiempo de ejecución. 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. Las actividades a ejecutar bajo esta operación se incluyen en el Plan de Adquisiciones y serán ejecutadas de acuerdo con los métodos de adquisiciones establecidos del Banco, a saber: (i) contratación de consultores individuales, según lo establecido en las normas AM-650; (ii) contratación de firmas consultoras para servicios de naturaleza intelectual según la GN-2765-4 y sus guías operativas asociadas (OP-1155-4); y (iii) contratación de servicios logísticos y otros servicios distintos a consultoría, de acuerdo con la política GN-2303-28.
- 4.4 La CT no presenta riesgos de gestión fiduciaria ya que será ejecutada por el Banco. Por esta misma razón no se requiere de auditoría financiera. Los tiempos para los desembolsos y la ejecución de la CT se estiman en 36 meses.

V. Riesgos importantes

- 5.1 El principal riesgo que podría afectar la ejecución de las actividades previstas por esta CT está relacionado con las dificultades naturales de coordinación entre las diferentes partes involucradas, incluyendo la coordinación con autoridades a nivel nacional, provincial y local. Esto podría ralentizar la ejecución de las actividades y el progreso general de la CT. Para mitigar este riesgo, el Banco coordinará la implementación de la CT junto con el Ministerio de Transporte de Argentina y la ANSV, quienes lideran la agenda de seguridad vial del país.

VI. Excepciones a las políticas del Banco

- 6.1 No se consideran excepciones a las políticas del Banco.

VII. Salvaguardias Ambientales

- 7.1 Mediante esta CT, no se pretende financiar estudios de prefactibilidad o factibilidad de proyectos de inversión específicos ni estudios socioambientales relacionados. Por lo tanto, los requisitos del Marco de Política Ambiental y Social del Banco (MPAS) no aplican a esta CT.

Anexos Requeridos:

[Matriz de Resultados - AR-T1313](#)

[Términos de Referencia - AR-T1313](#)

[Plan de Adquisiciones - AR-T1313](#)