

ABSTRACTO DE COOPERACIÓN TÉCNICA

I. Información Básica del Proyecto

▪ País/Región:	ARGENTINA/CSC - Cono Sur
▪ 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 Alternativo del Equipo de Proyecto; LORENA PEINADO (INE/TSP); VERISSIMO DA SILVA, CAROLINA (LEG/SGO); INDO LAZARO (INE/TSP)
▪ Taxonomía:	Apoyo al Cliente
▪ Número y nombre de la operación que apoyará la CT:	N/A
▪ Fecha del Abstracto de CT:	28 Feb 2023
▪ Beneficiario:	Argentina
▪ Agencia Ejecutora:	INTER-AMERICAN DEVELOPMENT BANK
▪ Financiamiento solicitado del BID:	US\$200,000.00
▪ Contrapartida Local:	US\$0.00
▪ Periodo de Desembolso:	24 meses
▪ Tipos de consultores:	Individuos; Empresas
▪ Unidad Responsable 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 2010-2020:	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 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 la implementación de intervenciones de bajo costo y alto impacto en municipios priorizados.
- 2.2 América Latina y el Caribe es una de las regiones con mayor tasa de mortalidad por accidentes viales, alcanzando la cifra de 17 víctimas fatales cada 100 mil habitantes. 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 motorizados.
- 2.3 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. Estudios de UNICEF han concluido 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 5 y 9 años. 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. Además, 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 Misiones.

- 2.4 Es importante destacar, que los siniestros ocurren principalmente en rutas, seguidas por calles y avenidas; y la mayor parte son colisiones, seguidas por atropellos a peatones. Los usuarios más vulnerables de las vías representan más de la mitad del total de fallecidos en siniestros viales en el país. Además, los grupos de edad comprendidos entre 15 y 34 años concentran el mayor porcentaje de víctimas fatales, casi el 40% del total.
- 2.5 Respecto al tipo de vehículo, casi la mitad de las víctimas fatales son usuarios de motocicletas, usadas mayoritariamente por jóvenes menores de 35 años. Además, en más del 35% de los casos, alguno de los ocupantes de la motocicleta no utiliza casco.
- 2.6 Con relación a la seguridad vial infantil, en 2018 se reguló 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.
- 2.7 Existen diversos factores de riesgo que influyen en la siniestralidad vial en el país, como la inadecuada conservación de la infraestructura vial. 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 reducida.
- 2.8 Los elevados impactos económicos y sociales de la inseguridad vial han posicionado la siniestralidad vial como un problema de salud pública a nivel internacional. Los costos directos son: (i) la pérdida por productividad; y (ii) los costos humanos. Los costos indirectos incluyen: (a) los costos médicos; (b) los daños de la propiedad; y (c) los costos administrativos. Se estima que el costo total en 2019 fue de 354.086 millones de pesos argentinos, lo que representó el 1,6% del PBI a precios corrientes de ese año.

III. Descripción de las Actividades y Resultados

- 3.1 **Componente I: Planificación de la seguridad vial en ciudades intermedias priorizadas.** Financiará la elaboración de planes de seguridad de vial para municipios en ciudades intermedias de Argentina, que promuevan la movilidad segura y sostenible. Se establecerán los procesos lógicos de diagnóstico de la seguridad vial que permitirán definir objetivos y acciones claves para abordar problemáticas determinadas, así como procedimientos de monitoreo, seguimiento e indicadores de actividades. Estos planes de seguridad vial estarán enmarcados en una perspectiva de género y diversidad.
- 3.2 **Componente II: Pilotos de intervenciones de seguridad vial de bajo costo y alto impacto.** Apoyará la implementación y evaluación de medidas para disminuir la tasa de fatalidad de usuarios vulnerables y la gravedad de las lesiones, incrementar el uso de elementos de seguridad por parte de quienes viajan en moto o bicicleta, así como acciones para mejorar la seguridad vial infantil.
- 3.3 **Componente III: Difusión del conocimiento.** Apoyará actividades de difusión de resultados, facilitación del diálogo entre las agencias y ciudades involucradas y generación de productos de comunicación.

IV. Presupuesto

Presupuesto Indicativo

Actividad/Componente	BID/Financiamiento por Fondo	Contrapartida Local	Financiamiento Total
Planificación de la seguridad vial en ciudades intermedias priorizadas	US\$75.000,00	US\$0,00	US\$75.000,00
Pilotos de intervenciones de seguridad vial de bajo costo y alto impacto	US\$75.000,00	US\$0,00	US\$75.000,00
Difusión del conocimiento	US\$50.000,00	US\$0,00	US\$50.000,00
Total	US\$200.000,00	US\$0,00	US\$200.000,00

V. Agencia Ejecutora y Estructura de Ejecución

- 5.1 El organismo ejecutor será el Banco a través de la División de Transporte del Departamento de Infraestructura y Energía (INE/TSP). El Banco contratará de conformidad con las Políticas para la Selección y Contratación de Consultores financiados por el BID (GN-2350-15), la Política para la Selección y Contratación de Empresas Consultoras para Trabajos Operacionales Ejecutados por el Banco (GN-2765 - 1) ya la Política de Empleo Complementario (AM-650). El Banco contratará los servicios de consultores individuales, firmas consultoras y servicios distintos a los de consultoría de conformidad con las políticas y procedimientos vigentes en el Banco. La División TSP 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.
- 5.2 Dado que la División de Transporte del Departamento de Infraestructura y Energía (INE/TSP) cuenta con conocimientos especializados en brindar asistencia en temas de interés relacionados con la materia objeto de esta CT, el Gobierno de Argentina propone que el Banco, a través del INE/TSP, sea el organismo ejecutor, facilitando la mediación y participación de los diferentes organismos y actores involucrados.

VI. Riesgos Importantes

- 6.1 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 local y/o provincial. Esto podría ralentizar la ejecución de las actividades y el progreso general de la CT. Para mitigar este riesgo, en primer lugar, el Banco será la entidad ejecutora que lidere la coordinación y comunicación con los consultores contratados. Además, 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.

VII. Salvaguardias Ambientales

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