

CONFIDENCIAL
USO INTERNO
PUBLICO UNA VEZ APROBADO

DOCUMENTO DEL BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO
FONDO MULTILATERAL DE INVERSIONES BID LAB

REPÚBLICA DOMINICANA

ECO-DELIVERY: Electro movilidad, Medioambiente e Inteligencia

(DR-T1229)

MEMORANDO DE DONANTES

Este documento fue preparado por el equipo integrado por Smeldy Ramirez (DIS/CDR), Líder de Proyecto; Carolina Carrasco (DIS/CCH); Svante Persson (DIS/DIS); Manuel Rodriguez (INE/TSP); Benoit Jean Marie Lefevre (CSD/CCS); Hector Baldivieso (INE/ENE); Manuel Jimenez (INO/FLI); Raúl Jiménez (DSP/DVF); y Daisy Ramírez (LEG/LEG).

El presente documento contiene información confidencial comprendida en una o más de las diez excepciones de la Política de Acceso a Información e inicialmente se considerará confidencial y estará disponible únicamente para un grupo restringido de personas dentro del banco. Se divulgará y pondrá a disposición del público una vez aprobado.

ÍNDICE

Resumen del Proyecto

Resumen Ejecutivo

I.	EL PROBLEMA.....	2
	A. Diagnóstico del problema que abordará el proyecto	2
II.	LA SOLUCIÓN.....	4
	B. Beneficiarios del proyecto	6
	C. Componentes del Proyecto	6
	D. Resultados, Impacto, Seguimiento y Evaluación del Proyecto.....	8
III.	ALINEACIÓN CON EL GRUPO BID, ESCALABILIDAD Y RIESGOS DEL PROYECTO	9
	A. Alineación con el Grupo BID	9
	B. Sostenibilidad y Escalabilidad	10
	C. Riesgos del Proyecto	10
IV.	COSTO Y FINANCIAMIENTO	11
V.	SOCIOS DEL PROYECTO Y ESTRUCTURA DE IMPLEMENTACIÓN	11
	A. Descripción del Ejecutor del Proyecto.....	11
	B. Estructura y Mecanismo de Implementación.....	12
VI.	CUMPLIMIENTO CON HITOS Y ARREGLOS FIDUCIARIOS ESPECIALES	12
VII.	ACCESO A LA INFORMACIÓN Y PROPIEDAD INTELECTUAL	13

RESUMEN DEL PROYECTO

ECO-DELIVERY: Electro movilidad, Medioambiente e Inteligencia (DR-T1229)

El crecimiento económico de República Dominicana en los últimos 20 años sin duda ha mejorado los índices socioeconómicos de sus habitantes, sin embargo este auge social y comercial ha traído consigo importantes retos ambientales en las principales ciudades del país causado principalmente por el exceso de contaminación acústica y atmosférica ocasionados por vehículos de motor de explosión, muy particularmente las motocicletas.

En ciudades como Santo Domingo, el sector transporte concentra el 35% de las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) donde el 70% de los 4.8 millones de vehículos cuentan con más de 10 años de antigüedad. De esta cantidad, el 55.7% corresponde a motocicletas, de las cuales un 37% circula en el Gran Santo Domingo (casi 1 millón de unidades). La utilización de tecnologías limpias para el transporte es muy reducida y específicamente el número de vehículos eléctricos es aún marginal, con alrededor de 2,300 unidades.

Por otro lado, la contaminación acústica en el Distrito Nacional es la mayor del país, afectando la calidad de vida de sus habitantes. Datos de la Oficina Nacional de Estadística (ONE) indican que alrededor del 52% de las viviendas en el Distrito Nacional son impactadas por el ruido de vehículos y motores. El ruido es tan nocivo como cualquier otro tipo de contaminación, ya que provoca a la población perjuicios que van desde trastornos fisiológicos, como la pérdida progresiva de audición, hasta los psicológicos, que producen irritación, cansancio, dolores de cabeza u otros tipos de disfunciones fisiológicas. Aproximadamente, el 80% de la contaminación acústica de las grandes ciudades está provocada por el tráfico.

A la par de los desafíos urbanos en materia de contaminación por combustibles fósiles y contaminación acústica por el tráfico rodado, se ha ido masificando la provisión de servicios de envíos a domicilio potenciados por el COVID-19, expandiéndose y convirtiéndose en un actor principal del comercio urbano, lo que implica nuevos retos para las grandes ciudades que tendrán que conciliar el tráfico, las emisiones de Co2, y el ruido provocado por estos nuevos modelos de negocios.

La masificación del uso de motocicletas combinado con una escasa educación vial hace de República Dominicana es uno de los países con mayor tasa de mortalidad por siniestralidad vial debido al uso de motocicletas. La tasa de fallecimientos de motoristas por cada millón de habitantes en el país es de 149 personas, superando la cifra de países como Brasil, cuya cantidad de habitantes es 20 veces mayor. Solo en el 2019 se registraron 1,736 muertes de tránsito por motocicletas.

Para atender estos desafíos, Nature Power propone implementar una experiencia piloto que disminuya los niveles de contaminación ambiental, contaminación acústica y accidentabilidad en la ciudad de Santo Domingo, mediante la transición a vehículos eléctricos a ser usados en los envíos a domicilio, al mismo tiempo que se genera información en tiempo real que permita monitorear los efectos positivos del cambio tecnológico y apoyar la toma de decisiones para optimizar la movilidad en la ciudad.

Como resultado se espera reemplazar 265 motocicletas con motor de explosión por motocicletas eléctricas, 265 personas formadas en habilidades blandas y conducción vial bajo el modelo de Eco-Driving, 265 motoristas que adquieren un seguro contra siniestros viales, 401 toneladas de Co2 al año son evitadas por el uso de motocicletas eléctricas, y de manera indirecta se espera beneficiar alrededor de 50,000 personas residentes en los lugares donde se realizará el piloto.

El proyecto se enmarca en la **Estrategia de País del Grupo BID con República Dominicana 2017-2020** (GN-2908) en el área prioritaria 2 “Expansión de oportunidades productivas”, en cuanto a que es complementaria con las líneas de acción que buscan la reconversión productiva a nivel territorial, generando una producción sostenible y consecuente con las iniciativas de cambio climático.

ANEXOS

ANEXO I	Matriz de Resultados
ANEXO II	Presupuesto Resumido
ANEXO III	i DELTA

APÉNDICES

Proyecto de Resolución

**INFORMACIÓN DISPONIBLE EN LA SECCIÓN DE DOCUMENTOS TÉCNICOS DEL
SISTEMA DE INFORMACIÓN DE PROYECTOS BID LAB**

ANEXO IV	Presupuesto Detallado y Plan de Ejecución
ANEXO V	Diagnóstico de Integridad y Capacidad Institucional (DICI)
ANEXO VI	Plan de Contrataciones
ANEXO VII	Tabla de Hitos

SIGLAS Y ABREVIATURAS

ASOMOEDO	Asociación de Movilidad Eléctrica en la República Dominicana
BID	Banco Interamericano de Desarrollo
BID Invest	Corporación Interamericana de Inversiones
BID Lab	Laboratorio de Innovación del Grupo BID
CND	Cervecería Nacional Dominicana
DICI	Diagnóstico de Integridad y Capacidad Institucional
ONE	Oficina Nacional de Estadística.
INTRANT	Instituto Nacional para la Regulación del Transporte y el Tráfico
NPF	Nature Power Foundation
GEI	Gases de Efecto Invernadero
POA	Plan Operativo Anual

RESUMEN EJECUTIVO
ECO-DELIVERY: Electro movilidad, Medioambiente e Inteligencia
((DR-T1229))

País y ubicación geográfica:	Santo Domingo, Distrito Nacional, República Dominicana		
Ejecutor:	Nature Power Foundation (NPF)		
Área de Enfoque:	Ciudades Inclusivas/Servicios esenciales de infraestructura		
Coordinación con otros donantes/ Operaciones del Banco:	El proyecto se enmarca en la Estrategia de País del Grupo BID con República Dominicana 2017-2020 (GN-2908) en el área prioritaria 2 “Expansión de oportunidades productivas”, en cuanto a que es complementaria con las líneas de acción que buscan la reconversión productiva a nivel territorial, generando una producción sostenible y consecuente con las iniciativas de cambio climático.		
Beneficiarios directos e indirectos:	Los beneficiarios directos son (i) 1,260 personas que participarán de los programas de formación sobre Eco-Driving; educación vial y habilidades blandas; (ii) 100 pequeños negocios que disminuyen sus costos operativos de transporte en un 75% y su huella de carbono mediante la adquisición de 260 motocicletas eléctricas, (iii) 65 pequeños negocios mediante la instalación de soluciones solares; (iii) 260 personas que adquieren un seguro de accidentes; (iv) el medio ambiente en las zonas de intervención al evitarse la emisión de 401 toneladas de CO2 por la transición a la electro movilidad. De manera indirecta se beneficiarán 50,000 personas en las zonas de intervención al reducirse 25% la contaminación sonora y ambiental por la introducción de motocicletas eléctricas		
Financiamiento:	Cooperación técnica:	US\$ 750,000	50%
	Contraparte:	US\$ 750,000	50%
	PRESUPUESTO TOTAL	US\$ 1,500,000	100%
Período de Ejecución y Desembolso:	30 meses de ejecución y desembolsos.		
Condiciones contractuales especiales:	Serán condiciones previas al primer desembolso: (i) la presentación del Plan Operativo Anual (POA); (ii) la conformación del comité de trabajo (CT); y (iii) la selección del Coordinador del Proyecto.		
Revisión de Impacto Medio Ambiental y Social:	Esta operación ha sido evaluada y clasificada de acuerdo con los requerimientos del Marco de Política Ambiental y Social del BID (GN-2965-21) en fecha 22 de septiembre del 2021. Dado que los impactos y riesgos son limitados, la Categoría propuesta para el Proyecto es C.		

I. EL PROBLEMA

A. Diagnóstico del problema que abordará el proyecto

- 1.1. **Contaminación del Aire:** La contaminación por emisiones de dióxido de carbono que genera el tránsito rodado en el Distrito Nacional (ciudad capital) de la República Dominicana es alarmante. Ya en 2020, el sector transporte concentraba el 35% de las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) generado por un parque vehicular viejo y contaminante, donde el 70 % de las unidades cuentan con más de 10 años de antigüedad. Entre 2010 y 2020, el parque vehicular pasó de 2.7 millones a 4.8 millones de unidades, es decir, un crecimiento absoluto de 2.1 millones, lo que equivale a un 77.1% en una década¹. De esta cantidad, el 55.7% corresponde a motocicletas, de las cuales un 37% de total circula en el Gran Santo Domingo (casi 1 millón de unidades)², con un consumo de más de 500 mil galones de combustible al día³, que representa un porcentaje elevado de emisiones de CO₂.
- 1.2. Los principales contaminantes del aire en la ciudad capital son el monóxido de carbono, los gases orgánicos totales y las partículas, especialmente el Material Particulado (MP) PM₁₀, de las cuales se emiten anualmente unas 19,616 toneladas. Los niveles de emisión de MP, que es nocivo para la salud de las personas y los ecosistemas⁴, en la ciudad de Santo Domingo supera en 150% los límites máximos establecidos por la Organización Mundial de la Salud (OMS) de 10 µg/m³. Mientras el MP_{2.5} (material particulado con diámetro aerodinámico de 2.5 µm), los niveles detectados en Santo Domingo ascienden a 35.44 µg/m³⁵.
- 1.3. Estos niveles de emisiones están directamente relacionados con la predominancia en el uso de motores de combustión interna, sumado al hecho que el sector transporte consume el 40% de los hidrocarburos totales del país. Esta estructura de consumo se distribuye por tipo de vehículo, donde el 55.5% son motocicletas, el 20.6% corresponde a automóviles, el 10.5% son jeeps y el 13.3% restante corresponde a vehículos de carga, autobuses, entre otros. De estos datos y conociendo que km por km, una motocicleta emite menos GEI, la magnitud de su parque, su intensidad de uso, su huella de carbono por pasajero, y el hecho de que sus revisiones técnicas suelen ser menos estrictas que para otros vehículos hace que dichos vehículos sean una fuente de contaminación relevante que requiere ser abordada.
- 1.4. La utilización de tecnologías limpias es muy reducida y específicamente el número de vehículos eléctricos es aún marginal respecto al total nacional, con alrededor de 2,300 unidades, de las cuales se estima que el 60% son motocicletas. Sin embargo, poco a poco el mercado de vehículos eléctricos se va incrementando gracias a que los costos de adquisición se hacen más competitivos y se logran obtener beneficios operacionales y de mantenimiento, en sectores productivos como el transporte de carga y el transporte de pasajeros. Lo anterior sumado al impulso dado por el Gobierno Dominicano a través de su Plan Estratégico Nacional de Movilidad Eléctrica, que ha establecido como meta a 2050, que el 35% de las motocicletas registradas en el sector privado sean eléctricas, así como el 50% de los vehículos de carga ligera.

¹ Estadísticas oficiales de la Dirección General de Impuestos Internos (DGII)

² [Parque Vehicular 2021, Dirección General de Impuestos Internos \(DGII\)](#)

³ Proyección basada en las [estadísticas del Ministerio de Industria, Comercio y Mipymes](#) (MICM)

⁴ **Material particulado (o Partículas Totales Suspendidas-PTS-):** Materiales sólidos y líquidos divididos que pueden estar dispersos en el aire, provenientes de procesos de combustión, actividades industriales o fuentes naturales y cuyo diámetro aerodinámico es menor de 60 micrómetros. Fuente: Reglamento Técnico de Calidad del Aire del Ministerio de Medioambiente y Recursos Naturales

⁵ Línea base para la economía de combustible de los vehículos ligeros elaborada en el marco del proyecto: Combustibles y Vehículos más Limpios y Eficientes. Ministerio de Energía y Minas (MEM) 2017.

- 1.5. **Contaminación Sonora (Acústica).** Por otro lado, la contaminación acústica en el Distrito Nacional es la mayor del país, afectando la calidad de vida de sus habitantes. **Datos de la Oficina Nacional de Estadística (ONE) indican que alrededor de del 52% de las viviendas en el Distrito Nacional son impactadas por el ruido de vehículos y motores.**⁶ El ruido es tan nocivo como cualquier otro tipo de contaminación, ya que provoca a la población perjuicios que van desde trastornos fisiológicos, como la pérdida progresiva de audición, hasta los psicológicos, que producen irritación, cansancio, dolores de cabeza u otros tipos de disfunciones fisiológicas. Aproximadamente el 80% de la contaminación acústica de las grandes ciudades está provocada por el tráfico.⁷
- 1.6. En el caso particular de la motocicleta para servicios de envíos a domicilio que utiliza combustible fósil, genera, a un metro de distancia con el escape abierto, 110 decibles (DBA) (similar a la exposición diaria de un concierto de rock), lo que es suficiente para generar lesiones en las células nerviosas del oído interno, alteraciones fisiológicas neurovegetativas y alteraciones psicológicas, de concentración y trastornos del sueño.⁸
- 1.7. El Ministerio de Medio Ambiente y Recursos Naturales establece los niveles máximos permitidos y los requisitos generales para la protección contra el ruido ambiental producido por fuentes fijas y móviles, que han de regir en todos los lugares del ámbito nacional. En la Norma Ambiental para la Protección Contra Ruidos se establecen los valores límites permitidos para fuentes fijas y móviles; por ejemplo, para las motocicletas cuyo cilindraje sea igual o menor a 80 cc., el valor límite permitido es de 78 decibeles. En ese sentido, el ruido causado por las motocicletas de servicios de delivery supera 40 decibles lo permitido por la normativa ambiental.
- 1.8. Existen experiencias exitosas y buenas prácticas para la reducción del ruido en las ciudades. Un estudio sobre la evolución temporal de la contaminación acústica realizados en Pamplona y Madrid por el Grupo de Acústica del Departamento de Física de la Universidad Pública de Navarra (UPNA) y publicado en el Journal of the Acoustical Society of America (JASA) muestran que la contaminación acústica de Pamplona se ha reducido un 41% y la de Madrid, en un período de cinco años, un 17%. Como causas de esta contaminación el estudio refiere al tráfico rodado, malos hábitos de conducción y falta de espacios peatonales. Entre las medidas que se tomaron se encuentran: campañas de concientización sobre el ruido de los vehículos de motor, conducción responsable, la utilización de movilidad no motorizada o eléctrica para el transporte público, la habilitación de espacios peatonales, entre otras.
- 1.9. **Expansión de la industria del Delivery:** A la par de los desafíos urbanos en materia de contaminación por combustibles fósiles y contaminación acústica por el tráfico rodado, se han masificado los servicios de delivery que han entrado con fuerza, expandiéndose y convirtiéndose en un actor principal del comercio urbano. Datos de la startup Shippify señalan que el sector de entregas con delivery tuvo un incremento de 250% en el 2020 generando cambios de tendencia en los consumidores. Tanto así que el 97% de los restaurantes planea mantener el delivery de forma permanente tras la pandemia, según una encuesta realizada por Deliveroo.⁹ Estos nuevos modelos de negocios generan nuevos retos para las grandes ciudades como Santo Domingo que tendrán que conciliar el tráfico, el ruido y las emisiones de Co2 por los vehículos de motor.
- 1.10. Las aplicaciones de delivery crecieron un 600% durante la pandemia, casos como los de “Pedidos Ya” y “Colmaapp” de la Cervecería Nacional Dominicana (CND) son un claro ejemplo

⁶ [Datos del Censo 2010, publicados por la Oficina Nacional de Estadística \(ONE\) en 2015.](#)

⁷ [El tráfico genera el 80% de ruido que sufre una vivienda](#), Danosa, Building Together, España

⁸ [Informe de la Agencia Europea de Medioambiente sobre Contaminación Acústica](#)

⁹ [El 81% de los restaurantes invertirá en delivery para convertirlo en un pilar de su negocio en 2021](#), Deliveroo Newsroom, 2021

de un nuevo modelo de negocios en crecimiento, donde hasta se ha llegado a desarrollar sus propios supermercados y tiendas de conveniencia en línea.

- 1.11. El incremento de los servicios de delivery ha creado nuevos puestos de trabajo y dinamizado una economía golpeada por la pandemia, sin embargo, como efecto colateral está el del impacto negativo al medioambiente y a la salud de las personas por la contaminación acústica y la huella de carbono en los servicios de entrega a domicilio. A pesar del aumento de este servicio la gran mayoría de los motociclistas-delivery no cuentan con un contrato de trabajo formal, acceso a seguro de salud y seguridad social; muchos de ellos no tienen documentos de identidad y en algunos casos son menores de edad.
- 1.12. **Siniestros viales.** Con relación a los siniestros viales, República Dominicana es uno de los países con mayor tasa de mortalidad por siniestralidad vial, con 34.6 muertes por cada 100 mil habitantes¹⁰, que equivale a 3.118 fallecimientos anuales¹¹. En el caso específico de las motocicletas, la tasa de fallecimientos de motoristas por cada millón de habitantes del país es de 149 personas, superando la cifra de países como Brasil, cuya cantidad de habitantes es 20 veces mayor¹². Al analizar la siniestralidad por tipo de vehículo o medio de transporte utilizado por la víctima al momento del evento, se observa que las motocicletas son el tipo de vehículo de mayor prevalencia, seguido de los peatones. Solo en el 2019 se registraron 1736 muertes de tránsito por motocicletas¹³. En total, más del 80% de las víctimas mortales a causa del tránsito son usuarios vulnerables. Lo anterior evidencia la necesidad urgente de disminuir los accidentes de tránsito terrestre y las muertes que ocasionan.
- 1.13. La Oficina Nacional de Estadística (ONE) informó que entre el 2007 y el 2016 perdieron la vida 18,800 personas en accidentes de tránsito terrestre, donde el 87 % de esos son en jóvenes de 15 a 29 años. Dentro de las principales causas de accidentes de los motociclistas en América Latina se encuentra la violación de las leyes de tránsito, irrespeto a las normas de seguridad vial e imprudencia en el manejo. La Organización Mundial de la Salud (OMS, 2015) estima que los accidentes de tránsito cuestan al país un 2,2% de su PIB.
- 1.14. Lo anterior representa una oportunidad para desarrollar iniciativas piloto que busquen minimizar la contaminación ambiental y sonora, mejorar las condiciones laborales y niveles de educación vial de motoristas-delivery, al mismo tiempo que se genera información de variables ambientales y de tránsito que apoyen la toma de decisión de las autoridades locales.

II. LA SOLUCIÓN

A. Descripción del proyecto

- 2.1. El **objetivo final** del proyecto es contribuir a la disminución de la contaminación del aire, la contaminación acústica y la accidentalidad de la ciudad de Santo Domingo mediante tecnologías limpias para la innovación urbana sostenible. El **objetivo específico** es la implementación de un programa de transición a movilidad eléctrica de motocicletas de combustión utilizadas para los servicios de entrega a domicilio de pequeños negocios, que disminuya su huella de carbono y siniestralidad.

¹⁰ Transporte público y movilidad urbana en el GSD: desafíos de una política social para la inclusión y equidad. Observatorio de políticas sociales y desarrollo. Vicepresidencia de la República (2016).

¹¹ Informe sobre la Situación Mundial de la Seguridad Vial. OMS, 2016.

¹² Informe La Seguridad de los Motociclistas en Latinoamérica. Fundación Mapfre 2013.

¹³ Observatorio Permanente de Seguridad Vial INTRANT 2020.

- 2.2. El modelo de intervención se basa en una experiencia piloto a tres niveles: 1) la transición a vehículos eléctricos para delivery¹⁴; (2) la generación de data en tiempo real que permita: monitorear los efectos positivos del cambio tecnológico, tomar decisiones para optimizar la movilidad en la ciudad y generar mecanismos de escucha ciudadana; y (3) la mejora de las condiciones laborales de los negocios (bodegas) que ofrecen servicios de delivery.
- 2.3. A través de este programa se incentiva la transición de motores de combustión a motores eléctricos en las empresas y comercios que ofrecen el servicio de delivery, presentándoles un modelo de negocios sostenible, reduciendo a su vez la huella de carbono.
- 2.4. **Capacitación y mejora de condiciones laborales.** Los proveedores de servicios de entrega a domicilio que participen en el proyecto serán capacitados en educación vial¹⁵, habilidades blandas para la atención al cliente, habilidades técnicas que disminuyan la brecha digital para el manejo de aplicaciones móviles de pedidos, y en el uso de la plataforma de monitoreo y escucha social¹⁶. Esto permitirá también diseñar rutas de recorrido, respetando las leyes de tránsito, mejores prácticas de conducción bajo la regulación del Instituto Nacional de Tránsito Terrestre (INTRANT) y la Ley 63-17 sobre movilidad, transporte y seguridad vial. Igualmente, el programa dotará de un seguro básico contra accidentes que minimice el riesgo laboral de los proveedores de servicios de entrega a domicilio.
- 2.5. Una vez agotada la etapa de formación y transcurrido los 12 primeros meses de implementación del Proyecto, se certificará el pequeño negocio o colmado por su contribución a la reducción de emisiones de Co2 y a la contaminación acústica en los desplazamientos que realice y en el respeto a las leyes de tránsito y las señalizaciones.
- 2.6. **Innovación:** La iniciativa contempla desplegar una plataforma de monitorización de ruido y emisiones de Co2 con sensores focalizados en zonas de densidad poblacional y tránsito medio de la ciudad capital. Cada motor que realice la transición hacia el motor eléctrico en el marco de este proyecto tendrá un sensor GPS y de ruido que permitirá generar modelos predictivos¹⁷ que ayuden a las autoridades del sector transporte, medio ambiente, y la alcaldía de DN a gestionar información sobre contaminación ambiental y sonora, así como tomar decisiones basadas en datos que ayude a mejorar el piloto y replicar la experiencia en otras zonas. Apoyada en Inteligencia Artificial (IA), se desarrollará un módulo de escucha social que permitirá estructurar y analizar más 100 mil textos y reacciones que los ciudadanos comparten diariamente en las redes sociales y en los medios digitales (periódicos digitales, blogs, chat box, etc.) respecto de la contaminación sonora y ambiental. Esto último servirá para categorizar y georreferenciar las preocupaciones de los ciudadanos/as en tiempo real, lo cual, combinado con el flujo de datos levantados con los sensores, apoyará la construcción de una cultura de movilidad eléctrica sostenible en MiPymes dedicadas al delivery.
- 2.7. El proyecto contempla el despliegue de una red de sensores que capten los valores de diferentes variables medioambientales. Estos datos serán representados en un mapa interactivo, donde se podrá visualizar los valores de contaminación en tiempo real. Sus principales productos serán, una Plataforma de software para la monitorización y almacenamiento de datos de forma segura y robusta; el monitoreo de indicadores sobre frecuencias de recorridos, autonomía de las motocicletas eléctricas, tiempo de carga,

¹⁴ Se aprovechará el proyecto para introducir y probar el funcionamiento de vehículos eléctricos de carga media en las rutas que abastecen los colmados.

¹⁵ Se contempla la realización de un curso de Eco-driving que reduzca los siniestros viales, así como el aprovechamiento de la tecnología propia de los vehículos eléctricos para potenciar su impacto y aprovechar la rentabilidad

¹⁶ Las variables a medir son: Geoposicionamiento, Monóxido de Carbono (CO2), Dióxido de Azufre (SO2), Dióxido de Nitrógeno (NO2), Particulado 2.5 µm (PM2.5), Particulado 10 µm (PM10), contaminación acústica.

periodos y costos de mantenimiento, entre otras; una red de sensores de monitorización de variables ambientales¹⁸; modelos predictivos de ruido ambiental y de calidad del aire; y mapas de visualización en tiempo real.

- 2.8. Esta información servirá al ayuntamiento del Distrito Nacional y el Ministerio de Medio Ambiente como insumo para la elaboración de un plan de acción para la mitigación de ruido y mejora de la calidad del aire, operativizando el Decreto 541-20, que establece el Sistema de Medición, Reporte y Verificación (MRV) de Gases de Efecto Invernadero, lo cual será un aliado para hacer incidencia e impulsar la transición energética y la movilidad eléctrica para las empresas y los comercios de servicios de entrega a domicilio. Igualmente, esta información servirá como caso de uso para promover la electro movilidad en el país, al inscribirse como ejemplo en el Plan de Electro movilidad de la República Dominicana. Se permitirá el acceso a los datos de manera libre, pudiendo ser descargados en formato CSV.

B. Beneficiarios del proyecto

- 2.9. Los beneficiarios proyectos son personas que trabajan en condiciones precarias, con poca instrucción escolar y sin protección contra siniestros laborales, pequeños negocios de uno a diez empleados que buscan mejorar sus costos operativos, los habitantes de los espacios donde se desarrollará el piloto, y el medio ambiente.
- 2.10. Los beneficiarios **directos** son (i) 1,260 personas que participarán de los programas de formación sobre Eco-Driving; educación vial y habilidades blandas; (ii) 100 pequeños negocios que disminuyen sus costos operativos de transporte en un 75% y su huella de carbono mediante la adquisición de 260 motocicletas eléctricas, (iii) 65 pequeños negocios mediante la instalación de soluciones solares; (iii) 260 personas que adquieren un seguro de accidentes; (iv) el medio ambiente en las zonas de intervención al evitarse la emisión de 401 toneladas de CO₂ por la transición a la electro movilidad. De manera **indirecta** se beneficiarán 50,000 personas en las zonas de intervención al reducirse 25% la contaminación sonora y ambiental por la introducción de motocicletas eléctricas.

C. Componentes del Proyecto:

- 2.11. **Componente I: Programa Piloto de transición a electro movilidad: (BID Lab:US\$207,440 Contrapartida: US\$514,060).** El objetivo de este componente es incentivar la transición de motores de combustión a motores eléctricos en las empresas y comercios que ofrecen el servicio de delivery, presentándoles un modelo de negocios sostenible, que reduce a su vez la huella de carbono.
- 2.12. Bajo este componente se financiará las siguientes actividades: (i) La elaboración de una línea de base que permita caracterizar el perfil socioeconómico de los deliverys y de los negocios participantes; (ii) el diseño e implementación de un modelo de negocio para la transición energética sostenible, que contemple una cadena de suministro energético completamente limpio dirigido a colmados/tiendas de conveniencia; (iii) firma de acuerdo con instituciones bancarias para financiamiento verde para la transición a la movilidad eléctrica; (iv) adquisición de motocicletas eléctricas; (v) adquisición de soluciones solares¹⁹ para los colmados participantes; (vi) diseño y puesta en marcha de la certificación (sello) de “colmado verde” ; (vii) promoción y sensibilización con el modelo de negocio en miras a su replicabilidad.

¹⁸ Las variables a medir son: Geoposicionamiento, Monóxido de Carbono (CO₂), Dióxido de Azufre (SO₂), Dióxido de Nitrógeno (NO₂), Particulado 2.5 µm (PM_{2.5}), Particulado 10 µm (PM₁₀), contaminación acústica

¹⁹ Equipos alimentados por energía solar (neveras, freezers, etc.)

- 2.13. Como resultado se espera: (i) la adquisición de 265 vehículos eléctricos para 65 pequeños negocios (colmados); (ii) 65 pequeños negocios (colmados) incorporan paneles solares para la generación de energía; (iii) una línea de base del perfil socioeconómico de prestadores de servicios de delivery y características de los colmados donde se desempeñan; (iv) un modelo de negocio específico para la transición a la movilidad eléctrica de una pequeña empresa que provee servicios de delivery; y (v) la, certificación de sello verde para cada negocio participante que cumpla con los requerimientos del programa.
- 2.14. **Componente II: Plataforma de datos en tiempo real y escucha social (BID Lab: US\$237,173 Contrapartida: US\$148,294.50).** El objetivo de este componente es desplegar una plataforma de monitorización de ruido y emisiones de Co2 con sensores focalizados en zonas de una densidad poblacional y tránsito medio de la ciudad capital, lo que permitirá realizar el piloto. Igualmente se desarrollará módulo de escucha social que permitirá estructurar y analizar más 100 mil textos y reacciones de las personas que habiten la zona de intervención, con el propósito de medir los niveles receptividad, preocupación y aceptación del piloto por la ciudadanía.
- 2.15. Este componente apoyará las siguientes actividades principales: (i) diseño e implementación de la plataforma para la monitorización de las emisiones de CO2 y del ruido; (ii) diseño y puesta en marcha del algoritmo de escucha social; (iii) adquisición e instalación de sensores para la medición de variables atmosféricas²⁰ y acústicas en puntos estratégicos cerca de los colmados; y (iv) desarrollo del curso teórico-práctico para el manejo de la plataforma de datos en tiempo real y escucha social.
- 2.16. Todas las actividades del componente se desarrollarán tomando en consideración la Guía de Autoevaluación ética y otras herramientas desarrolladas por el programa fAir LAC²¹ del Banco y los Principios de Desarrollo Digital²².
- 2.17. Como resultado se espera tener una plataforma de datos abiertos alimentada por sensores localizados en las motocicletas y en puntos estratégicos de gran flujo de tráfico del área geográfica seleccionada que generan información en tiempo real sobre variables atmosféricas y sonoras. En adición esta plataforma tendrá una plataforma de escucha social que podrá categorizar las preocupaciones de los ciudadanos y producir insights para la toma de decisiones basada en datos.
- 2.18. **Componente III: Formación vial y mejora de condiciones laborales: (BID Lab: US\$ 123,200 – Contrapartida: US\$26,000):** Este componente servirá para formar y capacitar en educación vial²³, habilidades blandas para la atención al cliente y habilidades técnicas que disminuyan la brecha digital para el manejo de aplicaciones móviles de pedidos. Igualmente mejorará las condiciones laborales de los operadores de las motocicletas mediante la incorporación de un seguro contra siniestros viales, que apoye al motociclista cuando tenga un accidente. Una vez agotada la etapa de formación y transcurrido los 12 primeros meses de implementación del proyecto, se certificará el colmado por su contribución a la reducción de emisiones de Co2 y a la contaminación acústica en los desplazamientos que realice y en el respeto a las leyes de tránsito y las señalizaciones. Esta información para la certificación

²⁰ Las variables a medir son: Geoposicionamiento, Monóxido de Carbono (CO2), Dióxido de Azufre (SO2), Dióxido de Nitrógeno (NO2), Particulado 2.5 µm (PM2.5), Particulado 10 µm (PM10), contaminación acústica.

²¹ FairLac <https://fairlac.iadb.org/>

²² Principio de Desarrollo Digital, <https://digitalprinciples.org/>

²³ Se contempla la realización de un curso de Eco-driving que reduzca los siniestros viales, así como el aprovechamiento de la tecnología propia de los vehículos eléctricos para potenciar su impacto y aprovechar la rentabilidad

será generada con la plataforma de monitoreo mediante sensores que se desarrollará en el Proyecto.

- 2.19. Este componente financiará las siguientes actividades: (i) diseño, adaptación e implementación curso Eco-Driving; (ii) adquisición materiales y equipos de seguridad para el Eco-driving; (iii) Realización estudio de las condiciones laborales en el mercado de Delivery; (iv) asesoría técnica para la incursión de las personas que hacen servicios de entrega a domicilio en un plan de salud y seguros contra siniestros (basados en la línea base); y (v) firma de acuerdos con instituciones relacionadas a la mejora de condiciones laborales y de salud.
- 2.20. Con la implementación de estas actividades se espera: (i) capacitar a 1,260 motoristas en Eco-Driving y educación vial eléctrica, (ii) adquisición materiales y 50 equipos de seguridad para el Eco-driving; y (iii) 260 motoristas cuenten con un seguros contra siniestros viales.
- 2.21. **Componente IV: Comunicación y Gestión del Conocimiento: (BID Lab: US\$59,855 – Contrapartida: US\$1,645):** El objetivo de este componente es el desarrollo de productos de conocimiento y comunicacionales que apoye la transición a la movilidad eléctrica por parte de los pequeños negocios, y el desarrollo de la metodología de intervención para la replicabilidad y sostenibilidad del programa.
- 2.22. Este componente financiará las siguientes actividades: (i) diseño e implementación plan de comunicación; (ii) elaboración de material multimedia y piezas de comunicación; (iii) adquisición de equipo soporte para comunicación; y (iv) la elaboración de caso de estudio del proyecto piloto.
- 2.23. Con la implementación de estas actividades se espera: (i) contar con un plan de comunicación que permita hacer incidencia política y social; (ii) aumentar el conocimiento y la conciencia de la población sobre la contaminación atmosférica y la contaminación acústica; (iii) contar con más empresas que hacen la transición a la movilidad eléctrica en servicios de delivery; y (iv) un caso de estudio del proyecto piloto que recoja el modelo utilizado para la implementación del proyecto.

D. Resultados, Impacto, Seguimiento y Evaluación del Proyecto

- 2.24. Los principales resultados (i) 401 Ton/CO2 por año evitadas por la transición a la movilidad eléctrica de motocicletas, (ii) 1,260 personas formadas en Eco-Driving; educación vial y habilidades blandas; (iii) 100 pequeños negocios disminuyen su huella de carbono mediante la adquisición de 260 motocicletas eléctricas; (iv) 65 pequeños negocios mediante la instalación de soluciones solares; (v) 260 personas adquieren un seguro de accidentes; (vi) una reducción del 80% de los costos operativos de transporte para el servicio a domicilio de los negocios participantes; y (vii) 50,000 personas en las zonas de intervención al reducirse 25% la contaminación sonora y ambiental por la introducción de motocicletas eléctricas.
- 2.25. Para el monitoreo y seguimiento del proyecto, la agencia ejecutora desarrollará un plan de monitoreo y evaluación que permitirá capturar informaciones socioeconómicas tanto de los negocios participantes, como de las personas que harán el servicio de delivery con motores eléctricos. En adición, el establecimiento de la línea de base también permitirá conocer la percepción de la ciudadanía sobre las variables de contaminación atmosférica y contaminación acústica. Nature Power Foundation (NPF) cuenta con un sistema de monitoreo y evaluación de todos sus proyectos. En ese caso, se adaptarán estas herramientas propias para hacer un seguimiento a las actividades del Proyecto y poder ejecutar las actividades y obtener los resultados esperados según la matriz de resultados y el cronograma propuesto.

III. ALINEACIÓN CON EL GRUPO BID, ESCALABILIDAD Y RIESGOS DEL PROYECTO

A. Alineación con el Grupo BID

- 3.1. El proyecto está alineado a la Visión 2025 del grupo BID en cuanto a la reactivación del sector productivo, específicamente en lo relacionado al apoyo a la pequeña y mediana empresa (PYME), fomentando la iniciativa empresarial y la innovación para ayudar a potenciar la productividad agregada. Igualmente apoya las oportunidades de cambio climático y sostenibilidad ambiental, al desarrollar mecanismos alternativos para la productividad de las PYMES, que al mismo tiempo son sostenibles con el medio ambiente al evitar emisiones de CO₂.
- 3.2. Por otra parte, el proyecto se enmarca en la **Estrategia de País del Grupo BID con República Dominicana 2017-2020** (GN-2908) en el área transversal relativa al cambio climático, al frenar las emisiones de CO₂ por implementación de un programa de transición a la movilidad eléctrica. El cambio de motores de combustión a motores eléctricos en los servicios de envíos a domicilio constituye un ejemplo de acciones orientadas a apoyar las actividades productivas y la generación de empleo, que al mismo tiempo apoyen la adaptación y mitigación al cambio climático.²⁴
- 3.3. La operación se inserta en el área temática de **Ciudades Inclusivas** de BID Lab (MIF/GN-238), dado que es consistente con su objetivo de probar soluciones innovadoras y escalables que permitan a los habitantes de un espacio urbano, periurbano, o asentamiento informal, vivir con una mejor calidad de vida.
- 3.4. El proyecto es consistente con la **operación Programa para la Sostenibilidad y Eficiencia del Sector Eléctrico II (DR-L1058)** y con el **Marco Sectorial de Energía** (GN-2830-5) en las áreas temáticas de acceso y sostenibilidad energética al apoyar la provisión de energía con calidad, confiabilidad y asequibilidad a partir de fuentes renovables no convencionales.
- 3.5. El proyecto está alineado con el **Plan de Negocios para 2020-2022. Propuesta de Presupuesto Administrativo y de Gastos de Capital de BID Invest** (documento [CII/GA-80-2](#)) que mantiene el compromiso con las cinco prioridades institucionales clave: (i) Países C&D; (ii) Países S&I; (iii) MIPYMEs; (iv) cambio climático; y (v) género y diversidad. Específicamente, este proyecto está alineado con las Políticas Guía relacionadas con la Inversión en conocimiento. En base a estas políticas, mejorar las sinergias dentro del Grupo BID, donde las ventajas de conocimiento del BID y BID Lab son altamente complementarias a las de BID Invest, será un motor de éxito para el conocimiento en BID Invest.
- 3.6. El proyecto contribuye con el **Plan de Acción de BID Invest para las Micro, Pequeñas y Medianas empresas** (documento [CII/GN-364-1](#)), y con el **Plan de Acción de BID Invest para los Intermediarios Financieros** (documento [CII/GN-369-5](#)) pues éste reconoce a las MIPYMEs como un foco central de los esfuerzos de BID Invest desde su inicio y promueve las sinergias dentro del Grupo BID para maximizar el impacto de desarrollo de las MIPYMEs. El BID Lab tiene la capacidad de probar modelos experimentales, lo cual complementa la capacidad de BID Invest de ampliar el financiamiento a MIPYME con el objetivo de cerrar las brechas existentes en el mercado.

²⁴ Ver sección 3.33. Áreas Transversales de la Estrategia del País del Grupo BID con República Dominicana 2017-2020.

- 3.7. La operación es consistente con la Estrategia de Infraestructura Sostenible para la Competitividad y el Crecimiento Inclusivo (GN 2710 5), promoviendo el acceso a los servicios de infraestructura; En particular, es consistente con la serie programática de reformas de política sectorial de Apoyo a la Movilidad, Transporte Terrestre y Seguridad Vial de República Dominicana (DR-L1132 y DR-L1140) y el Marco Sectorial de Transporte (GN 2740 12), al promover sistemas de transporte accesibles, eficientes y seguros.
- 3.8. Asimismo, se alinea con los Objetivos de Desarrollo Sostenible, particularmente con los objetivos: i) ODS 3: Garantizar una vida sana y promover el bienestar para todos en todas las edades ; ii) ODS 7: Garantizar el acceso a una energía asequible, segura, sostenible y moderna; iii) ODS 8: Promover el crecimiento económico inclusivo y sostenible, el empleo y el trabajo decente para todos; iv) ODS 9: Construir infraestructuras resilientes, promover la industrialización sostenible y fomentar la innovación; v) ODS 11: Lograr que las ciudades sean más inclusivas, seguras, resilientes y sostenibles; vi) ODS 13: Adoptar medidas urgentes para combatir el cambio climático y sus efectos; y vii) ODS 17: Alianzas para lograr los objetivos.

B. Sostenibilidad y Escalabilidad

- 3.9. El proyecto propone un modelo de negocios que presentará un escenario para el retorno de la inversión de cada colmado participante. Este esquema innovador y de fácil comprensión permite garantizar la sostenibilidad ya que reduce en un 75% los gastos en los que actualmente incurre cada colmado que cuenta con una motocicleta para el servicio de delivery.
- 3.10. Con relación a la escalabilidad, el proyecto propuesto generará las evidencias suficientes, basada en un gran volumen de datos generados por el sistema de sensores y las voces propias de los ciudadanos/as que emiten opiniones digitales. Lo anterior, en combinación con el desarrollo de un modelo de negocios, permitirá que otras empresas que ofrecen el servicio de delivery con motocicletas decidan transitar a la movilidad eléctrica, logrando la escalabilidad esperada. Durante el segundo año del proyecto se prevé que, mediante acuerdos, más empresas se sumen al proyecto.

C. Riesgos del Proyecto

- 3.11. **Falta de interés de los negocios de participar en el Proyecto** Para mitigar este riesgo, la Cervecería Nacional Dominicana y Grupo AMBEV seleccionaran los colmados (participantes) el marco de su programa de fidelización “Socios por un Sueño”. Esto garantiza contar con la muestra necesaria para poder iniciar las actividades del proyecto y comenzar a generar evidencias para lograr su escalabilidad.
- 3.12. **Cambio de incumbentes oficiales.** Para mitigar este riesgo, se ejecutará una estrategia de socialización del Proyecto con los aliados claves y se propondrá la firma de convenios de colaboración para que puedan ser parte de un comité de trabajo para el proyecto. En adición, los datos que se recopilaran y que serán públicos, también permitirá generar evidencias para hacer la incidencia necesaria para que tomadores de decisión se sumen a la iniciativa.
- 3.13. **Falta de disposición de los motoristas a migrar a un vehículo eléctrico por la demora y autonomía de la carga.** Para mitigar este riesgo se capacitará a la administración del negocio respecto del horario de carga y mejores prácticas para extender la carga y vida de la batería.

IV. COSTO Y FINANCIAMIENTO

- 4.1. El proyecto tiene un costo total US\$1,500,000 de los cuales US\$750,000 (50%) serán aportados por BID Lab como contribución no reembolsable y US\$750,000 (50%) de aporte de contrapartida local. El 88% del aporte del BID Lab constituye financiamiento climático.

Componentes del Proyecto	BID Lab	Contraparte	Total
Componente I: Programa Piloto de transición a electro movilidad:	207,440	514,060	721,500
Componente II: Plataforma de datos en tiempo real y escucha social	237,173	148,295	385,468
Componente III: Capacitación y mejora de condiciones laborales:	123,200	26,000	149,200
Componente IV: Comunicación y Gestión del Conocimiento	59,855	1,645	61,500
Unidad ejecutora del programa	102,300	60,000	162,300
Evaluaciones, auditorías e imprevistos	20,032	0	20,032
Gran Total	750,000	750,000	1,500,000

V. SOCIOS DEL PROYECTO Y ESTRUCTURA DE IMPLEMENTACIÓN

A. Descripción del Ejecutor del Proyecto

- 5.1. **Nature Power Foundation (NPF):** Organización sin fines de lucro encargada del desarrollo del Proyecto Piloto, que surge como innovación social para mejorar las condiciones de vida de la población mediante el diseño y ejecución de soluciones de problemáticas sociales y medioambientales utilizando nuevas tecnologías y energía limpia. En la actualidad, la organización ejecuta de manera simultánea más de 10 proyectos de innovación en materia de servicios públicos, acceso a agua y energía utilizando energías limpias y desarrollo de tecnología para mejorar las condiciones de vida de la población. En los últimos tres años, **Nature Power Foundation (NPF)** ha movilizado recursos del sector privado, del sector público y de la cooperación internacional por alrededor de 4 millones de dólares y han podido impactar en más de 5000 personas de manera directa. Para la ejecución de este proyecto, NPF ha establecido alianzas con diferentes organizaciones del sector público y privado, así como aportes de la cooperación internacional.
- 5.2. **Organizaciones / Sector Privado:** Cervecería Nacional Dominicana y Grupo AMBEV: Cuenta con una red de 60,000 mil colmados en República Dominicana con datos e informaciones sobre el modelo completo del negocio, gastos operativos individualizados, identificación de los desechos que se generan y su ubicación geográfica. Su rol en el proyecto es poner a la disposición de NPF esta estructura de negocio y de información con la que cuenta AMBEV, permitiendo desarrollar el piloto, así como disponer de sus camiones eléctricos y de su sistema de canjeo de puntos para el proyecto.
- 5.3. **Sector Público: Instituto Nacional de Transporte Terrestre (INTRANT):** Es el órgano nacional rector del sistema de movilidad, transporte terrestre, tránsito y seguridad vial de la República Dominicana y en su misión contempla promover la seguridad vial y apoyar innovaciones y proyectos piloto para desarrollar la movilidad eléctrica en la República Dominicana; **Alcaldía del Distrito Nacional:** Autoridad encargada del desarrollo de políticas

municipales de ordenamiento urbano y recolección de residuos; **Ministerio de Energía y Minas:** Órgano rector del sistema eléctrico nacional, encargado de la formulación, adopción, seguimiento, evaluación y control de las políticas, estrategias, planes generales, programas, proyectos y servicios relativos a la energía renovable y la promoción de esta. natural y minería; **Ministerio de Medio Ambiente y Recursos Naturales:** Organismo encargado de elaborar, ejecutar y fiscalizar las políticas nacionales sobre medio ambiente y recursos naturales, promoviendo y estimulando las actividades de preservación, protección, restauración y uso sostenible de los mismos; y **Consejo Nacional de Cambio Climático:** Tienen como misión trazar y establecer políticas públicas y estrategias que lleven a una transversalización del cambio climático y transición justa para la prevención y mitigación de emisiones de gases de efecto invernadero y la adaptación a los efectos adversos del cambio climático, articulando a las entidades públicas, privadas y actores de la sociedad, de una manera inclusiva, impulsando acciones climáticas.

- 5.4. **Organizaciones empresariales:** Asociación de Movilidad Eléctrica de la República Dominicana (ASOMOEDO): La Asociación de Movilidad Eléctrica Sostenible Dominicana es una entidad sin fines de lucro, que tiene como objetivo fundamental impulsar la electro movilidad en el país a través del desarrollo de proyectos que promuevan su uso y la gestión de una infraestructura de recarga.

B. Estructura y Mecanismo de Implementación

- 5.5. Se conformará una Unidad Coordinadora del Proyecto (UC) al interior de NPF constituida por: i) un coordinador del proyecto; y iii) un administrador/contable. El coordinador del proyecto dependerá directamente de la Dirección Ejecutiva y de Proyectos de NPF. NPF apoyará con la estructura física y logística necesaria para ejecutar la operación con eficacia y eficiencia. Igualmente será responsable de la contrapartida necesaria para complementar los recursos del aporte en la ejecución de las actividades. NPF también se responsabilizará por someter informes de avance acerca de la implementación del proyecto a través de las plataformas de gestión de proyectos del BID Lab de manera semestral. Como parte de la gobernanza del proyecto, se constituirá un Comité de Trabajo (CT) integrado por un representante de cada institución o organización socia. El CT se reunirá cada tres meses y dentro de sus funciones estará verificar los avances del proyecto, implementar actividades bajo su responsabilidad y hacer las sugerencias pertinentes para promover la provisión de servicios básicos en zonas rurales. Tanto BID Lab como el coordinador del proyecto participarán en las reuniones del CT, en carácter de observador. NPF designará una persona que fungirá como secretario del CT.
- 5.6. Se realizarán reuniones periódicas de coordinación para determinar las estrategias de acción e implementación. BID Lab apoyará a la agencia ejecutora en el desarrollo del proyecto y participará en las decisiones estratégicas del mismo.

VI. CUMPLIMIENTO CON HITOS Y ARREGLOS FIDUCIARIOS ESPECIALES

- 6.1. El nivel de riesgo como resultado del Diagnóstico de Integridad y Capacidad Institucional (DICI) fue bajo, evidenciando que NPF posee un sistema de gestión financiera aceptable para BID Lab y cuenta con una estructura de seguimiento y rendición de cuentas para la presentación de sus Estados Financieros Institucionales ante el Banco. Los desembolsos del proyecto estarán condicionados a la verificación del cumplimiento de los hitos, de acuerdo con los medios de verificación acordados entre la agencia ejecutora y BID Lab. El

cumplimiento de los hitos no exime a la agencia ejecutora de la responsabilidad de cumplir los resultados convenidos.

- 6.2. Salvo que durante la ejecución el Banco determine lo contrario, se utilizarán las políticas del ejecutor para llevar a cabo las adquisiciones. Se presentará una planificación anual de adquisiciones necesarias para la ejecución del Proyecto y cumplimiento de los hitos, junto con el Plan Operativo Anual. BID Lab revisará bajo modalidad ex ante los aspectos técnicos de las adquisiciones que a su criterio lo requieran, en particular las consideradas críticas.
- 6.3. El Organismo Ejecutor deberá preparar y mantener a disposición del Banco sus estados financieros anuales. Con recursos de la Contribución, el Banco podrá revisar los estados financieros y realizar revisiones al uso de los recursos aplicados al Proyecto, verificando prácticas financieras y adquisiciones.

VII. ACCESO A LA INFORMACIÓN Y PROPIEDAD INTELECTUAL

- 7.1. **Acceso a la información.** La información contenida en el presente documento se clasifica como público una vez aprobado en virtud de la Política de Acceso a Información del Banco²⁵.
- 7.2. **Propiedad intelectual.** La plataforma tecnológica desarrollada en el componente II quedará en manos de la agencia ejecutora. Por lo demás, todos los productos, metodologías y conocimiento que se obtengan como resultado del Proyecto serán de titularidad del Banco. El Banco podrá dar acceso gratuito al público a la información que estime pertinente mediante el otorgamiento de la licencia Creative Commons IGO 3.0 BY-NY-ND.

²⁵ Enlace a la [Política de Acceso a información del Banco](#)