

Documento de Cooperación Técnica (CT)

I. Información Básica de la CT

▪ País/Región:	REGIONAL
▪ Nombre de la CT:	Apoyo a iniciativas de movilidad segura, inclusiva y sostenible
▪ Número de CT:	RG-T4036
▪ Jefe de Equipo/Miembros:	Sosa Sartori, Martin Daniel (INE/TSP) Líder del Equipo; Fioravanti, Reinaldo Daniel (INE/TSP) Jefe Alternativo del Equipo de Proyecto; Acevedo Calle, Daniela (LEG/SGO); Bayona Pulido, Mauricio (INE/TSP); Capristan Miranda, Rafael (INE/TSP); Diaz Acosta, Claudia (INE/TSP); Emilia Molina (INE/TSP); Pedraza Sanchez, Lauramaria (INE/TSP); Rendon Rodriguez, Jose Rodrigo (INE/TSP); Rodriguez Porcel, Manuel (INE/TSP)
▪ Taxonomía:	Apoyo al Cliente
▪ Operación a la que la CT apoyará:	.
▪ Fecha de Autorización del Abstracto de CT:	16 de febrero 2023
▪ Beneficiario:	Perú, El Salvador, Panamá
▪ 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\$350,000.00
▪ Contrapartida Local, si hay:	US\$0
▪ Periodo de Desembolso (incluye periodo de ejecución):	36 meses
▪ Fecha de inicio requerido:	Junio de 2023
▪ Tipos de consultores:	Firmas; Individuos
▪ Unidad de Preparación:	INE/TSP-Transporte
▪ Unidad Responsable de Desembolso:	INE/INE-Sector de Infraestructura y Energía
▪ CT incluida en la Estrategia de País (s/n):	Sí
▪ CT incluida en CPD (s/n):	No
▪ Alineación a la segunda actualización de la Estrategia Institucional 2020-2023:	Inclusión social e igualdad; Productividad e innovación; Capacidad institucional y estado de derecho; Sostenibilidad ambiental; Igualdad de género; Diversidad

II. Objetivos y Justificación

2.1 **Objetivo.** El objetivo general de esta Cooperación Técnica (CT) no reembolsable, es dar continuidad a la implementación de la Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible e Inclusiva del Banco, en el periodo 2023-2026, fortaleciendo los resultados de seguridad vial logrados en más de una década de acción mediante el apoyo a los países de América Latina y el Caribe (ALC) en la estabilización y reducción del número de siniestros de tráfico y sus consecuencias, así como proporcionar opciones de movilidad que sean integrales, seguras, accesibles y asequibles. Los beneficiarios serán El Salvador, Panamá y Perú¹.

2.2 **Justificación, contexto y desafíos.** 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, más de 109.000 personas mueren en la actualidad en incidentes viales en ALC, presentando una tendencia creciente en los

¹ Durante la ejecución se podrán incluir otros países que soliciten formalmente ser beneficiarios, sujeto a la disponibilidad de recursos.

últimos nueve años, y solamente 40% de los países han revertido esta tendencia de crecimiento. Esto representa un impacto económico de entre el 1,5% y 3,9% del Producto Interno Bruto (PIB) de los países de la región (BID, 2023)². Aunque las mujeres representan menor porcentaje en los siniestros de tránsito, ellas son las más impactadas indirectamente por las muertes en las vías. En la esfera familiar, varios estudios han mostrado que un siniestro vial grave afecta significativamente los ingresos y los patrones de gasto y aumenta la carga del cuidado e incide en el empobrecimiento de éstos (Aeron-Thomas, Jacobs, Sexton, Gururaj y Rahman, 2004; Domínguez y Karaisl, 2013; Pérez-Núñez et al., 2011; Domínguez y Karaisl, 2013). Contar con datos con enfoque de género es fundamental para diseñar programas de seguridad vial que consideren cómo los patrones de movilidad, la construcción de masculinidades, y los estereotipos de género y de grupos diversos³, inciden en el comportamiento. En promedio, “los hombres participan en conductas de mayor riesgo que las mujeres” y tienen mayores tasas de siniestralidad que las mujeres, y tienen mayor propiedad de vehículos que las mujeres (68,8%)⁴. Además, muchas mujeres completan la primera y última milla en transporte no motorizados, lo que las hace usuarias vulnerables de la infraestructura no segura. Asimismo, los siniestros de tránsito afectan a las mujeres de manera diferente que a los hombres: si bien el 80% del total de víctimas son hombres en comparación con el 20% de mujeres, las mujeres de las familias de las víctimas son quienes en general soportan la carga, a menudo asumiendo trabajo extra, asumiendo mayores responsabilidades y realizando actividades de cuidado después de un siniestro, lo que lleva a una doble carga mental y de trabajo, exacerbando las desigualdades de oportunidades, e incluso los índices de pobreza en comunidades más aisladas sin cobertura social.

- 2.3 Con relación a Personas con Discapacidad (PcD) a nivel regional, éstas gastan más del 30% de su sueldo en transporte debido a que el servicio público no es accesible, generando mayores tiempos de desplazamiento e inseguridad vial. En este aspecto, en el ámbito normativo resulta necesario continuar impulsando: (i) políticas de transporte accesibles e inclusivas mediante reglamentación específica; (ii) la implementación de estándares mínimos de accesibilidad, seguridad en el transporte público y espacio urbano circundante; y (iii) el desarrollo de programas enfocados al mejoramiento del servicio de transporte público para grupos diversos.
- 2.4 El Salvador, Panamá y Perú son países considerablemente afectados por esta pandemia de los siniestros viales. En los últimos cinco años, El Salvador ha reportado cifras superiores a 1.200 fallecidos anuales debido a siniestros de tránsito, siendo 49% de usuarios vulnerables, alcanzando una tasa de 22 fallecidos por cada 100.000 habitantes (versus un promedio de 18 en ALC). Perú ha registrado más de 3.000 fallecidos al año en los últimos cinco años, donde 69% fueron usuarios vulnerables. En Panamá durante el período 2014-2019 ocurrieron anualmente un promedio de 40.000 siniestros, con un saldo de cerca de 330 fallecidos por año, y de 9.300 lesionados graves, para los cuales se estima que la atención por traumatismos causados por siniestros de tránsito representa un costo de US\$40.000 por paciente. En todos estos países, los motivos son semejantes: (i) falta de políticas que controlen la velocidad; (ii) bajo uso de dispositivos de seguridad vial por los usuarios de motocicletas, como cascos; y (iii) una infraestructura que prioriza los vehículos motorizados, con bajos niveles de seguridad. Esa CT buscará soluciones innovativas para enfrentar este problema en los países beneficiarios, con escalabilidad en otros países de la región.

² “Seguridad vial en América Latina y el Caribe: tras un decenio de acción y perspectivas para una movilidad más Segura” (BID, 2023).

³ Los grupos diversos incluyen: (i) pueblos indígenas; (ii) afrodescendientes; (iii) personas con discapacidad; y (iv) personas que se identifican como lesbianas, gays, bisexuales, transgénero/transsexual más otras identidades de género y orientaciones sexuales diversas (LGBTQ+).

⁴ Revisión del desempeño de la seguridad vial en la República Dominicana (CEPAL, 2018).

- 2.5 **Trabajo sectorial.** 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 sus préstamos y CT específicas de seguridad vial⁵. Se mencionan algunos productos relevantes: (i) la creación de agencias de seguridad vial en Colombia, Paraguay y República Dominicana, con presupuestos y mecanismos interinstitucionales definidos; (ii) evaluación de la seguridad vial de carreteras utilizando la metodología iRAP en más de 30.000 kilómetros; (iii) desarrollo de un software de Inteligencia Artificial (ViaSegura) que automatiza los análisis de la seguridad vial de las carreteras por los parámetros de iRAP, reduciendo tiempos y costos; (iv) guías para orientar a los países en las mejores prácticas de seguridad vial en el ambiente urbano y rural, en el entorno escolar y en ASV/ISV; (v) capacitación de más de 1.000 personas por el curso masivo de seguridad vial; y (vii) análisis del sistema de inspección vehicular de Honduras, Guatemala y El Salvador, como política para mejorar la seguridad vial; donación de cascos de motocicletas en Colombia, República Dominicana, Costa Rica y Paraguay, entre otros. También, el BID ha elaborado su [Plan de Acción para la Movilidad Segura 2021-2030](#), que detalla como el Banco puede apoyar a los países a alcanzar las metas en el [Nuevo Decenio de Acción para la Seguridad Vial](#).
- 2.6 **Programa Movernos Seguros.** Desde el 2017, BID y la Federación Internacional de Automóvil (FIA) han ejecutado el programa Movernos Seguros, con el objetivo de promover el seguro vehicular en los países de ALC. Este programa apoya actualmente países como Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras, Jamaica, Paraguay, y Perú en diseñar y mejorar sus políticas de seguros vehiculares obligatorios, concertando estas políticas con los *stakeholders* privados y públicos. La región es caracterizada por baja adhesión a los seguros vehiculares (en Perú, 55% de los vehículos no tienen seguro obligatorio, mientras en El Salvador, Guatemala, Honduras y Paraguay, no hay seguro vehicular obligatorio, lo que hace con que los vehículos asegurados voluntarios no lleguen más de 15% de la flota total), lo que impacta negativamente en: (i) los recursos a agencias de seguridad vial en la implementación de medidas de prevención, toda vez que parte del valor de las primas va a estas agencias; (ii) las reparaciones a las víctimas de tránsito, que deben de pagar con recursos propios las atenciones médicas y los gastos durante la recuperación; y (iii) la compensación al sistema público de salud, que tiene que invertir más en la atención médica de las víctimas de tránsito (en Paraguay, por ejemplo, 1/3 de las camas son ocupadas por víctimas de tránsito). Hasta el momento, se han alcanzado los siguientes resultados: (i) talleres de construcción y mejora de políticas de seguro vehicular obligatorio organizados en Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras, Jamaica, Paraguay, y Perú; (ii) elaboración de anteproyectos de ley para seguro vehicular obligatorio en Costa Rica, El Salvador, Guatemala y Paraguay; (iii) lanzamiento de la resolución ampliando el fondo de compensaciones a las víctimas en caso de vehículos no identificados en Perú; (iv) encuestas de percepción diseminadas en Paraguay y El Salvador; (v) estudios para definición del precio técnico de los seguros, como base para los anteproyectos en El Salvador y Paraguay; (vi) taller regional sobre coordinación de precios de atención médica (baremos de salud) en caso de siniestros de tránsito.
- 2.7 **Alineación estratégica.** La presente CT es consistente con la Segunda Actualización de la Estrategia Institucional del Banco (UIS) 2020-2023 (AB-3190-2), y está alineada con los desafíos de desarrollo de: (i) 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; y (ii) Productividad e Innovación, al apoyar la incorporación de herramientas tecnológicas para la gestión de activos que mejorará los procesos de monitoreo y mantenimiento de la infraestructura vial

⁵ RG-T1986, RG-T1900, RG-T2438, RG-T2537 y RG-T3020.

contribuyendo a la prevención de siniestros viales. También se alinea con las áreas transversales de: (i) Igualdad 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, incluyendo PcD y movilidad reducida; (ii) Cambio Climático y Sostenibilidad Ambiental, al contribuir en el desarrollo de estrategias para la promoción de modos de transporte activo, de forma segura y accesible; y (iii) Capacidad Institucional y Estado de Derecho, al fortalecer a los países en el diseño y gestión de estrategias de seguridad vial y el uso de herramientas digitales afines. Asimismo, es consistente con el Marco Sectorial de Transporte del BID (GN-2740-12), 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. Adicionalmente, contribuirá al Marco de Resultados Corporativos del Grupo BID (CRF) 2020-2023 ([GN-2727-12](#)) en el indicador de: beneficiarios objetivo de los servicios públicos que han sido adaptados para diversos grupos (#) como PcD.

- 2.8 Esta CT se alinea también con las respectivas Estrategias del Grupo BID con los países beneficiarios, al estar alineada con los resultados de: (i) Perú ([GN-3110-1](#)), al reducir la brecha de infraestructura de corto y largo plazo, (ii) Panamá ([GN-3055](#)), en el aumento de la participación femenina en los sectores de infraestructura; y (iii) El Salvador ([GN-3046-1](#)), en la mejora de la calidad de la infraestructura, con enfoque en mejorar la seguridad.

III. Descripción de los componentes y presupuesto

- 3.1 **Componente I: Implementación Estrategia de Movilidad Segura (US\$200.000).** Este componente busca apoyar los gobiernos en el desarrollo de acciones y programas de movilidad segura que protejan todos los actores viales, particularmente las mujeres, niños, adultos mayores o personas en condición de discapacidad a través de las siguientes actividades: (i) apoyo integral a la inclusión de aspectos de movilidad segura en las operaciones del Grupo del BID – préstamos públicos, préstamos a privados (BIDInvest), estructuración de bonos sociales (en coordinación con CMF), metodologías⁶, y estructuración de asociaciones público-privadas (en coordinación con la Unidad de APPs); (ii) diseño y asesoría técnica para la implementación de programas nacionales y locales de caminos seguros escolares en los países y ciudades beneficiarias, bien como para la implementación de estrategias de gestión de velocidad y movilidad activa; (iii) asesorías para los países en la recolección, análisis y uso de datos de siniestralidad con enfoque de género y diversidad (incluyendo PcD) para el diseño de programas de seguridad vial, diferenciando las dinámicas de cada grupo diversos y sus patrones de viaje, con el apoyo y uso de herramientas tecnológicas; y (iv) difusión y generación de contenido y conocimiento para la disseminación de resultados, productos de conocimiento y cursos de formación. Para cada una de las actividades, se prevén capacitaciones a los funcionarios públicos de las agencias de movilidad de países, provincias y ciudades.
- 3.2 **Componente II: Apoyo al Programa BID-FIA Movernos Seguros (US\$150.000).** Este componente busca apoyar a los países en mejorar sus políticas de seguro vehicular obligatorio, bajo el marco del Programa Movernos Seguros, con: (i) estudios actuariales, que definen el precio técnico para que sea viable y sostenible un sistema de aseguramiento vehicular obligatorio (para Perú). El estudio actuarial es un paso necesario para cualquier reformulación que se necesite hacer en reglamentos y leyes de seguros; (ii) estudios de los baremos de salud, que definen una franja de valor justo de las atenciones médicas en caso de siniestro vial, como insumo para el proceso de decisión de las compensaciones de las aseguradoras hospitales y tribunales de justicia

⁶ El BID cuenta con el Índice de caminabilidad sensible al género cuya metodología puede ser replicada.

(para El Salvador y Perú, pero la guía de baremos de salud es replicable a otros contextos, como para Panamá). Estos estudios serán validados por entidades privadas y públicas, como una guía de baremos de salud; (iii) encuestas de percepción de la población usuaria de las vías sobre la importancia de los seguros vehiculares obligatorios a la seguridad vial, reparación y compensación a las víctimas de tránsito (para Perú y El Salvador, con potencial a Panamá). Las encuestas producirán planes de comunicación junto a las agencias públicas, aseguradoras los clubes de la FIA en los países beneficiarios para diseminar en medios de comunicación; (iv) y comunicación, y diseminación, que financiarán infografías, diseminación de publicaciones y actividades de *advocacy* para concienciar la comunidad sobre la importancia de la movilidad segura.

- 3.3 **Co-publicaciones.** Esta CT financiará el desarrollo y publicación de notas técnicas y estudios con distintos socios estratégicos del área de seguridad vial. Con la Federación Internacional de Automóvil y la Federación Interamericana de Seguros (FIDES), se espera publicar notas técnicas referentes a los baremos de salud y estudios de datos de seguros vehiculares en LAC, y las encuestas de percepción. Con la *International Road Assessment Programme* (iRAP), se pretende publicar una nota técnica sobre la inclusión de iRAP en las auditorías de seguridad vial en LAC. Con la *International Motor Vehicle Inspection Committee* (CITA), se pretende publicar una nota técnica sobre los sistemas de inspección vehicular en LAC. El equipo determinará oportunamente si la colaboración con los mencionados socios estratégicos implicará que dichas publicaciones tengan el carácter de co-publicaciones, en cuyo caso, se seguirán las políticas y procedimientos del Banco para la suscripción del acuerdo de co-publicación que corresponda. En materia de derechos de propiedad intelectual, se procurará seguir la regla general bajo la cual el Banco es propietario de todos los derechos respecto de los productos de conocimiento que se deriven de la ejecución de la presente operación. Sin embargo, podrá considerarse el otorgamiento de licencias especiales o la propiedad compartida respecto de productos específicos, para lo cual el equipo consultará oportunamente con KIC y LEG para formalizar los acuerdos a que haya lugar.
- 3.4 El equipo determinará oportunamente si la colaboración con los mencionados socios estratégicos implicará que dichas publicaciones tengan el carácter de co-publicaciones, en cuyo caso, se seguirán las políticas y procedimientos del Banco para la suscripción del acuerdo de co-publicación que corresponda. En materia de derechos de propiedad intelectual, se procurará seguir la regla general bajo la cual el Banco es propietario de todos los derechos respecto de los productos de conocimiento que se deriven de la ejecución de la presente operación. Sin embargo, podrá considerarse el otorgamiento de licencias especiales o la propiedad compartida respecto de productos específicos, para lo cual el equipo consultará oportunamente con KIC y LEG para formalizar los acuerdos a que haya lugar.
- 3.5 **Resultados.** Los principales resultados de esta CT son: (i) operaciones del BID que financien actividades para una movilidad más segura; (ii) la implementación de políticas de movilidad urbana y caminos escolares por los países beneficiarios; (iii) funcionarios públicos capacitados y certificados en políticas de movilidad segura, accesibilidad universal y servicio incluyente de PcD; (iv) la participación de las entidades públicas en una red de movilidad urbana; y (v) la implementación de políticas de seguro vehicular por parte de los países beneficiarios.
- 3.6 El costo total de la CT es US\$350.000 que serán financiados por medio de recursos del Programa Estratégico para el Desarrollo de Infraestructura financiado con Capital Ordinario (GN-2819-14), específicamente de OC SDP Ventanilla 2 – Infraestructura (W2B), 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.

Presupuesto Indicativo

Componente	Descripción	Financiamiento BID / Fondo W2B	Financiamiento Total
Componente I	Implementación Estrategia de Movilidad Segura	US\$200.000	US\$200.000
Actividad 1.1	Apoyo Integral a la implementación de estrategias de infraestructura segura – desarrollo de tecnologías, promoción de iRAP, inclusión de actividades de movilidad segura, sostenible e inclusiva en los productos ofrecidos por el BID.	US\$100.000	US\$100.000
Actividad 1.2	Apoyo Integral a la implementación de estrategias de movilidad urbana segura, sostenible e inclusiva - Programa Regional de Caminos Seguros Escolares y promoción de estrategias de reducción de velocidad y movilidad activa	US\$50.000	US\$50.000
Actividad 1.3	Apoyo en la recolección, análisis y uso de datos de siniestralidad con un enfoque de género y diversidad (PcD) para diseños de programas de seguridad vial.	US\$30.000	US\$30.000
Actividad 1.4	Difusión, entrenamientos y promoción de los cursos en línea de movilidad segura.	US\$20.000	US\$20.000
Componente II	Apoyo al Programa BID-FIA Movernos Seguros	US\$150.000	US\$150.000
Actividad 2.1	Estudios técnicos para la implementación de políticas de seguros vehiculares obligatorios a servicio de la seguridad vial	US\$50.000	US\$50.000
Actividad 2.2	Estudios de percepción e implementación de planes de comunicación para la importancia de los seguros vehiculares para la seguridad vial	US\$80.000	US\$80.000
Actividad 2.3	Coordinación de las actividades de comunicación, y elaboración de piezas comunicacionales y planes de comunicación	US\$20.000	US\$20.000
Total		US\$350.000	US\$350.000

IV. Agencia Ejecutora y estructura de ejecución

- 4.1 **Agencia Ejecutora.** A solicitud de los países participantes, el BID a través de la División de Transporte (INE/TSP) será la Agencia Ejecutora (AE) del proyecto. La ejecución de esta CT por parte del Banco se justifica en las ventajas comparativas de una gestión centralizada para esta CT, donde el Banco ejercerá como un ente coordinador de las actividades en los diferentes países. Las partes técnicas de cada gobierno son: (i) El Salvador – el Vice-Ministerio de Transporte; (ii) Paraguay – la Agencia Nacional de Seguridad Vial; y (iii) Panamá – la Agencia Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre (ATTT). Para cada producto bajo esta consultoría, se trabajarán los términos de referencia de la consultoría y, posteriormente, la validación de los productos con las

entidades arriba mencionadas. Esto facilitará el desarrollo simultáneo de las actividades planificadas, fomentará la aplicación del conocimiento y experiencia relevante que el Banco ha adquirido en los últimos años respecto a los temas de seguridad vial y ampliará el impacto y difusión de los aprendizajes y resultados que se obtengan en la ejecución de la CT. El período de ejecución y desembolso será de 36 meses. 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. Las agencias beneficiarias darán seguimiento para que las actividades financiadas sean sostenibles, principalmente relativas al envío de anteproyectos, emisión de decretos y resoluciones, e implementación de políticas públicas diseñadas.

- 4.2 **Adquisición y gestión financiera.** Todas las actividades a ser ejecutadas bajo esta operación de CT han sido incluidas en el Plan de Adquisiciones (Anexo IV) y serán contratadas de acuerdo con las siguientes políticas del Banco: (a) AM-650 para consultores Individuales; (b) GN-2765-4 y sus Guías Operativas OP-1155-4 para Firmas Consultoras para servicios de naturaleza intelectual y; (c) GN-2303-28 para logística y servicios relacionados.

V. Riesgos importantes

- 5.1 Los principales riesgos a los que se enfrenta la ejecución de la CT 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 medio de la creación de grupos de trabajo con las distintas agencias para temáticas específicas de la movilidad segura, coordinados por el BID, bien cómo usar instancias como el Observatorio Interamericano de Seguridad Vial (OISEVI) y la Organización Mundial de Salud para armonizar las informaciones de siniestralidad⁷. 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.

VI. Excepciones a las políticas del Banco

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

VII. Salvaguardias Ambientales

- 7.1 Esta CT no financiará estudios de factibilidad o prefactibilidad de proyectos de inversión con estudios ambientales y sociales asociados; por lo tanto, está excluida del alcance del Marco de Política Ambiental y Social (MPAS) del Banco.

Anexos Requeridos:

[Solicitud del Cliente - RG-T4036](#)

[Matriz de Resultados - RG-T4036](#)

[Términos de Referencia - RG-T4036](#)

[Plan de Adquisiciones - RG-T4036](#)

⁷ Este año, la OMS lanzará su reporte de siniestralidad en el mundo, donde recoge por una misma metodología datos de siniestralidad vial de todos los países, incluyendo los países de LAC.