

Documento de Cooperación Técnica

Estrategia de Seguridad Vial 2014 - 2016

I. Información Básica de la CT

▪ País/Región:	Regional
▪ Nombre de la CT:	Estrategia de Seguridad Vial 2014 - 2016
▪ Número de CT:	RG-T2438
▪ Nombre del Préstamo/Garantía Asociado:	N/A
▪ Número del Préstamo/Garantía Asociado:	N/A
▪ Jefe de Equipo/Miembros:	Alejandro Taddia (Jefe de Equipo, INE/TSP), Claudia Bustamante, Eduardo Café, Javier Portillo y Ramiro Ríos (INE/TSP), Kevin McTigue (LEG/SGO)
▪ Taxonomía	Investigación y Difusión
▪ Fecha de Autorización del Abstracto de CT:	Junio 09 de 2014
▪ Beneficiario (países o entidades que recibirán la asistencia técnica):	Regional
▪ Agencia Ejecutora y nombre de contacto	INE/TSP
▪ Donantes que proveerán financiamiento:	Infrafund - IPF
▪ Financiamiento Solicitado del BID:	\$1.000.000
▪ Contrapartida Local, si hay:	-
▪ Periodo de Desembolso:	24 meses
▪ Fecha de Inicio requerido:	Julio de 2014
▪ Tipos de consultores (firmas o consultores individuales):	Firmas y consultores individuales
▪ Unidad de Preparación:	INE/TSP
▪ Unidad Responsable de Desembolso:	INE/TSP
▪ CT incluida en la Estrategia de País (s/n):	n/a
▪ CT incluida en CPD (s/n):	n/a
▪ 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 de la CT

- 2.1 El crecimiento económico y la creciente urbanización en América Latina y el Caribe (LAC) 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 y el Caribe, la tasa de víctimas mortales tuvo un aumento entre 2009 y 2013, pasando de 16,2 a 17,2 fallecidos por cada 100.000 habitantes. Esta tasa es más de dos veces la tasa de mortalidad en los países desarrollados como Francia, Suecia, España y Estados Unidos. La siniestralidad vial representa un impacto económico entre el 1,5% y 3,9% del Producto Interno Bruto (PIB) de los países de la región, y equivale, en años perdidos por fallecimiento prematuro, al impacto ocasionado por HIV/SIDA, cáncer de pulmón, tuberculosis y malaria juntos¹. Anualmente, en LAC hay más de 100.000 fallecidos y 5.000.000 de heridos por siniestros viales. En la región, la

¹ The cost of Road Injuries in Latin America 2013.

sinistralidad vial es la principal causa de mortalidad en el grupo de jóvenes de 5 a 14 años y la segunda causa de mortalidad en el grupo de 15 a 29 años. El 50% de los fallecimientos por accidentes viales ocurren en áreas urbanas; asimismo los usuarios vulnerables (peatones, ciclistas y motociclistas) representan al 50% de los fallecidos.

- 2.2 La Organización de las Naciones Unidas lanzó el Decenio de la Seguridad Vial 2011-2020, definiendo acciones en cinco pilares: gestión de seguridad vial, 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, para alcanzar una reducción del número de fatalidades del 50% al 2020. Como parte de este 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 En generación y diseminación de conocimiento, el BID elaboró dos estudios sobre diagnósticos de seguridad vial², una guía interactiva³ para diseño e implementación de proyectos de seguridad vial en transporte, un estudio de costos económicos de los siniestros viales⁴ y una evaluación de impacto del *Bus Rapid Transport* (BRT) en la reducción de los siniestros viales en el contexto urbano⁵ en Colombia. Los estudios fueron esenciales para comprender la dimensión del problema en LAC, definir las acciones a ser implementadas, las fortalezas, oportunidades y desafíos en cada país.
- 2.4 Dentro de los estudios de diagnóstico realizados, se identificaron las principales deficiencias que está enfrentando la Región, como son: (i) falta de liderazgo técnico y financiero de instituciones públicas; (ii) no todos los países disponen de Planes Nacionales de Seguridad Vial (PNSV); (iii) existencia de marcos legales, pero débil procedimiento sancionador, control, fiscalización y recursos humanos capacitados; (iv) débiles políticas educativas y de formación de conductores; (v) restricciones a la financiación; (vi) débiles estructuras de recolección y tratamiento de datos de siniestros; (vii) baja fiabilidad de datos de parque vehicular y escaso control de la inspección técnica de los mismos; (viii) ausencia de sistemas de identificación y gestión de tramos críticos, auditorías de seguridad vial, manuales de ingeniería de tránsito; y (ix) deficiente atención a víctimas y tiempos de respuesta de atención a accidentes.
- 2.5 Con el objetivo de fortalecer las instituciones y concientizar a la sociedad civil y los gobiernos acerca de mejoras de 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

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 (<http://www.iadb.org/es/temas/transporte/guia-bid-de-seguridad-vial/guia-bid-de-apoyo-a-proyectos-de-seguridad-vial,4018.html>),

⁴ [The Costs of Road Injuries in Latin America 2013](#), en colaboración con *Johns Hopkins University*.

⁵ En colaboración con la Universidad de los Andes.

Semanas de Seguridad Vial y Conferencias sobre el tema en Colombia, República Dominicana, Ecuador, Haití⁶, 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 LatinNCAP⁷, 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 el Banco de Desarrollo de América Latina; y al desarrollo del 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 préstamos aprobados incluyeron componentes o actividades de seguridad vial, por un monto de US\$ 194 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](#)).
- 2.8 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).
- 2.9 El objetivo general de esta CT es brindar apoyo técnico a los países de LAC y de esta manera beneficiar a la región con el fin de estabilizar el número de siniestros viales, 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) el fortalecimiento institucional de los gobiernos de LAC en el ámbito de Seguridad Vial; (ii) producción y disseminación de estudios de seguridad vial, con énfasis en el ambiente urbano; (iii) concientización y sensibilización pública, a fin de mejorar el comportamiento de los usuarios de las vías; y (iv) fortalecimiento en los protocolos de seguridad vehicular para los países de LAC.
- 2.10 La presente Cooperación Técnica (CT) es una continuación de la ejecución de las actividades iniciadas con las cooperaciones técnicas RG-T1986 y RG-T1900. Con los fondos de estas CTs, el Banco apoyó el fortalecimiento de la capacidad institucional y de gestión relacionadas a mejorar la seguridad vial en los países de la región. Se destaca la Estrategia Mesoamericana de Seguridad Vial, aprobada por los ministros de seguridad y de transporte en 2012, y la cual fue incluida como tema prioritario por

⁶ 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.

⁷ Programa de evaluación independiente de vehículos, que valora las condiciones de seguridad de los autos nuevos fabricados y vendidos en la región.

los ministros de salud de la región en diciembre del 2013. Entre las principales actividades desarrolladas con las anteriores CTs se incluyeron: (i) el fortalecimiento institucional y concientización de la sociedad civil; (ii) la generación y diseminación de conocimiento; (iii) el establecimiento de alianzas estratégicas con el sector público y privado; y (iv) la realización de diagnósticos y evaluaciones.

- 2.11 En cuanto a las lecciones aprendidas de la RG-T1900 y la RG-T1986 se citan las siguientes: (i) la necesidad de gestionar estratégicamente la Seguridad vial a nivel político, de los proyectos de transporte y en comunicación; (ii) las asociaciones con otras organizaciones como socios estratégicos han resultado claves para la obtención de recursos significativos que comparten la misma iniciativa de trabajar para reducir significativamente las muertes de tránsito y accidentes graves; (iii) los planes nacionales son necesarios para obtener los siguientes logros aumentar la concientización sobre la relevancia de seguridad vial y para la aplicación efectiva de soluciones que reduzcan los siniestros; y (iv) las campañas de comunicación son necesarias para acompañar a cada evento, acción y proyecto que se desarrolla por parte del BID. Esto con el fin de expandir el llamado que tienen los países en desarrollar políticas de seguridad vial.
- 2.12 Esta CT está orientada hacia la consolidación del conocimiento técnico y la capacidad de formular políticas. Su acción también se basa en el apoyo para la planeación y ejecución de actividades de seguridad vial y el apoyo gubernamental brindado en aspectos técnicos, legislativos, institucionales, presupuestarios, jurídicos y normativos que contribuyen a la creación de políticas de seguridad vial.

III. Descripción de las actividades/componentes y presupuesto

- 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”. Se busca: (i) contribuir al fortalecimiento de la institucionalidad multisectorial 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.
- 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 diseminación de estudios y capacitaciones 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; y (iii) apoyo a la Red de Universidades para la Seguridad Vial (CIFAL – Curitiba) y lanzamiento del Segundo Concurso de Estudios de Caso en Seguridad Vial.

Se continuará con el trabajo iniciado en el ámbito de colaboración con otros bancos multilaterales⁸ con la elaboración de metodologías y herramientas de trabajo como las guías de evaluación de seguridad vial, los indicadores de avance en proyectos de seguridad vial y el desarrollo del Observatorio Iberoamericano de Seguridad Vial y su expansión a la región del Caribe.

- 3.3 **Componente 2. Pilar de Infraestructura más Segura.** A través de este componente se contribuirá en la mejora de la calidad de la infraestructura, a través de las siguientes actividades: (i) desarrollo y disseminación de guías de auditoría e inspecciones viales; y (ii) diagnóstico en ámbitos urbanos, de relevamiento de problemática y soluciones implementadas, ventajas y desventajas, fortalezas, oportunidades y debilidades.
- 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, incluyen el apoyo al diseño e implementación de protocolos de verificación de vehículos, en línea con los utilizados actualmente por otros programas NCAP en el mundo.
- 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 apoyará la implementación, desarrollo y disseminación de las Semanas de Seguridad Vial.
- 3.6 **Componente 5. Apoyo a la implementación.** Con el desarrollo de este componente se brindará asesoría y apoyo técnico para estructurar, ejecutar y monitorear los distintos programas y actividades de la estrategia de seguridad vial del Banco.

Matriz de Resultados Indicativa

Objetivo	Resultado	Indicador
Fortalecer la capacidad institucional de los gobiernos de América Latina en el ámbito de Seguridad Vial	Gobiernos de LAC con capacidad institucional en el ámbito de SV fortalecida	Número de países de LAC que mejoraron su estado de Seguridad Vial
Adoptar estándares internacionales de seguridad vehicular para los países de ALC.	Países con hoja de ruta en seguridad vehicular de estándares WP 29	Número de países en proceso de implementar estándares vehiculares WP 29

⁸ La participación de los miembros activos del grupo de Bancos Multilaterales de Desarrollo incluye al Banco Africano de Desarrollo, el Banco Asiático de Desarrollo, el Banco de Desarrollo de América Latina, el Banco Europeo de Inversiones, el Banco Europeo de Reconstrucción y Desarrollo, el Banco Interamericano de Desarrollo, el Banco Islámico de Desarrollo, y el Banco Mundial.

Matriz de Productos Indicativa

Componente	Actividades	Productos	Indicador
1. Pilar de Gestión Institucional	Apoyo a la Elaboración de Planes Nacionales de Seguridad Vial	Producto 1: Planes de seguridad vial. (Meta=3)	Planes de Seguridad vial completos y aprobados
	Actualización del diagnóstico de Seguridad Vial en LAC	Producto 2: Diagnóstico de Seguridad vial en LAC. (Meta=1)	Diagnóstico de Seguridad vial publicado.
	Apoyo a la Red de Universidades, con el Segundo lanzamiento del concurso de casos de estudio en seguridad vial	Producto 3: Concurso de casos de estudio de seguridad vial (Meta=1)	Casos ganadores del concurso publicados.
	Fortalecimiento del Observatorio de Seguridad Vial, Jamaica	Producto 4: Plan de Acción para el Observatorio de Seguridad Vial (Meta=1)	Plan de Acción para el Observatorio de Seguridad Vial presentado al Gobierno.
2. Pilar de Infraestructura más segura	Desarrollo y diseminación de las guías de auditorías e inspecciones en seguridad vial.	Producto 5: Guías de seguridad vial (Meta=2)	Guías para la realización de auditoría/inspecciones en seguridad vial
	Elaboración de un diagnóstico urbano para LAC	Producto 6: Diagnóstico urbano (Meta=1)	Diagnóstico en seguridad vial urbano publicado.
3. Pilar de Vehículos más Seguros	Apoyar el diseño e implementación de protocolos de seguridad vehicular	Producto 7: Estudios soporte para el cambio de regulación (Meta=1)	Estudios soporte para el cambio de regulación vehicular elaborados
4. Pilar de usuarios más Seguros	Apoyo a las semanas de seguridad vial	Producto 8: Semanas de seguridad vial (Meta=3)	Semanas de seguridad vial desarrolladas

El presupuesto total de esta CT es de US\$1.000.000, apoyando los pilares de Seguridad Vial, tal como se menciona a continuación:

Presupuesto Indicativo

Componente	BID (Fondo)	Contrapartida	Financiamiento total
1. Pilar de Gestión Institucional	300.000	0	300.000
2. Pilar de infraestructura	200.000	0	200.000
3. Pilar de Vehículos	160.000	0	160.000
4. Pilar de Usuarios	200.000	0	200.000
5. Apoyo a la Implementación	140.000	0	140.000
Total	1.000.000	0	1.000.000

IV. Agencia Ejecutora y Estructura de Ejecución

- 4.1 El Organismo Ejecutor será el BID, por medio de la División de Transporte en Washington, D. C., 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).

V. Riesgos Importantes

- 5.1 Los riesgos asociados en el desarrollo e implementación 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. A nivel regional, el BID 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.
- 5.2 La concientización del problema de Seguridad Vial ya ha sido diseminada mundialmente, sin embargo, hay países en los que hay que realizar mayores gestiones para incentivar la prioridad que se le asigna a esta problemática en comparación con otros temas de la agenda política.

VI. Excepciones a las Políticas del Banco

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”. (Ver anexo de Filtros Ambientales [SPF](#) y [SSF](#))

Anexos Requeridos:

- Anexo I. [Términos de Referencia](#)
- Anexo II. [Plan de Adquisiciones](#)

ESTRATEGIA DE SEGURIDAD VIAL 2014- 2016

RG-T2438

CERTIFICACIÓN

Por la presente certifico que esta operación fue aprobada para financiamiento por el Fondo para la Preparación de Proyectos de Infraestructura – InfraFondo (IPF), de conformidad con la comunicación de fecha 09 de junio de 2014 suscrita por Gerhard Lair, ORP/GCM. Igualmente, certifico que existen recursos en el mencionado fondo, hasta la suma de US\$1.000.000, 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)

1 de agosto, 2014

Sonia M. Rivera
Jefe

Fecha

Unidad de Gestión de Donaciones y Cofinanciamiento
ORP/GCM

APROBACIÓN

Aprobado:

(Original firmado)

1 de agosto, 2014

Nestor Roa, a.i.
Gerente de Sector

Fecha

Sector de Infraestructura y Medio Ambiente
INE/INE