

ABSTRACTO DE COOPERACIÓN TÉCNICA

I. Información Básica del Proyecto

▪ País/Región:	Perú/CAN - Grupo Andino
▪ Nombre de la CT:	Apoyo a la mejora de la Seguridad Vial en Peru
▪ Número de CT:	PE-T1506
▪ Jefe de Equipo/Miembros:	CAPRISTAN MIRANDA, RAFAEL (INE/TSP) Team Leader; LEANO, JUAN MANUEL (TSP/CAR) Alternate Team Leader; WENDY MOREANO (INE/TSP); VILLAFUERTE MANZANO, ALBA CECILIA (CAN/CAN); MENDOZA BENAVENTE, HORACIO (LEG/SGO); ESPINOZA CARMONA, FABIOLA (INE/TSP); RODRIGUEZ GONZALEZ, ROBERTO EDUARDO (INE/TSP)
▪ Taxonomía:	Client Support
▪ Número y nombre de la operación que apoyará la CT:	N/A
▪ Fecha del Abstracto de CT:	21 Feb 2022
▪ Beneficiario:	Perú
▪ Agencia Ejecutora:	INTER-AMERICAN DEVELOPMENT BANK
▪ Financiamiento solicitado del BID:	US\$300,000.00
▪ Contrapartida Local:	US\$0.00
▪ Periodo de Desembolso:	36 meses
▪ Tipos de consultores:	Individuos; Empresas
▪ Unidad Responsable de Preparación:	INE/TSP - Transporte
▪ Unidad Responsable de Desembolso:	CAN/CPE - Representación Perú
▪ 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 2010-2020:	Productividad e innovación; Capacidad institucional y estado de derecho

II. Objetivos y Justificación de la CT

- 2.1 Apoyar el diseño, mejora e implementación de políticas públicas en Seguridad Vial que permita reducir el número de siniestros, lesionados y fallecidos. Entre las acciones que se preve financiar, se incluye la mejora en auditorías e inspecciones de seguridad vial, mejora de los seguros, protección de usuarios vulnerables, así como estudios para el uso de ITS para la seguridad vial.
- 2.2 En los diez años del lanzamiento de la Década de Acción para la Seguridad Vial (2011-2020) de las Naciones Unidas, se observaron inversiones importantes en actividades de seguridad vial alrededor del mundo. En el Perú, los últimos 25 años se han realizado esfuerzos por mejorar el sistema de gestión de seguridad en el país, emitiendo políticas, así como creando nuevas estructuras institucionales con competencias específicas en gestión de seguridad vial. En efecto, en el año 2019, se crea la Dirección de Seguridad Vial (DSV), como una unidad orgánica del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC). La DSV está encargada de impulsar y coordinar estrategias de desarrollo de seguridad vial en el marco de la política nacional en materia de transporte y demás instrumentos de seguridad vial asociados a esta. A pesar de los esfuerzos realizados por el MTC, no se ha conseguido resultados satisfactorios, ya que la cantidad de muertes y lesionados sigue creciendo. Desde el año 2020, el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) y la DSV, vienen colaborando en actividades que se inscriben en los pilares de infraestructura segura,

movilidad urbana y políticas públicas con el objetivo de reducir la siniestralidad en las vías. Se trata de actividades como la implementación del Observatorio Nacional de Logística, asistencia en el desarrollo de normativas de gestión de velocidades, apoyo en la elaboración de la política nacional de seguridad vial, análisis institucional y acciones de fortalecimiento técnico, que han tenido impacto en el posicionamiento de la seguridad vial en el MTC. Finalmente, con el propósito de promover una infraestructura más eficiente, accesible y segura para todos los usuarios esta Cooperación Técnica (CT) se alinea a la Visión 2025 contribuyendo a la recuperación económica principalmente bajo los siguientes cuatro pilares: (i) Integración Regional.; (ii) Resiliencia al Cambio Climático; (iii) Transformación Digital; y (iv) Género y Diversidad. Desarrollar proyectos de corredores seguros a nivel regional permitirá que se contribuya al fortalecimiento de las cadenas de valor y a mejorar la competitividad de las regiones. Asimismo, una recuperación segura debe ser sostenible desde el punto de vista ambiental, cambio climático y de seguridad vial. La promoción de los modos activos debe ir de la mano con la provisión de infraestructura segura y accesible para aumentar la participación de estos modos de transporte. Por otra parte, la renovación de flota e incursión en nuevas tecnologías vehiculares deben representar una oportunidad para contar con mayores estándares ambientales y de seguridad activa y pasiva. Además, se debe apoyar la incorporación de herramientas tecnológicas para la gestión de velocidades y relevamiento de información, lo cual permitirá mejorar los procesos de monitoreo y mantenimiento de la infraestructura vial contribuyendo a la prevención de siniestros viales y a responder de manera eficiente a los riesgos actuales y futuros por la variabilidad y cambio climático. Por último, reducir el número de víctimas por siniestros viales permitirá que no continúe aumentando la brecha de pobreza en nuestra región. Las acciones previstas en la CT se realizarán con perspectiva de género ya que los estudios de corredores seguros deberán considerar el uso de señalética inclusiva, relevamientos de información y diagnósticos desagregados por sexo, con especial énfasis en las estadísticas de usuarios vulnerable.

III. Descripción de las Actividades y Resultados

- 3.1 **Componente I: Estudios de pre-inversión para formulación de programa de seguridad vial en Perú.** El componente financiará estudio de pre-inversión para la formulación de un programa de inversión de seguridad vial, considerando los parámetros y metodología de Invierte.Pe. El programa incluirá acciones para implementación de corredores seguros, en los que se propondrá la implementación de sistemas inteligentes de transporte para la gestión de la velocidad y relevamiento de información. El componente también considera el financiamiento de las actividades de supervisión y monitoreo del estudio.
- 3.2 **Componente II: Desarrollo metodológico e institucional para la gestión de la seguridad vial.** El componente financiará: (i) guías metodológicas para planes de seguridad vial regional; (ii) planes de entornos seguros en las escuelas; y (iii) diseño de propuesta institucional para la agencia de seguridad vial. Las guías considerarán aspectos de género y tener indicadores diferenciados.
- 3.3 **Componente III: Diseño e Implementación de políticas para seguridad vial.** El componente financiará asistencia técnica para desarrollo de: (i) normativa para motos y mototaxis; (ii) seguridad vehicular (difusión al consumidor); (iii) seguridad peatonal y ciclistas; y (iv) actualización de normativas (retención infantil, cascos para motos, entre los principales).
- 3.4 **Componente IV: Gestión del conocimiento.** Este componente permitirá documentar los avances innovadores que se identifiquen en el componente 1, 2 y 3. El resultado esperado de este componente será la realización de productos de conocimiento que permitan una divulgación de la información.

IV. Presupuesto

Presupuesto Indicativo

Actividad/Componente	BID/Financiamiento por Fondo	Contrapartida Local	Financiamiento Total
Estudios de pre-inversión para formulación de programa de seguridad vial en Perú	US\$130,000.00	US\$0.00	US\$130,000.00
Desarrollo metodológico e institucional para la gestión de la seguridad vial	US\$70,000.00	US\$0.00	US\$70,000.00
Diseño e Implementación de políticas para seguridad vial	US\$60,000.00	US\$0.00	US\$60,000.00
Gestión del conocimiento	US\$40,000.00	US\$0.00	US\$40,000.00
Total	US\$300,000.00	US\$0.00	US\$300,000.00

V. Agencia Ejecutora y Estructura de Ejecución

- 5.1 La agencia ejecutora será el Banco, a solicitud del Gobierno de Perú, a través de la División de Transporte del Departamento de Infraestructura y Energía (INE/TSP). El Banco realizará las contrataciones de acuerdo con los métodos y políticas de adquisiciones establecidos del BID, 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 a la política GN-2303-28. La División de INE/TSP será el encargado de la preparación y la publicación de solicitudes de expresiones de interés, la elaboración de listas cortas, la preparación y distribución de solicitudes de propuestas, la evaluación y selección de los consultores conforme a los criterios establecidos en las solicitudes de propuestas, y la negociación de los contratos respectivos. Además de los componentes mencionados anteriormente, se espera que el personal del BID brinde conocimiento especializado técnico y de primera mano en las actividades que serán implementadas en todos los componentes. El resultado de este apoyo se materializará a través de reportes, talleres, presentaciones en eventos, entre otros. Esto es esencial para la correcta aplicación de la CT y para garantizar una adecuada ejecución de los fondos de la presente cooperación técnica.
- 5.2 Dado que la División de INE/TSP tiene el conocimiento especializado en la prestación de asistencia en los temas de interés relacionados con el objeto de esta CT, se propone que el Banco, a través de INE/TSP, sea la agencia ejecutora.

VI. Riesgos Importantes

- 6.1 El riesgo principal es la falta de acceso a la información requerida para la elaboración de los análisis. En caso de recurrir a fuentes primarias, este riesgo será mitigado a través de la relación del Banco con los actores de los sectores público y privado de los países que se analizarán, tanto por los proyectos que ya fueron financiados, como por la asistencia técnica que se les ha brindado en el sector de seguridad vial, dado que serían ellos los encargados de suministrar esa información. En caso de que esto sea insuficiente, se podrá recurrir a fuentes secundarias de información, como reportes previos y estudios similares para la elaboración de los análisis y reportes que sustentarán las consultorías a realizarse.

- 6.2 Por efectos de la pandemia se priorizarán medidas tendientes a la mitigación de eventuales riesgos para los equipos involucrados con esta CT. Las medidas comprenden, entre otros aspectos, la adquisición remota de información primaria, fortalecimiento de búsqueda y priorización de fuentes de información, y consideración de parámetros de bioseguridad para eventuales capacitaciones presenciales.

VII. Salvaguardias Ambientales

- 7.1 La clasificación ESG para esta operación es "indefinida".