

Documento de Cooperación Técnica (CT)

I. Información Básica del Proyecto

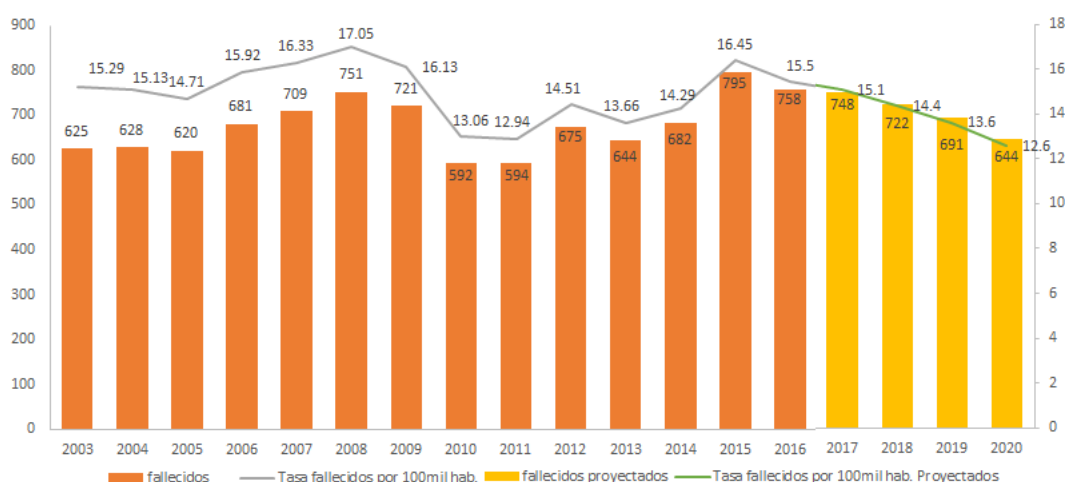
▪ País/Región:	COSTA RICA / CID - Istmo y RD
▪ Nombre de la CT:	Apoyo al fortalecimiento del marco regulatorio para promover una accesibilidad y movilidad urbana segura y sostenible
▪ Número de CT:	CR-T1256
▪ Jefe de Equipo/Miembros:	Granada Garcés, Isabel Cristina (INE/TSP) Líder del Equipo; Rendon Rodriguez, Jose Rodrigo (INE/TSP) Jefe Alternativo del Equipo de Proyecto; Ana Vargas Frutos (INE/TSP); Calderon Anton, Jose De Jesus (INE/TSP); Diaz Acosta, Claudia (INE/TSP); Lugo Moreno, Monica Bibiana (LEG/SGO); Mix Vidal, Richard Alexander (INE/TSP); Rodriguez Gonzalez, Roberto Eduardo (INE/TSP); Sosa Sartori, Martin Daniel (INE/TSP); Susana Valverde (INE/TSP)
▪ Taxonomía:	Apoyo al Cliente
▪ Número y nombre de la operación que apoyará la CT:	N/A
▪ Fecha del Abstracto de CT:	2 May 2022
▪ Beneficiario:	Gobierno de Costa Rica mediante el Ministerio de Obras Públicas y Transporte (MOPT)
▪ 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\$200,000.00
▪ Contrapartida Local:	US\$10,000
▪ Periodo de Desembolso (incluye periodo de ejecución):	36 meses
▪ Fecha de inicio requerido:	01 Ago 2022
▪ Tipos de consultores:	Firmas y Consultores Individuales
▪ Unidad Responsable de Preparación:	INE/TSP-Transporte
▪ Unidad Responsable de Desembolso:	CID/CCR - Representación Cost: Representación Costa Rica
▪ 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 2020-2023:	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 **Contexto y desafíos.** Costa Rica, con una población de 5,2 millones habitantes y alrededor de 1,7 millones de vehículos registrados - de los cuales el 20% son motocicletas-, ha presentado un aumento de 35% del número de fallecidos por siniestros viales en el período 2015-2019 (451 fallecidos en 2019). Si bien en 2020 esta cifra descendió significativamente (311 fallecidos) debido a las restricciones a causa del COVID-19, con la reapertura de la economía, esta cifra aumentó a 365 en 2021. En el año 2021, la incidencia de fatalidades en el país regresó a los niveles en que se encontraba en 2013.

- 2.2 Particularmente, en 2016 se registró una tasa de mortalidad por siniestros viales de 16,8 fallecidos por cada 100.000 habitantes (OMS, 2018). Según el Ministerio de Obras Públicas y Transporte (MOPT), en promedio, el 75% del total de fallecidos anuales corresponden a usuarios vulnerables: 25% peatones, 40% motociclistas y 10% ciclistas.

Gráfica 1. Fallecidos totales y tasa de fallecidos por siniestros viales en Costa Rica (2003-2020)



Fuente: datos tomados del (MOPT, 2020) para el periodo 2003-2016 y proyectados con información del INEC y COSEVI.

- 2.3 El Gobierno de Costa Rica ha venido realizando esfuerzos para incidir en la disminución de siniestros de tránsito en el país, para lo cual han implementado las siguientes medidas: (i) la elaboración del Plan Nacional del Decenio para la Seguridad Vial 2015-2020; (ii) la creación de un Consejo Nacional de Seguridad Vial (COSEVI) en el año 2012 como ente rector de la seguridad vial; (iii) la creación de un Observatorio Costarricense de Seguridad Vial¹; (iv) la promulgación de la Ley No. 9660 de Movilidad y Seguridad del ciclista cuyo objetivo es promover y regular el uso de la bicicleta y (v) la realización obligatoria de inspecciones y auditorías de seguridad vial en las carreteras y rehabilitaciones de vías del país (Resolución No 40632-MOPT).
- 2.4 Sin embargo, los datos muestran que Costa Rica ha tenido dificultades en reducir su tasa de mortalidad en un 20% en un período de diez años, de acuerdo con la meta establecida en el Plan Nacional del Decenio para la Seguridad Vial 2015-2020.
- 2.5 Diversos factores contribuyen a esta problemática de inseguridad vial. Por un lado, el incremento de la motorización, especialmente de las motocicletas. Al considerarse un modo de transporte accesible, los usuarios provenientes de los estratos sociales de menor ingreso utilizan las motocicletas como una alternativa al transporte público. Además, se observa una definición descoordinada entre los límites de velocidad y la función y contexto de las vías, lo cual impide garantizar la seguridad vial a los usuarios.
- 2.6 La inseguridad vial impacta negativamente el desarrollo y crecimiento económico de Costa Rica. Por un lado, pone presión al sistema de salud y genera una carga pesada y trágica sobre las personas directamente afectadas y sus comunidades. Genera, también, un impacto en la desigualdad social y económica del país puesto que los siniestros afectan de manera diferente a poblaciones distintas. De hecho, en América Latina y el Caribe (ALC), los motociclistas son el modo de transporte elegido por las poblaciones de menores ingresos. Los usuarios de motocicletas tienden a utilizar el vehículo como modo de trabajo (*delivery* e incluso transporte compartido), y un siniestro podría incapacitar a la víctima de realizar su trabajo y proveer ingresos a su familia. Así

¹ El Observatorio es el encargado de implementar un Sistema de Estadística en siniestros de tránsito y de llevar a cabo trabajos de investigación en materia de Seguridad Vial.

mismo, los traumatismos generados por siniestros viales afectan más a las poblaciones vulnerables, conociendo que la principal causa de muerte entre niños de edades comprendidas entre los 5 y 14 años y la segunda causa de fallecimiento entre personas de 15 a 49 años están relacionados con los accidentes de tránsito. Además, el creciente número de incidentes impacta la sostenibilidad del sistema de seguros, que ya tiene bajos niveles de adhesión (principalmente en el grupo de motocicletas) y no considera daños materiales.

- 2.7 Por su parte, se identifica un sistema de licencias de conducir que puede ser trasladado a un proceso de transformación digital e innovación gubernamental para un mejor control y monitoreo de los conductores y vehículos automotores que circulan en la actualidad y de esta forma contribuir a la seguridad vial.
- 2.8 **Movilidad inclusiva:** Adicional a los desafíos de seguridad vial, en el país se identifican algunas barreras para alcanzar una movilidad inclusiva. La calidad de los servicios e infraestructura de transporte afecta negativamente la movilidad de sus usuarios, particularmente de los grupos vulnerables².
- 2.9 La violencia de género³ en el espacio de desplazamiento de las personas es un problema que afecta principalmente a mujeres, en especial de estratos medios y medios bajos, que utilizan los diversos modos de transporte público. Son estas mujeres las que están más expuestas, limitando su movilidad y necesidad de ocupar el espacio público para desplazarse a su lugar de trabajo, estudio o residencia, en ALC nueve de cada diez mujeres han sido víctimas de violencia de género en estos espacios⁴.
- 2.10 El transporte público es todavía un espacio en donde aún no se aborda el acoso y abuso sexual como expresión de la violencia de género. Por su parte, la no visualización del problema ha obstaculizado el levantamiento de información y la generación de suficientes antecedentes. Esto atenta contra la posibilidad de un diseño e implementación de políticas en los distintos medios de transporte más eficientes que aseguren la movilidad de las mujeres en condiciones igualitarias y de seguridad.
- 2.11 Las estrategias de seguridad vial contribuyen con la reducción de la cantidad y gravedad de posibles siniestros de tránsito, las mismas son esenciales para garantizar el desplazamiento seguro de los peatones, ciclistas y motociclistas. Además, con las mejoras en la disponibilidad de datos sobre el tránsito, los países pueden evaluar mejor los riesgos de muerte y traumatismo causados por el tránsito, así como priorizar intervenciones en materia de seguridad vial basadas en datos probatorios y hacer un seguimiento de sus resultados. Para lograr una mejora sustancial en la calidad de los traslados es necesario, desarrollar estrategias de seguridad vial que tengan el objetivo de: (i) reducir de la cantidad de posibles siniestros de tránsito; (ii) gestionar la velocidad; y (iii) promover intervenciones para mejorar y redistribuir de manera equitativa el acceso del espacio público, se vuelve necesario no solamente para crear ciudades más seguras e inclusivas, sino también ciudades dedicadas a reducir las emisiones de carbono, a mejorar la calidad del aire, y a contribuir a la generación de un entorno favorable para el desarrollo y crecimiento económico de Costa Rica. Cabe resaltar que en 2020 Costa Rica firmó la Declaración de la Tercera Conferencia Ministerial sobre Seguridad Vial, llevada a cabo en Estocolmo, Suecia, donde se acordó extender el

² Se entiende por grupos vulnerables a las mujeres, niños, adultos mayores, personas con discapacidad y población LGBTI.

³ Desde la Declaración de la ONU sobre Eliminación de la Violencia contra las Mujeres, aprobada el 20 de Diciembre de 1993 por la Asamblea General de las Naciones Unidas, se utiliza el término “Violencia de Género o violencia contra las mujeres”, para referirse a “todo acto de violencia basado en la pertenencia al sexo femenino que tenga o pueda tener como resultado un daño o sufrimiento físico, sexual o psicológico para las mujeres, inclusive las amenazas de tales actos, la coacción o privación arbitraria de la libertad, tanto si se producen en la vida pública o privada” (Asamblea General de las Naciones Unidas, 1995).

⁴ *Inter-American Development Bank, World Bank, the Global Women Institute, and the International Center for Research on Women, 2015, “Violence against Women and Girls Resource Guide: Transport Brief.”*

plazo para alcanzar la meta de reducir a la mitad las fatalidades y lesiones graves al año 2030, iniciando la Segunda Década de Acción por la Seguridad Vial⁵.

- 2.12 El objetivo principal de la Cooperación Técnica (CT) es fomentar condiciones de movilidad segura, accesible, equitativa y sostenible en los contextos urbano y rural de Costa Rica. Los objetivos específicos son: (i) brindar apoyo técnico especializado para la identificación y desarrollo de los instrumentos regulatorios y de política necesarios para proveer condiciones de movilidad segura, accesible, equitativa y sostenible y que a su vez permita el fortalecimiento institucional para la implementación eficiente de las mismas; y (ii) acompañar el país en la implementación de medidas de gestión de la velocidad en los contextos urbano y rural, y que provean soluciones de infraestructura vial para usuarios vulnerables como mujeres, niños, adultos mayores y personas con discapacidad.
- 2.13 Con el fin de brindar opciones de movilidad a los ciudadanos, disminuir la ocupación y aglomeraciones en el transporte público y promover el distanciamiento social, en el marco de la COVID-19, se vuelve una prioridad para los gobiernos locales proveer una mejor infraestructura peatonal y ciclista. Dentro y fuera de la región, la respuesta de varias ciudades (por ejemplo, Bogotá y Milán) ha sido la transformación de sus calles a partir de iniciativas de corto, mediano y largo plazo lo que ha supuesto una oportunidad para revisar la manera en la que se está planificando el entorno y la movilidad urbana.
- 2.14 **Alineación estratégica.** La CT es consistente con la Segunda Actualización de la Estrategia Institucional (UIS) (AB-3190-2): Soluciones de Desarrollo que Aceleran el Crecimiento y Mejoran Vidas y está alineado con la Visión 2025 del Banco de responder a los desafíos de la exclusión social y la desigualdad. También, se encuentra alineada con la Estrategia del País con Costa Rica en: (i) su área estratégica "Desarrollo de infraestructura de calidad y resiliente" en cuanto al trabajo mancomunado frente a las demandas de la urbanización y el cambio climático con impacto en la productividad y bienestar de la población; y (ii) con los temas transversales de: género y diversidad, e innovación y transformación digital, al promover la inclusión de las poblaciones vulnerables en la movilidad con inclusión de innovaciones tecnológicas. A su vez, esta CT busca reafirmar el compromiso del Banco con la Nueva Agenda Urbana y la prioridad sectorial (b) "Infraestructura para la competitividad y el bienestar social" establecida en el Informe sobre el Noveno Aumento General de Recursos (GCI-9).
- 2.15 **Alineación Visión 2025.** Esta TC 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 mejorar el sistema de compensación y reparación a las víctimas de tránsito, que pertenecen de los quintiles más bajos. Principalmente bajo los pilares de Género y Diversidad, Resiliencia al Cambio Climático, y Economía Digital. Reducir el número de víctimas por siniestros viales permitirá no seguir aumentando la brecha de pobreza en nuestra región. En una esfera familiar, 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, cambio

⁵ Esta declaración resalta la gestión de la velocidad como medida para reducir las muertes y lesionados por siniestros viales a su vez que es fundamental para reducir las emisiones de carbono, mejorar la calidad del aire y crear ciudades más sostenibles y seguras, donde los peatones y ciclistas tengan el espacio seguro que necesitan para trasladarse.

climático 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 cambio climático, además de ser vitales para reducir el número de víctimas mortales y heridos por accidentes de tráfico.

- 2.16 Esta CT se alinea con el área prioritaria 5 “Desarrollo social inclusivo” del OC SDP Ventanilla 2 - Infraestructura (W2B) (GN-2819-14) en sus objetivos de: (i) mejorar la relevancia, calidad y volumen de los préstamos del Banco que apoyan al sector social; (ii) fortalecer los esfuerzos de las instituciones públicas para que se vuelvan más efectivos y eficientes en la programación social, focalización de grupos y ejecución de proyectos del sector social; (iii) apoyar al BID y a sus clientes en sus esfuerzos para reducir la pobreza y la desigualdad y fomentar la inclusión social, la equidad de género y la diversidad a través de proyectos y programas; y (iv) promover la inclusión social, la equidad de género y la diversidad en los países miembros.
- 2.17 Se destaca la experiencia del Banco en la CT regional “Observatorio de Movilidad Urbana en América Latina y el Caribe” (ATN/OC-18020-RG) que tuvo como objetivos (i) analizar los patrones de movilidad urbana con perspectiva de género y el desempeño de los sistemas de transporte en las ciudades de ALC; y (ii) desarrollar una plataforma única para consolidar los resultados claves y entregar información relevante a usuarios y tomadores de decisiones alrededor de los cuatro pilares fundamentales de la movilidad urbana: (i) acceso universal; (ii) eficiencia/calidad; (iii) seguridad; y (iv) movilidad limpia.

III. Descripción de las actividades y resultados

- 3.1 **Componente I: Marco Regulatorio y Fortalecimiento Institucional⁶ (US\$40.000).** El objetivo de este componente es brindar apoyo técnico especializado para la identificación y desarrollo de los instrumentos regulatorios y de política necesarios para proveer condiciones de movilidad segura, accesible, equitativa y sostenible y que a su vez permita el fortalecimiento institucional para realizar una implementación eficiente de las mismas (¶2.7). Este componente comprende: (i) el apoyo al Sistema de Inspección Técnica Vehicular de tal manera que el mismo garantice el óptimo estado mecánica de los vehículos; (ii) la revisión del Sistema de licencias de conducir existente a fin tal manera de identificar oportunidades de mejoras en el sistema; y (iii) la construcción del componente base para elaboración de los baremos de salud a fin de establecer un medio de regulación de la interacción entre los centros de salud y las compañías de seguros.
- 3.2 **Componente II: Movilidad urbana segura e inclusiva (US\$40.000).** El objetivo de este componente es acelerar la implementación de medidas de intervenciones de programas de seguridad urbana que busquen mejorar la movilidad de la población en entornos urbanos. Este componente financiará: (i) el diagnóstico y revisión de las metodologías y avances existentes en el país en materia de aplicación de medidas de gestión de la velocidad en el contexto urbano; y (ii) el desarrollo de procesos metodológicos de localización, priorización y análisis de puntos críticos de siniestralidad, que permitan brindar soluciones de infraestructura vial y equipamiento urbano a usuarios vulnerables como mujeres, niños, adultos mayores y personas con discapacidad y a su vez promuevan una movilidad sostenible.

⁶ Este componente busca fortalecer al Ministerio de transporte en el proceso de otorgación de licencias a fin de mejorar los lineamientos que se tienen en la acreditación de las licencias.

- 3.3 **Componente III: Diseño e implementación de planes piloto (US\$90.000).** El objetivo de este componente es (i) el diseño, aplicación y evaluación de planes piloto en seguridad vial y movilidad urbana sostenible que permitan fomentar la movilidad activa y mejorar los entornos escolares en zonas urbanas (ii) la identificación de las mejores prácticas para los procesos de recolección de datos relevantes para tomas de decisión en términos de seguridad vial con un enfoque de género, y (iii) la estructuración de campañas para reducir la violencia en los modos de transporte público, con especial énfasis a los grupos más vulnerables.
- 3.4 **Componente IV: Transversalización de acciones en materia de seguridad vial (US\$30.000) financiamiento BID y (US\$10.000) contrapartida local.** El objetivo de este componente es brindar apoyo mediante estudios técnicos transversales en los temas emergentes de seguridad vial y movilidad inclusiva con enfoque de género para mejorar las condiciones actuales de transitabilidad en el país, apuntando a velar por una gestión transparente de los recursos y el desarrollo de los objetivos de la CT.

IV. Presupuesto

- 4.1 El presupuesto indicativo de la CT será de US\$210.000,00 que serán financiados por el Programa Estratégico para el Desarrollo financiado con Capital Ordinario del Banco: Ventanilla 2 - Infraestructura (W2B) (¶2.16). Con una contrapartida local de US\$10.000 en especie.

Presupuesto Indicativo

Componente	Actividades	BID/Financiamiento por Fondo	Contrapartida Local	Financiamiento Total
Componente 1: Marco Regulatorio y Fortalecimiento Institucional	Apoyar el Sistema de Inspección Técnica Vehicular a través de la implementación de un modelo de inspección.	US\$10.000,00	US\$0,00	US\$10.000,00
	Revisión sistema de licencias de conducción y detección de posibles necesidades de modificación y mejoramiento.	US\$10.000,00	US\$0,00	US\$10.000,00
	Elaboración del Sistema Uniforme de Indemnización en Salud - "Baremos De Salud" Para Víctimas De Sinistros De Tránsito como instrumento de interacción entre los centros de salud y compañías de seguros.	US\$20.000,00	US\$0,00	US\$20.000,00
Componente 2: Movilidad Urbana Segura e Inclusiva	Diagnóstico de metodología de soluciones de gestión de tráfico urbano y análisis de puntos críticos de siniestralidad.	US\$40.000,00	US\$0,00	US\$100.000,00
	Diseño e implementación de planes piloto para soluciones de gestión de tráfico	US\$60.000,00	US\$0,00	US\$60.000,00
Componente 3: Diseño e implementación de planes piloto	Campaña con intervención para la reducción del acoso sexual en el transporte público informada por	US\$30.000,00	US\$0,00	US\$30.000,00

Componente	Actividades	BID/Financiamiento por Fondo	Contrapartida Local	Financiamiento Total
	ciencias del comportamiento.			
Componente 4: Transversalización de acciones en materia de seguridad vial	Elaboración de estudios técnicos apoyen los temas de seguridad vial y movilidad incluyente en Costa Rica.	US\$30.000,00	US\$10.000,00	US\$40.000,00
Total		US\$200.000,00	US\$10.000,00	US\$210.000,00

V. Agencia ejecutora y estructura de ejecución

- 5.1 De conformidad con el apéndice 10 de las Directrices Operativas para Productos de Cooperación Técnica (GN-2629-1), el Banco y los países beneficiarios acuerdan que el Banco será el Organismo Ejecutor (OE). La ejecución de la CT será realizada por el Banco a través de la División de Transporte (TSP/INE).
- 5.2 Esta estructura de ejecución se justifica, por un lado, en la experiencia del Banco en el desarrollo de los instrumentos operativos y técnicos propuestos para este tipo de operaciones y; en segundo lugar, por el conocimiento de TSP en las áreas de transporte urbano, seguridad vial y soluciones tecnológicas para problemas de movilidad. La experiencia previa del Banco permitirá establecer lineamientos lógicos y robustos para la elaboración de estudios requeridos por esta CT. El Banco, a solicitud expresa y por escrito de Costa Rica, ha acordado llevar a cabo las contrataciones para la operación, lo cual se ajusta a lo previsto en el Apéndice 10 de las Directrices Operativas para Productos de Cooperación Técnica (GN-2629-1).
- 5.3 Se destaca la experiencia del Banco en la CT regional “Observatorio de Movilidad Urbana en América Latina y el Caribe” (ATN/OC-18020-RG) que tuvo como objetivos (i) analizar los patrones de movilidad urbana con perspectiva de género y el desempeño de los sistemas de transporte en las ciudades de ALC; y (ii) desarrollar una plataforma única para consolidar los resultados claves y entregar información relevante a usuarios y tomadores de decisiones alrededor de los cuatro pilares fundamentales de la movilidad urbana: (i) acceso universal; (ii) eficiencia/calidad; (iii) seguridad; y (iv) movilidad sostenible.
- 5.4 Adquisiciones. Las actividades a ejecutar bajo esta CT se han incluido en el Plan de Adquisiciones (Anexo IV) y serán ejecutadas de acuerdo con los métodos de adquisiciones establecidos del Banco, a saber: (a) Contratación de consultores individuales, según lo establecido en las normas AM-650; (b) Contratación de firmas consultoras para servicios de naturaleza intelectual según la GN-2765-4 y sus guías operativas asociadas (OP-1155-4) y (c) Contratación de servicios logísticos y otros servicios distintos a consultoría, de acuerdo a la política GN-2303-28.
- 5.5 Todos los productos de conocimiento derivados de esta CT serán propiedad intelectual del Banco, asimismo, la privacidad de información, datos y la transferencia de los productos se apegará a las regulaciones internas⁷ de Costa Rica.

VI. Riesgos Importantes

- 6.1 Debido a la naturaleza y las actividades descritas en esta CT, no se identifican riesgos importantes. Los riesgos identificados para esta CT son menores y no representan un impedimento importante para su desarrollo. Uno de los riesgos derivados es la posible para esta CT es la falta de comunicación y apropiación tanto interna como externa. Para su ejecución será fundamental el trabajo colaborativo y coordinado con las distintas

⁷ Ley de Propiedad Intelectual Costa Rica.

instituciones gubernamentales, el sector privado y los consultores contratados, a fin de brindar la información necesaria para el adecuado desarrollo de los estudios propuestos.

- 6.2 A pesar de que se han tenido avances con la contención de la propagación a través de la implementación de programas de vacunación y distanciamiento social ante el riesgo del COVID-19, existe la posibilidad que ante esta coyuntura generada por la pandemia se puedan presentar riegos, por ejemplo, atrasos o cambios de alcance debido a complicaciones económicas y de seguridad sanitaria. Para mitigar este riesgo, se buscará desarrollar actividades, por ejemplo, en medida de lo posible, hacer inspecciones y reuniones virtuales, así como sanitización de espacios de trabajo y monitoreo de pruebas y vacunas contra el COVID-19 con los agentes involucrados en el proceso, de forma que puedan ajustarse o mejorarse fácilmente por las autoridades para atender las necesidades en constante cambio debido a la incertidumbre actual. Además, cada propuesta será debidamente construida y validada por el ente rector especialista para garantizar respaldo político y técnico.

VII. Salvaguardias Ambientales

- 7.1 Dadas las características de la CT no se esperan riesgos ambientales ni sociales negativos por lo que la clasificación de esta operación de acuerdo con la Política de Medio Ambiente y Cumplimiento de Salvaguardias (OP-703) es Categoría “C” (ver filtros ambientales SSF y SPF).

Anexos Requeridos:

[Solicitud del Cliente - CR-T1256](#)

[Matriz de Resultados - CR-T1256](#)

[Términos de Referencia - CR-T1256](#)

[Plan de Adquisiciones - CR-T1256](#)