

## Documento de Cooperación Técnica (CT)

### I. Información Básica de la CT

▪ País/Región:	Perú
▪ Nombre de la CT:	Programa de Apoyo al Transporte Urbano Sostenible de Lima y Callao
▪ Número de CT:	PE-T1525
▪ Jefe de Equipo/Miembros:	Capristan Miranda, Rafael (INE/TSP) Líder del Equipo; Leano, Juan Manuel (INE/TSP) Jefe Alterno del Equipo de Proyecto; Espinoza Carmona, Fabiola (INE/TSP); Rodriguez Gonzalez, Roberto Eduardo (INE/TSP); Vila Saint-Etienne, Sara (LEG/SGO); Wendy Moreano (INE/TSP)
▪ Taxonomía:	Apoyo al Cliente
▪ Operación a la que la CT apoyará:	.
▪ Fecha de Autorización del Abstracto de CT:	8 Jul 2022.
▪ Beneficiario:	Autoridad de Transporte Urbano de Lima y Callao
▪ Agencia Ejecutora y nombre de contacto:	Inter-American Development Bank
▪ Donantes que proveerán financiamiento:	Programa de Infraestructura Sostenible del Reino Unido(SIP)
▪ Financiamiento solicitado del BID:	US\$600,000.00
▪ Contrapartida Local, si hay:	US\$0
▪ Período de Desembolso (incluye período de ejecución):	24 meses
▪ Fecha de inicio requerido:	19 de noviembre de 2022
▪ Tipos de consultores:	Firmas y consultores
▪ 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):	No
▪ Alineación a la Actualización de la Estrategia Institucional 2010-2020:	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 **Objetivo.** El objetivo de esta CT es diseñar acciones de corto y mediano plazo que permitan la mejora de la movilidad y transporte de Lima y Callao de manera sostenible. Entre las acciones se prevé intervenir en el transporte masivo de buses de los corredores complementarios<sup>1</sup>, incluyendo el diseño de la mejora de infraestructura, así como el análisis de nuevos modelos de negocio y soluciones de electromovilidad que favorezcan la reducción de gases a efecto invernadero. Asimismo, se prevé brindar asistencia técnica a la Autoridad de Transporte Urbano

---

<sup>1</sup> Los corredores complementarios son un sistema tronco-alimentador basado en buses y diseñados en 2014 sobre cinco ejes principales de la ciudad. En el año 2022 se encuentran en operación cuatro ejes: (i) corredor azul, av. Tacna y av. Arequipa; (ii) corredor rojo, av. Javier Prado; (iii) corredor morado - av. Próceres de la Independencia; y (iv) corredor amarillo - Panamericana Norte y Panamericana Sur.

para Lima y Callao (ATU) para el seguimiento del Plan de Movilidad Urbana (PMU) para Lima y Callao.

- 2.2 Lima la capital del Perú y su puerto Callao cuentan al año 2020 con una población de 10.804.609<sup>2</sup> habitantes (32,3% de la población del país), su tasa de crecimiento poblacional promedio en el período 2007-2017 fue de 1,2% siendo uno de los más importantes y manteniéndose arriba de la media (0,7%)<sup>3</sup> del país, la ciudad además concentra aproximadamente el 50% del aporte al Producto Bruto Interno (PBI) nacional, en la actualidad está considerada el centro político, económico, industrial, cultura, financiero y comercial nacional. La metrópoli ha crecido sin planificación, y se caracteriza por ser un territorio de baja densidad y de alta extensión. En efecto su extensión es de 298.685 hectáreas, 821 km<sup>2</sup> de suelo urbano aproximadamente, con una densidad poblacional baja de 110 hab./hectárea en promedio. Este desarrollo ha generado un problema para la concentración de la demanda del transporte público, reduciendo su efectividad, incrementando sus costos de operación y dificultando la accesibilidad de los usuarios a sistemas de transportes masivo. En la ciudad de Lima, el transporte público es considerado el segundo problema que más afecta la calidad de vida de los limeños<sup>4</sup> debido a las externalidades negativas que genera como la congestión, contaminación ambiental, acústica y accidentes; los altos niveles de congestión aumentan en promedio un 58% el tiempo de viaje de los limeños.
- 2.3 Según fuentes de la ATU, del total de viajes motorizados de 2019, el 60% se realiza en modos de transporte público. Dada la limitada oferta de transporte público masivo en la ciudad de Lima, sólo el 14% de los pasajeros se moviliza en modos masivos como la Línea 1 del Metro de Lima, el Metropolitano-BRT o los corredores complementarios los cuales se encuentran bajo administración de la ATU. El 86% de los pasajeros realiza sus viajes en los servicios de transporte público convencionales correspondiente al servicio en rutas autorizadas por la ATU, donde operan vehículos de variada y limitada capacidad (buses, microbuses y camionetas rurales), y en el cual no se tiene control sobre la cantidad de buses que circulan en una ruta, la capacidad, la frecuencia y regularidad de transporte de la flota, lo que genera diversas externalidades negativas como congestión vial, siniestros viales y contaminación ambiental. Desagregando los datos por género, las mujeres son las mayores usuarias de los medios de transporte público. Las cifras de Lima Cómo Vamos (2018 y 2019) muestran que el 14,1% de las mujeres encuestadas en Lima y Callao para 2019 se movilizaban en el Metro de Lima (3%), en el Metropolitano (6,2%), y en corredores complementarios (4,9%) para desplazarse a su centro de trabajo o estudios.
- 2.4 El sistema de corredores complementarios constituye una red de cuatro líneas de autobuses urbanos en las principales avenidas de la ciudad. En conjunto reportan haber atendido 350 mil viajes promedio por día en el año 2019. Su operación ha sido concesionada a operadores privados. Los buses de los corredores complementarios operan en tráfico mixto, solo con algunos tramos de segregación temporal a través de señalización móvil, por lo que las velocidades actualmente ofrecidas no son atractivas ni competitivas para los usuarios, a diferencia del caso del Metropolitano o de la Línea

---

<sup>2</sup> Perú: Estimaciones y proyecciones de población por departamento, provincia y distrito, 2018-2020. Boletín especial N°26 ([Instituto Nacional de Estadística e Informática \[INEI\], 2020](#)).

<sup>3</sup> INEI, 2018.

<sup>4</sup> Lima Cómo Vamos, 2016.

- 1, que por su segregación del tráfico mixto alcanza velocidades comerciales atractivas.
- 2.5 El Banco Interamericano de Desarrollo (BID) y la ATU vienen colaborando en diversos proyectos que se inscriben en el marco de transporte integrado e infraestructura sostenible, tecnológica e inclusiva, como el PMU de Lima y Callao, el plan de implementación del Sistema Único de Recaudo del Metropolitano y de los corredores complementarios, asistencia técnica para pagos sin contacto entre otros.
- 2.6 La experiencia del Banco en temas de transporte urbano en Lima no es reciente ya que participó en el financiamiento del Metropolitano que fue el primer BRT de Lima. A nivel internacional el Banco ha participado en el desarrollo y financiamiento de diversos sistemas de transporte de América Latina. Las lecciones aprendidas han sido diversas, entre las principales están la relevancia de contar con un adecuado marco institucional que permita la mejora de los sistemas de transporte, así como la necesidad que los análisis financieros sean muy precisos a fin de asegurar la viabilidad de dichos sistemas. Esta CT, al abordar el análisis de la potencialidad de incorporación de flota eléctrica en el sistema de buses, requerirá coordinar estrechamente con otras iniciativas que promuevan el desarrollo de la electromovilidad en el país.
- 2.7 **Cambio Climático (CC) y transporte público.** Como parte del Acuerdo Climático de París (COP21), los países se comprometieron a implementar acciones específicas para cumplir con los objetivos globales. Estas acciones se enmarcan como Contribuciones Previstas y Determinadas a Nivel Nacional (NDC) para contribuir a la reducción de emisiones de gases a efecto invernadero. Contribuir a la planificación de la ciudad, aumentar los viajes en los modos más eficientes como transporte activo, transporte masivo, mejorar las rutas de los corredores, y la eficiencia de los vehículos y combustible del sistema de transporte se establece como acciones clave para cumplir con los compromisos de CC. Esta es una línea de acción que trae cobeneficios en otras áreas además del medio ambiente, como lo son la mitigación de la congestión urbana y la mejora de la salud pública.
- 2.8 **Acoso sexual en el transporte público.** El acoso sexual es un problema endémico en el transporte público. Un estudio reciente (MTC, 2020) reveló que un 65% de mujeres han sufrido acoso sexual en transporte público en Lima y Callao en algún momento, siendo el acoso físico a través de tocamientos indebidos el más prevalente, seguido por frases insinuantes inapropiadas. Un estudio anterior (PUCP, 2013) arrojó que un 58,7% de las mujeres habían sido acosadas en los últimos seis meses en el transporte público o en espacios públicos. Un estudio realizado en 2014, clasificó a Lima como la tercera ciudad con el sistema de transporte más peligroso para las mujeres en el mundo.
- 2.9 Como parte del compromiso en la inclusión de la perspectiva de género en el transporte, la ATU es miembro de la red de ciudades del *Transport Gender Lab* y están colaborando en la estructuración de iniciativas para reducir el acoso sexual en el transporte urbano. En marzo de 2022 la ATU publicó el "reglamento que regula el protocolo para la atención de casos de acoso sexual en el transporte público"<sup>5</sup>, con la finalidad de prevenir y brindar atención a las víctimas de este delito.

---

<sup>5</sup> [Proyecto de "Reglamento que regula el protocolo para la atención de casos de acoso sexual en el servicio público de transporte regular de competencia de la ATU para Lima y Callao".](#)

- 2.10 **Solicitud y beneficiarios.** La solicitud de esta CT fue realizada por la ATU que es un organismo técnico especializado adscrito al Ministerio de Transporte y Comunicaciones del Perú (MTC) y tiene como objetivo organizar, implementar y gestionar el Sistema Integrado de Transporte de Lima y Callao. El beneficiario directo de la CT es la ATU, sin embargo, los beneficiarios indirectos será toda la población de Lima y Callao que tendrá mejores condiciones de movilidad luego que se hayan implementado las acciones diseñadas mediante la presente CT.
- 2.11 **Alineación estratégica.** La CT es consistente con la Actualización de la Estrategia Institucional 2020-2024 (AB-3190-2) y se alinea con los desafíos de desarrollo de: (i) Inclusión Social e Igualdad, al promover la implementación de un sistema de transporte masivo eficaz que permitirá la conexión con las áreas periféricas de la ciudad; y (ii) Productividad e Innovación, pues el nuevo sistema de transporte masivo conectará a las zonas periféricas con zonas generadoras de empleo, además la CT promueve la evaluación de nuevos modelos basados en electromovilidad que permitirán desarrollar pymes que apoyen el crecimiento de un nuevo sistema de transporte sostenible. También se alinea con los temas transversales de: (i) **Cambio Climático (CC) y Sostenibilidad Ambiental**, al promover la reducción del vehículo privado y del paratransito (taxis colectivos informales), lo que genera una reducción de la congestión y consecuentemente de emisiones de Gas de Efecto Invernadero (GEI); (ii) **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); y (iii) **Capacidad Institucional y Estado de Derecho**, al promover mejoras en la capacidad institucional de la ATU mediante el desarrollo de un PMU de Lima y Callao, lo que le permitirá desarrollar un trabajo con visión de sostenibilidad y resiliencia. Adicionalmente, el programa contribuirá al Marco de Resultados Corporativos (CRF) 2020-2023 (GN-2727-12) mediante los indicadores de “empresas que reciben asistencia técnica (#)” y “beneficiarios de una mayor resiliencia a desastres y efectos del CC (#)”. La CT se alinea con la Estrategia del Grupo BID con el país 2022-2026 (GN-3110-1), específicamente con el objetivo de reducir las brechas de cantidad y calidad de la infraestructura, como un elemento del área prioritaria de desarrollo productivo. Asimismo, la CT se alinea con el objetivo del SIP de proveer infraestructura baja en carbono. La CT se encuentra prevista en la Programación 2022 del UKsip para Perú.
- 2.12 Finalmente, 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 2020-2022 (GN-2531-19); y (b) Diversidad para Operaciones 2019-2021 (GN-3001).

### III. Descripción de las actividades/componentes y presupuesto

- 3.1 Para lograr estos objetivos, la CT contará con tres componentes.
- 3.2 **Componente 1. Mejora de la movilidad de Lima y Callao (US\$300.000).** Este componente financiará la elaboración de un programa de preinversión para la estructuración de la infraestructura de cuatro corredores complementarios considerando los parámetros y metodología del sistema de inversión pública de Perú.

La mejora de esta infraestructura permitirá mejorar los niveles de servicio de los corredores complementarios, por lo que, junto con las otras acciones previstas, se prevé que se produzca un incremento de estos viajes que son más eficientes. Estas acciones no solo mejorarán la movilidad de las personas, sino que permitirá una reducción de la emisión de GEI. El diseño del programa no sólo considera la mejora de la infraestructura sino también la mejora de las condiciones para su accesibilidad y uso, por ello se incluyen acciones para las conexiones intermodales, diseños que consideren el acceso a personas con discapacidad, así como acciones para la prevención del acoso sexual en el transporte público. El programa que se diseñe incluirá acciones para: (i) definir la infraestructura requerida para los corredores segregados, es decir la configuración de las vías y pavimentación de los carriles para mejorar la atraktividad de líneas y fomentar el uso del transporte sostenible, el diseño deberá tomar en cuenta las necesidades de todos los usuarios, peatones, personas con discapacidad, 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; (ii) anteproyecto de los patios talleres, considerando un nuevo modelo de negocio que permita fortalecer a las empresas de transporte de pasajeros, haciendo énfasis en su digitalización; (iii) estudios técnicos para el diseño de estaciones y paraderos. Se tomará en cuenta las condiciones de accesibilidad e integración al entorno urbano para los peatones y personas con discapacidad, así como en el diseño de las zonas de espera, señalización y guiado; (iv) implementación de nodos de conexión intermodales con infraestructura que permita reducir emisiones, tal como estacionamientos de autos particulares para disuadir su uso y estacionamientos de bicicletas, esta infraestructura deberá ser inclusiva y pondrá énfasis en la seguridad a través de la implementación de caminos seguros, iluminación y botones de pánico; se podrá implementar el índice de caminabilidad con perspectiva de género del BID; (v) análisis de las tecnologías de buses a implantar en los cuatro corredores complementarios; (vi) definición de una línea base de indicadores, para establecer el punto de partida con el fin de evaluar el impacto de la segregación de los corredores complementarios, el efecto en las emisiones de GEI y la satisfacción de los usuarios; y (vii) elaboración de una guía sobre una propuesta de medidas para reducir el acoso sexual en el transporte urbano e implementación de campañas contra el acoso. Como producto de este componente se tendrá un estudio de preinversión de un programa de intervenciones para el corto plazo que la ATU busca implementar. Asimismo, se producirán productos de conocimiento y discusión referidos al impacto de la segregación de corredores en términos de tiempos de viaje, congestión en la zona de influencia y emisión de GEI.

- 3.3 Componente 2. Supervisión del Plan de Movilidad Urbana de Lima y Callao (US\$150.000).** Este componente financiará la asistencia técnica a la ATU y el seguimiento administrativo, técnico y financiero del PMU para Lima y Callao a través de la revisión de los productos asociados al proyecto. El PMU es el instrumento de planificación de mediano plazo más relevante de la ATU, puesto que permitirá identificar las intervenciones para una mejora de la movilidad con un enfoque sostenible, eficiente, inclusivo y con perspectiva de género para Lima y Callao. Se prevé que el diseño de un sistema integrado de transporte eficiente permitirá mejoras sustanciales en la movilidad de las personas, pero también una reducción de la emisión de GEI, considerando que se priorizará los viajes en los modos más eficientes como el transporte público masivo y el transporte activo. Debe entenderse que la eficiencia de dichos modos no sólo es desde el punto de vista de la movilidad sino

también desde la emisión más eficiente de GEI respecto a los vehículos particulares. Por ello, se hace muy importante brindar asistencia técnica a la ATU para que el PMU sea un producto con altos estándares de calidad y se asegure una mejora de la movilidad y menores emisiones de GEI. En este contexto se financiará: (i) la realización del seguimiento, control, evaluación técnica y revisión del estudio del PMU, se hará el seguimiento al diagnóstico, el cual se debe basar en datos de movilidad fiables y actualizados que presente una visión y objetivos de sostenibilidad y resiliencia para Lima y Callao, se hará especial énfasis en que se presenten datos desagregados por edad y género; (ii) la revisión de la calibración del modelo de transporte, herramienta para la evaluación de la movilidad para Lima y Callao; (iii) apoyo técnico a la ATU para la toma de decisiones sobre la viabilidad de las propuestas de actuación y financiación desarrolladas por la consultoría del PMU, así como para proponer actuaciones que incentiven la consolidación del PMU como un instrumento que promueva la movilidad sostenible, eficiente, segura e inclusiva; y (iv) la realización de actividades de generación del conocimiento, para de esta forma estimular un proceso de retroalimentación en el sector, se propondrá la elaboración de síntesis para diseminación de conocimiento que presente los puntos estratégicos y principales resultados del PMU, así como la elaboración de un documento que resuma la experiencia del proceso de concertación y participación ciudadana que sirva de modelo para las ciudades peruanas.

- 3.4 **Componente 3. Asistencia técnica para la implementación de un nuevo modelo de operación incluyendo electromovilidad (US\$150.000).** En este componente se realizará la formulación de un nuevo modelo de negocio de los corredores complementarios, el cual incluirá el análisis de la implementación de patios talleres, así como la posibilidad técnica y financiera de incorporación de buses eléctricos al sistema. Se financiará: (i) análisis de la concesión de los cuatro corredores complementarios troncales y alimentadores, y el desempeño de los buses tanto económico como medioambiental; (ii) definición de un nuevo modelo de negocio del sistema de concesión; (iii) evaluación económica y social de las rutas de los corredores complementarios que considera la adquisición de patios talleres por parte de la entidad administradora de transporte; (iv) análisis conceptual del área y localización de patios talleres en zonas estratégicas de la ciudad; (v) evaluación preliminar de la generación de nuevas líneas de negocio en el sector de movilidad eléctrica que promueva el desarrollo de pymes y la participación laboral de mujeres en oficios no tradicionales o puestos gerenciales; (vi) un informe para el diseño de una prueba piloto de buses eléctricos en una ruta definida por la ATU y el BID, con el objetivo de medir el impacto en las emisiones. En este componente también se incluye el desarrollo de productos de conocimiento y talleres de discusión, especialmente referidos al potencial de incorporación de flota eléctrica de buses. Estas discusiones deberán realizarse con otros Ministerios relevantes como Energía, Ambiente y Economía.
- 3.5 Los principales productos que generarán con esta CT son: (i) estudio de preinversión para acciones de mejora de movilidad baja en carbono; (ii) productos de conocimiento referidos al diagnóstico y propuestas del PMU; y (iii) modelo de negocio para buses de corredores complementarios y propuesta de implementación de buses eléctricos en dichos corredores.
- 3.6 **Monto y fuente.** El costo total del proyecto es de US\$600.000 provenientes del *UK Sustainable Infrastructure Program*.

### Presupuesto Indicativo (US\$)

Actividad / Componente	Descripción	BID	Financiamiento Total
Componente 1	Elaboración del estudio de preinversión a nivel perfil para el mejoramiento de los corredores complementarios	290.000	290.000
	Elaboración de una guía para la planificación y el diseño de sistemas de transporte incluyentes, accesibles y con perspectiva de género en el Perú	10.000	10.000
Componente 2	Supervisión del Plan de Movilidad Urbana de Lima y Callao	150.000	150.000
Componente 3	Asistencia técnica para la implementación de un nuevo modelo de negocio en corredores complementarios implementación de patios talleres e incorporación de buses eléctricos al sistema	150.000	150.000
<b>TOTAL</b>		<b>600.000</b>	<b>600.000</b>

#### IV. Agencia Ejecutora y Estructura de Ejecución

- 4.1 Esta CT responde a la solicitud de la Autoridad de Transporte Urbano (ATU) para el apoyo a la realización de estudios en temas relacionados con el transporte urbano masivo y transporte no motorizado.
- 4.2 La agencia ejecutora será el BID a través de su División de Transporte (INE/TSP), en atención expresa a la solicitud de la ATU y de acuerdo con el Anexo II de la Guía Operativa OP-614-4. El Banco ejecutará esta CT debido a: (i) la poca experiencia del beneficiario en adquisiciones con políticas del Banco, lo que generaría retrasos significativos; y (ii) evitar procedimientos administrativos y financieros del beneficiario que podrían generar demoras en la ejecución de la CT y poner en peligro los resultados previstos. Adicionalmente, la ejecución por parte del Banco 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 sistemas de transporte urbano; (ii) asistencia técnica sobre planes de movilidad urbana sostenible; 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 la 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. El punto focal designado y el especialista sectorial designado para la ejecución y supervisión de la CT será el Especialista Senior de Transporte en la representación de Perú, que cuenta con el apoyo del equipo de consultores de INE/TSP que apoyan la gestión de

préstamos y CT en el país. Asimismo, se cuenta con el apoyo de la Representación del BID en el país (CAN/CPE) y el equipo INE/TSP. Adicionalmente, en el monitoreo de las actividades a ser desarrolladas con la CT también participará el equipo técnico del beneficiario que se asigne para las distintas consultorías.

- 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 24 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. Sin embargo, será el Banco quien valide los entregables generados por las consultorías financiadas por esta CT. Asimismo, se precisa que todos los productos de conocimiento derivados de esta CT serán propiedad intelectual del Banco.

## **V. Riesgos importantes**

- 5.1 El riesgo principal es la falta de acceso a la información requerida para la elaboración de los estudios y 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, 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 eventos presenciales.

## **VI. Excepciones a las políticas del Banco**

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

## **VII. Salvaguardias Ambientales**

- 7.1 Esta CT no pretende financiar estudios de prefactibilidad o factibilidad para proyectos de inversión específicos o estudios ambientales y sociales asociados a los mismos; por lo tanto, los requisitos del Marco de Política Ambiental y Social del Banco (ESPF) no se aplican a esta CT.



**Anexos Requeridos:**

[Solicitud del Cliente - PE-T1525](#)

[Matriz de Resultados - PE-T1525](#)

[Términos de Referencia - PE-T1525](#)

[Plan de Adquisiciones - PE-T1525](#)