

Documento de Cooperación Técnica (CT)

I. Información Básica de la CT

▪ País/Región:	Perú
▪ 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) Líder del Equipo; Leano, Juan Manuel (TSP/CAR) Jefe Alternativo del Equipo de Proyecto; Espinoza Carmona, Fabiola (INE/TSP); Mendoza Benavente, Horacio (LEG/SGO); Rodriguez Gonzalez, Roberto Eduardo (INE/TSP); Villafuerte Manzano, Alba Cecilia (CAN/CAN); Wendy Moreano (INE/TSP)
▪ Taxonomía:	Apoyo al Cliente
▪ Operación a la que la CT apoyará:	.
▪ Fecha de Autorización del Abstracto de CT:	21 Feb 2022.
▪ Beneficiario:	Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC)
▪ 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\$300,000.00
▪ Contrapartida Local, si hay:	US\$0
▪ Periodo de Desembolso (incluye período de ejecución):	36 meses
▪ Fecha de inicio requerido:	27 de junio de 2022
▪ Tipos de consultores:	Firmas y consultores individuales
▪ Unidad 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 2020-2024:	Inclusión social e igualdad; Productividad e innovación; Capacidad institucional y estado de derecho; Sostenibilidad ambiental; Igualdad de género

II. Objetivos y Justificación de la CT

- 2.1 Los siniestros de tránsito están posicionados como la principal causa de muerte en América Latina y el Caribe (ALC). La inseguridad vial afecta a todos los ciudadanos, sus consecuencias son inmediatas y visibles, además de generar un costo social y económico.
- 2.2 En los 10 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. El objetivo del decenio 2021-2030 es lograr al menos una reducción del 50% en las lesiones y muertes por siniestros de tránsito para el 2030. Este objetivo es alcanzable, en todos los entornos, si todos los países aplican las soluciones existentes con un enfoque de sistema seguro durante los próximos 10 años.

- 2.3 En el Perú, en 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 el año 2008 el Consejo Nacional de Seguridad Vial establece que los Gobiernos Regionales (GR) deben constituir Consejos Regionales de Seguridad Vial, encargados de elaborar sus planes regionales, los mismos que deben estar alineados con el plan nacional. Se han creado 25 Consejos Regionales de Seguridad Vial en las 25 regiones, sin embargo, no existe un área específica que aborde la gestión en seguridad vial. En el Perú, la tasa de fallecidos en 2019 por cada 100 mil habitantes fue de 9,6. La tasa de fallecidos en el 2020 disminuyó en 31,3% con respecto al 2019, mientras que, en el 2021, producto de la eliminación progresiva de las restricciones de movilización por la COVID 19, se incrementó en 24,3% respecto al 2020¹.
- 2.4 En el año 2019, se crea la Dirección de Seguridad Vial (DSV), como una unidad orgánica del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), dependiente de la Dirección de Políticas y Normas de Transporte Multimodal. 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 han conseguido resultados satisfactorios, ya que la cantidad de muertes y lesionados sigue creciendo, y no se ha logrado revertir esta tendencia.
- 2.5 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 puntuales como la implementación del Observatorio Nacional de Seguridad Vial, asistencia en el desarrollo de normativas de gestión, límite de velocidades, apoyo en la elaboración de la política nacional de seguridad vial, análisis institucional y acciones de fortalecimiento técnico. Estas actividades han permitido posicionar la agenda de seguridad vial en un alto nivel de prioridad en el MTC.
- 2.6 El objetivo de la CT es apoyar el diseño, mejora e implementación de políticas públicas en seguridad vial que permitan reducir el número de siniestros, lesionados y fallecidos. Entre las acciones que se prevé financiar, se incluye generar un programa de inversión que permita la implementación de corredores seguros, la mejora en auditorías e inspecciones de seguridad vial, mejora de los seguros, protección de usuarios vulnerables, así como estudios para el uso de Sistemas Inteligentes de Transporte (ITS) para aumentar los niveles de seguridad. Además, se busca fortalecer la estructura institucional para poder gestionar de una manera adecuada estos aspectos.
- 2.7 En este contexto, el valor agregado provisto por el BID mediante esta CT es la capacidad de apoyar técnicamente al gobierno para mejorar la seguridad vial, implementando estrategias innovadoras, teniendo en cuenta las buenas prácticas y lecciones aprendidas en la región y a nivel internacional.
- 2.8 El Banco tiene amplia experiencia en el sector, lo que ha permitido la implementación exitosa tanto de operaciones de préstamo como CT. Como lecciones aprendidas se debe señalar que, para un diálogo fluido e implementación adecuada de las diversas

¹ [Informe de víctimas fatales en siniestros de tránsito](#), DSV, 2021.

operaciones, se recomienda que este dialogo se lleve a cabo con directivos de nivel medio y nivel técnico, considerando que las autoridades del sector tienen un alto nivel de rotación. Para el caso de esta CT el dialogo técnico se realiza con los funcionarios de la DSV y es dicha dirección quien valida los temas con sus respectivas autoridades. Respecto al relacionamiento con los GR, también es la DSV quien lleva a cabo dichas coordinaciones. Actualmente la DSV ya tiene un buen nivel de coordinación con los GR, ya que brinda asistencia técnica para el desarrollo de acciones de seguridad vial en dichos niveles de gobierno.

- 2.9 **Alineación estratégica.** La CT se alinea con la Estrategia del Grupo BID con el país 2017-2021 (GN-2889), específicamente con el objetivo estratégico de incrementar la infraestructura de calidad, como un elemento para la mejora de la productividad, que es un área prioritaria identificada en dicha estrategia.
- 2.10 La CT se alinea con la Actualización de la Estrategia Institucional 2020-2024 (AB-3190-2) estratégicamente con los desafíos de desarrollo de: (i) Inclusión Social e Igualdad, al promover planes que tienen como agente principal a actores vulnerables en su seguridad vial; y (ii) Productividad e Innovación, promoviendo infraestructura segura. También se alinea con las áreas transversales de: (i) **Igualdad de Género y Diversidad**, ya que, los estudios de corredores viales seguros se realizarán con perspectiva de género, incluyendo a personas con discapacidad (PcD) y personas con movilidad reducida (PMR). En efecto, dentro de sus acciones se desarrollará programas y políticas que consideren las diferencias entre hombres y mujeres en comportamiento y percepción sobre seguridad vial, así como los principios y estándares de accesibilidad universal tanto en la infraestructura vial como el diseño urbano. Asimismo, se incluirán acciones que respondan a las necesidades y comportamientos de todos los usuarios como la incorporación de señalética inclusiva, relevamiento de información y diagnósticos desagregados por sexo y edad, con especial énfasis en las estadísticas de usuarios vulnerables como PcD; relevamiento de información sobre efectos de siniestros viales en las familias (mayores gastos económicos, aumento de cargue de cuidado de las mujeres, etc.), campañas de educación vial dirigidas a eliminar/prevenir la violencia contra las mujeres, diagnóstico e intervención para ayudar a las entidades a responder preventivamente a problemas de acoso sexual laboral; (ii) **Cambio Climático (CC) y Sostenibilidad Ambiental**, al promover una movilidad sostenible que brinde condiciones de infraestructura segura y accesible para las personas que se desplazan a pie o en bicicleta. Además, se promoverá 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 CC, derivado de las emisiones de Gases de Efecto Invernadero (GEI); y (iii) **Capacidad Institucional y Estado de Derecho**, al promover mejoras en la gobernanza de instituciones relacionadas a la seguridad vial. Adicionalmente, el programa contribuirá al Marco de Resultados Corporativos (CRF) 2020-2023 (GN-2727-12) mediante los indicadores de “vías construidas o mejoradas (km)” y “beneficiarios de una mayor resiliencia a desastres y efectos del CC (#)”.
- 2.11 La CT se alinea con la Estrategia de Infraestructura Sostenible para la Competitividad y el Crecimiento Inclusivo (GN-2710-5), promoviendo el acceso a los servicios de infraestructura; y es consistente con: (i) los Marcos Sectoriales de: (a) Transporte (GN-2740-12), al promover sistemas de transporte accesibles, eficientes y seguros; y (b) CC (GN-2835-8), al incluir un enfoque especial en la definición de acciones para

la mitigación al CC; y (ii) los Planes de Acción de: (a) Género para Operaciones 2020-202 (GN-2531-19); y (b) Diversidad para Operaciones 2019-2021 (GN-3001).

- 2.12 A su vez, la CT se alinea con el objetivo del fondo al optimizar la calidad del diseño y la eficiencia en la ejecución de los proyectos de infraestructura y cumple con las actividades elegibles del mismo mencionados en el documento de Programas Estratégicos para el Desarrollo Financiados con Capital Ordinario (GN-2819-14).
- 2.13 **Alineación Visión 2025.** Esta CT es consistente con la [Visión 2025 Reinvertir en las Américas: Una Década de Oportunidades](#) en su primer enfoque "trabajar por un crecimiento económico sostenible e incluyente" al promover infraestructura adecuada para corredores viales seguros y accesibles, y fortalecer el modelo organizacional de la seguridad vial en el Perú. Principalmente bajo los pilares de Género y Diversidad, Resiliencia al CC, y Economía Digital. Reducir el número de víctimas por siniestros viales evitará un aumento de la brecha de pobreza en nuestra región. Varios estudios han mostrado que un siniestro vial que cause la muerte o que ocasione lesiones graves afecta significativamente los ingresos y los patrones de gasto. Esto se da especialmente para hogares que no estén dentro del sistema de seguridad social, que, por lo general, son aquellos que cuentan con menos recursos económicos. A su vez, ofrecer opciones de movilidad segura con perspectiva de género teniendo en cuenta los aspectos determinantes, en términos de infraestructura y servicios, que las mujeres necesitan brindará las condiciones para contribuir a su autonomía. Así mismo, una recuperación segura debe ser sostenible desde el punto de vista ambiental, del CC y de seguridad vial. Por un lado, la promoción de los modos activos debe ir de la mano con la provisión de infraestructura segura y accesible para las personas que se desplazan a pie o en bicicleta y aumentar la participación de estos modos de transporte principalmente en las ciudades. Por otra parte, la Declaración de Estocolmo establece mantener el enfoque en la gestión de la velocidad, señalando que los esfuerzos por reducir la velocidad tendrán un efecto beneficioso en la calidad del aire y el CC, además de ser vitales para reducir el número de víctimas mortales y heridos por accidentes de tráfico. Por último, la promoción del uso de ITS apoyará la incorporación de herramientas tecnológicas para la gestión de activos mejorando así 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 del clima derivado de las emisiones GEI históricas y emisiones futuras.

III. Descripción de las Actividades/Componentes y Presupuesto

- 3.1 Para lograr estos objetivos, la CT contará con cuatro componentes:
- 3.2 **Componente 1. Estudios de preinversión para formulación de programa de seguridad vial en Perú (US\$130.000).** Financiará el estudio de preinversión para la formulación de un programa de inversión de seguridad vial, considerando los parámetros y metodología del sistema de inversión pública de Perú (denominado Invierte.Pe). El diseño del programa contará con un análisis para la implementación de corredores seguros, incluyendo: (i) elaboración del Plan de Seguridad Vial, el cual identificará los puntos críticos de mayor accidentabilidad, a fin de determinar las intervenciones que se requerirán, así como la magnitud del financiamiento. Este plan deberá incluir patrones diferenciados de movilidad entre hombres y mujeres, y campañas de educación dirigidas a prevenir la violencia vial contra las mujeres, para ello también se evaluará si en el programa de inversión a ser diseñado, se podrá

incorporar a la iniciativa ELSA (Espacios Libres de Acoso Sexual); (ii) estudios técnicos para el diseño y planificación de corredores que prioricen a las personas tomando en cuenta las necesidades de todos los usuarios: peatones, PcD, ciclistas, motociclistas, conductores de automóviles, camiones y autobuses, asegurándose que los requerimientos de función, velocidad, asignación del espacio viario y diseño estén incorporados e incluyendo a personas con movilidad reducida en el uso del espacio; (iii) diseño de requerimientos y especificaciones de ITS para la gestión de la velocidad, relevamiento de información vehicular y fiscalización electrónica para la reducción de los siniestros de tránsito; (iv) diseño de los componentes institucionales, de políticas y fortalecimiento institucional; y (v) actividades de supervisión y monitoreo como la realización de auditorías de seguridad vial en las vías existentes.

- 3.3 **Componente 2. Desarrollo metodológico e institucional para la gestión de la seguridad vial (US\$70.000).** Financiará las herramientas necesarias para incorporar el componente de seguridad vial en proyectos de infraestructura vial urbana y rural como: (i) guías metodológicas para la elaboración planes de seguridad vial regional desde una perspectiva de sostenibilidad social (considerando igualdad de género y diversidad, así como la perspectiva de PcD) y ambiental incluyendo estrategias para reducción de emisiones; (ii) planes de entornos escolares seguros urbanos y rurales que consideren acciones de concientización vial, mejora de la accesibilidad, la seguridad vial y el tránsito en la zona escolar objetivo; y (iii) diseño de propuesta institucional para la agencia de seguridad vial cuyo objetivo será reducir la tasa de siniestros del país mediante la promoción, coordinación, control y seguimiento de las políticas de seguridad, así como articular la gestión de la seguridad vial en los Consejos Regionales de Seguridad Vial.
- 3.4 **Componente 3. Diseño e Implementación de políticas para seguridad vial (US\$60.000).** El componente financiará asistencia técnica para desarrollo de: (i) estudios sobre seguro vehicular obligatorio y sus instrumentos; (ii) estudios sobre normativa para motos, incluyendo medidas como el casco protector, manejo preventivo, reglamentos, licencias, acciones de vigilancia y control; (iii) estudios sobre normativa para mototaxis, incluyendo plan de seguimiento para las entidades que otorgan los permisos (municipalidades distritales); y (iv) actualización de normativas (retención infantil, entre los principales).
- 3.5 **Componente 4. Gestión del conocimiento (US\$40.000).** Este componente permitirá documentar los avances innovadores que se identifiquen en los componentes 1, 2 y 3. El resultado esperado de este componente será la realización de productos de conocimiento que permitan la divulgación de la información. Por un lado, apoyará la consolidación del observatorio de seguridad vial, y también permitirá realizar las actividades necesarias para compartir las guías y normativas generadas, para de esta forma estimular un proceso de retroalimentación en el sector. El proceso de comunicación se realizará tanto a nivel técnico, como a nivel de los tomadores de decisiones. Finalmente se realizarán talleres para fortalecer las capacidades técnicas y de gestión del personal de la DSV y gobiernos locales.
- 3.6 **Monto y fuente.** Esta CT será financiada en su totalidad por el Programa Estratégico para el Desarrollo financiado con capital ordinario a través de la Ventanilla 2 - Infraestructure (W2B) por un monto total de US\$300.000 por parte del BID.

Presupuesto Indicativo (US\$)

Actividad / Componente	Descripción	BID/Financiamiento por Fondo	Financiamiento Total
Componente 1	Consultoría sobre el estudio de preinversión para la realización de proyectos de corredores viales seguros	130.000	130.000
Componente 2	Consultoría para la realización de guías metodológicas para la elaboración planes de seguridad vial y planes de entornos escolares seguros	45.000	45.000
	Consultoría sobre diseño de propuesta institucional para la agencia de seguridad vial	25.000	25.000
Componente 3	Consultoría sobre estudios de seguro vehicular obligatorio, evaluación de normativas de vehículos motorizados menores y regulación vehicular	60.000	60.000
Componente 4	Consultoría para el proceso de diseminación de seguridad vial y de sus contenidos generados	40.000	40.000
TOTAL		300.000	300.000

IV. Agencia Ejecutora y Estructura de Ejecución

- 4.1 Esta CT responde a la solicitud del Ministerio de Transporte y Comunicaciones (MTC) a través de la DSV quienes solicitaron el apoyo a la realización de estudios en temas relacionados a proyectos de inversión en seguridad vial y desarrollo institucional.
- 4.2 La agencia ejecutora será el BID a través de su División de Transporte (INE/TSP). Esta ejecución se justifica por la conveniencia de contar con el apoyo y experiencia del Banco en el diseño y desarrollo de este tipo de iniciativas. El Banco actuará como un coordinador con los actores relevantes del sector, y buscará asegurar la ejecución oportuna de los estudios, de conformidad con los lineamientos de productos de CT (GN-2629-1). El valor agregado del Banco está en su amplia experiencia en temas de la presente CT como: (i) implementación de corredores seguros; (ii) fortalecimiento de la estructura de gestión de seguridad vial; y (iii) intercambio de experiencias y buenas prácticas internacionales. Adicionalmente, a través de la Representación en Perú con apoyo del personal en otras oficinas de país se realizarán reuniones periódicas con cada agencia gubernamental beneficiaria para lograr su participación e involucramiento en todas las etapas de las actividades, desde la elaboración de términos de referencia hasta la revisión de entregables y su seguimiento.
- 4.3 Las actividades a ejecutar bajo esta operación se han incluido en el Plan de Adquisiciones y serán ejecutadas de acuerdo con los métodos de adquisiciones establecidos por el Banco, a saber: (i) selección y 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.

- 4.4 El período de desembolso (incluye período de ejecución) será de 36 meses. La Representación del BID en el Perú actuará como Unidad de Responsabilidad Básica (UDR). Los entregables de las consultorías serán remitidos al beneficiario para recabar sus comentarios y opiniones, por lo que deberá designar una contraparte técnica para la coordinación y seguimiento de todos los productos de la CT.

V. Riesgos Importantes

- 5.1 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 Perú, 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.
- 5.2 Asimismo, se considera que un riesgo para el desarrollo de la CT es la alta rotación de autoridades del sector. Para mitigar dicho riesgo, el diálogo para el desarrollo de esta CT debe ser realizado con autoridades de nivel medio y nivel técnico, esta estrategia de comunicación ya se viene realizando en otras CT y operaciones en el país, esto está permitiendo consolidar líneas de trabajo y ejecución de actividades.
- 5.3 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.

VI. Excepciones a las Políticas del Banco

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

VII. Salvaguardias Ambientales

- 7.1 La clasificación de la Unidad de Salvaguardias Ambientales y Sociales (ESG) para esta CT es “indefinida”.

Anexos Requeridos:

[Solicitud del Cliente - PE-T1506](#)

[Matriz de Resultados - PE-T1506](#)

[Términos de Referencia - PE-T1506](#)

[Plan de Adquisiciones - PE-T1506](#)