

## DOCUMENTO DE COOPERACIÓN TÉCNICA

### I. Información Básica de la CT

▪ País/Región:	REGIONAL
▪ Nombre de la CT:	TransPYMEs 2025: Análisis a las empresas del sector transporte, modelos de negocio e identificación de iniciativas para su fortalecimiento y modernización
▪ Número de CT:	RG-T4052
▪ Jefe de Equipo/Miembros:	Granada Garces, Isabel Cristina (INE/TSP) Líder del Equipo; Pinto Ayala, Ana Maria (INE/TSP) Jefe Alternativo del Equipo de Proyecto; Barahona Rebolledo, Juan David (INE/TSP); Calderon Anton, Jose De Jesus (INE/TSP); Mix Vidal, Richard Alexander (INE/TSP); Oseguera, Agustin (INE/TSP); Sanchez Garcia, Ricardo Christyan (ITE/ITO); Saraceno, Pier Paolo (INE/TSP); Vila Saint-Etienne, Sara (LEG/SGO)
▪ Taxonomía:	Investigación y Difusión
▪ Operación a la que la CT apoyará:	.
▪ Fecha de Autorización del Abstracto de CT:	26 Ene 2022.
▪ Beneficiario:	Costa Rica - Ministerio de Obras Públicas y Transportes, El Salvador - Ministerio de Obras Públicas y de Transporte, Guatemala - Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda y Panamá Ministerio de Obras Públicas
▪ 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\$250,000.00
▪ Contrapartida Local, si hay:	US\$0
▪ Periodo de Desembolso (incluye periodo de ejecución):	36 meses
▪ Fecha de inicio requerido:	22 Ago 2022
▪ Tipos de consultores:	Firmas y consultores individuales
▪ Unidad de Preparación:	INE/TSP-Transporte
▪ Unidad Responsable de Desembolso:	INE/TSP-Transporte
▪ CT incluida en la Estrategia de País (s/n):	Si
▪ CT incluida en CPD (s/n):	No
▪ Alineación a la Actualización de la Estrategia Institucional 2020-2023:	Productividad e innovación; Sostenibilidad ambiental; Igualdad de género; Diversidad y diversidad

### II. Objetivos y Justificación

- 2.1 **Antecedentes:** La industria de transporte, así como el sector de construcción de infraestructura, se encuentra actualmente en un momento de profundas transformaciones. Los impulsores globales de descarbonización, digitalización y automatización anticipan una metamorfosis disruptiva de los modelos de negocios y de los servicios ofrecidos, así como de sus mercados laborales, impactando profundamente su funcionamiento.
- 2.2 En América Latina y el Caribe (LAC), y en particular en los países de Centro América la adopción de nuevas tecnologías sectoriales se encuentra todavía en sus estados iniciales, donde muchos de los operadores de transporte y de las empresas de

construcción aún no han adoptado las nuevas tecnologías más básicas<sup>1</sup>. Sin embargo, los pronósticos predicen que es solo cuestión de tiempo antes de que los países adopten ampliamente nuevas tecnologías, generando preguntas sobre la capacidad de sus tejidos empresariales para adaptarse y aprovechar las oportunidades ofrecidas de manera equitativa y sustentable, mitigando también los efectos en sus mercados laborales.

2.3 La región de Centro América se caracteriza por una muy alta presencia de Micro, Pequeñas y Medianas Empresas (MiPYMEs)<sup>2</sup> que - como en todos los otros países de LAC – toca porcentajes del 99% de todas las empresas activas, como en el caso de El Salvador donde solo lo 0,4% de las empresas son grandes<sup>3</sup>. El sector de transporte y de construcción cubren respectivamente un 5% y un 3%<sup>4</sup> de la totalidad de empresas y, llegan a emplear en promedio casi un 14% de la población activa en la LAC<sup>5</sup>, con puntas de hasta 18% de la población como en el caso de Panamá. De estos, las MiPYMEs cubren casi el 50%<sup>6</sup>.

2.4 En Centro América, los desafíos estructurales típicos del sector de transporte y construcción como la informalidad, la baja productividad, la falta de un enfoque de género, la baja profesionalización de sus fuerzas laborales y una alta fragmentación industrial, afectan claramente la capacidad de avanzar hacia una transición digital / verde y aumentan el riesgo de ampliar la brecha entre las grandes empresas pioneras –en el extremo de esta transformación– y los más pequeños que no logran subirse a este vagón, debido principalmente a los altos costos, la falta de habilidades y conocimientos técnicos, y a un modelo de negocio que impone una predilección para objetivos estratégicos a corto plazo (por ejemplo, generación de utilidad y optimización del uso de capital de trabajo) dejando atrás metas de crecimiento y desarrollo a largo plazo como la posibilidad de invertir en nuevas tecnologías que podrían apalancarse con mejores condiciones de financiamiento de largo plazo en la región. Dicho riesgo es claramente expresado en la Visión 2025 del Banco, donde se especifica que “sin el debido acceso al financiamiento adecuado y apoyo especializado, muy probablemente las MiPYMEs se verán afectadas y no podrán aprovechar las oportunidades que se presenten”. De hecho, diferentes estimaciones reportan la presencia de un gap financiero<sup>7</sup> importante para las MiPYMEs de Centro América, siendo particularmente relevante en los casos de Guatemala (85%) y Panamá (77%) y menos para países como Costa Rica (48%).

2.5 A este contexto vulnerable en sí mismo, han ido agregándose las consecuencias disruptivas generadas por COVID-19, con efectos sin precedentes - sobre todo - para

---

<sup>1</sup> Calatayud, A., Katz, R., *Cadena de suministro 4.0: Mejores prácticas internacionales y hoja de ruta para América Latina* (Vol. 744), Banco Interamericano de Desarrollo, 2019.

<sup>2</sup> La categorización de MiPYMEs se basa sobre los tres criterios de: (i) ingreso por ventas y/o servicios operativos anuales netos; (ii) patrimonio neto; y (iii) personal ocupado. Los criterios límites para definir la categorización de micro, pequeñas, medianas o grandes empresas varían por cada país.

<sup>3</sup> Dini, M., Stumpo, G., Europea, U., *MiPYMEs en América Latina: un frágil desempeño y nuevos desafíos para las políticas de fomento*, 2020.

<sup>4</sup> Ibidem.

<sup>5</sup> Ibidem.

<sup>6</sup> Ibidem.

<sup>7</sup> Definición Gap Financiero- [SME Forum Finance](#): Diferencia entre la oferta actual y la demanda potencial que las instituciones financieras podrían abordar potencialmente para las MiPYMEs.

el sector del transporte: la repentina e importante caída en la demanda, la reducción en los servicios y la introducción de inusuales costos para cumplir con las medidas sanitarias, se tradujeron en un importante desafío financiero para la mayoría de las empresas del sector (sobre todos para los más pequeños), generando también una pérdida significativa de empleos sectoriales, que ha golpeado principalmente las mujeres, los jóvenes y los trabajadores informales<sup>8</sup>. Asimismo, las consecuencias disruptivas también se han observado en la industria de la construcción pues se registraron interrupciones y desaceleraciones en el desarrollo de infraestructura, así como obstáculos en el abastecimiento de insumos para la construcción. Lo anterior se acompaña de un mayor riesgo ocupacional para los trabajadores de la industria de la construcción y un mayor riesgo en la liquidez de las empresas (de igual manera, sobre todo para las más pequeñas), debido a la caída en la demanda y la interrupción en la cadena de pagos.

2.6 Un estudio reciente sobre el impacto de la pandemia COVID-19 en las MiPYMEs de Centroamérica y Latinoamérica<sup>9</sup> indica que en el tema de la evolución del empleo entre 2019 y 2020 en la industria de la construcción en Centroamérica el 80% de las empresas de la industria citada anteriormente declararon haber reducido su fuerza laboral. En lo que se refiere a la evolución de las ventas en el mismo periodo y para la industria en cuestión, el 85% de las empresas declararon haber reducido sus ventas. De toda Latinoamérica, en materia económica y financiera, Centroamérica y la industria de la construcción han sido la región y el sector más impactados. En este contexto, el estudio también indica que la micro y pequeña empresa fueron las más afectadas.

2.7 Al mismo tiempo, los problemas de falta de transparencia en el sector de infraestructura pública y los recientes escándalos que afectan a las más grandes empresas constructoras en Centro América afectan negativamente la inversión y la provisión de servicios, sumado a las bajas capacidades del resto de las empresas más pequeñas, representan un riesgo y un cuello de botella para el desarrollo de la región.

En este contexto, tener una comprensión más granular y actualizada, y contar con información oportuna sobre estos sectores será clave para los ministerios sectoriales, para así poder identificar y operativizar políticas públicas eficaces.

2.8 **Objetivo:** Mejorar el conocimiento del funcionamiento financiero / empresarial en las empresas de transporte urbano y construcción y promover soluciones que mejoren la capacidad de las MiPYMEs en el desempeño de sus negocios.

2.9 Particular atención será dedicada a empresas lideradas por mujeres y los grupos más vulnerables, a través la identificación de soluciones que fomenten el liderazgo de género y la inclusión de los entornos laborales. De hecho, los países beneficiarios, siguen teniendo una brecha de genero muy importante en los sectores de transporte y construcción. A manera de ejemplo, segundo los datos disponibles en los cuatro países, en promedio, la ocupación femenina representa el 17% del total de los empleados en el sector de transporte, y llega hasta un 5% para el sector de

---

<sup>8</sup> Fuente: Sistema de Información de Mercados Laborales y Seguridad Social (SIMS-BID).

<sup>9</sup> Observatorio regional de competitividad e innovación productiva y sostenible de la MiPyME. (2021). "Impacto económico de la pandemia COVID-19 en las MiPYMEs de Centroamérica, Iberoamérica y Latinoamérica". San Salvador: CENPROMYPE/SICA.

construcción con casos como Guatemala donde solo el 2% de los empleados sectoriales son mujeres<sup>10</sup>.

- 2.10 La CT se enfocará en cuatros países de Centro América y habrá como principal contraparte el Ministerio de Obras Públicas y Transporte de Costa Rica, el Ministerio de Obras Públicas y de Transporte de El Salvador, la Autoridad de Tránsito y Transporte Terrestre – (ATTT) de Panamá y Ministerio de comunicaciones infraestructura y vivienda de Guatemala.
- 2.11 **Visión 2025:** La Cooperación Técnica es consistente con la Visión 2025 del Banco [Reinvertir en Las Américas: Una década de oportunidades](#). En específico, con las oportunidades de inversión y crecimiento de: (i) Integración regional y fortalecimiento de las cadenas de valor, dado que en tiempos recientes las empresas han buscado y siguen buscando beneficiarse de la proximidad y la transferencia de sus procesos comerciales a zonas más cercanas; (ii) Economía digital, a través del incremento de la capacidad de inversión en soluciones modernas para incorporar sistemas tecnológicos, ampliación de servicios, optimización de costos y de procesos, ampliando así el empleo, el crecimiento, la inclusión social y su aportación a la productividad; (iii) Apoyo a Pequeñas y Medianas Empresas, de manera que puedan aprovechar las oportunidades que se presenten vía el acceso a la profesionalización de su fuerza laboral, financiamiento adecuado, apoyo especializado y aumentando su poder de negociación; (iv) Género e Inclusión, diseñando incentivos que promuevan programas centrados en la igualdad de género, aumentando la oferta de financiamiento a iniciativas femeninas y a empresas encabezadas por mujeres; y (v) Cambio Climático (CC), dado que la digitalización conduce al ahorro de energía y de recursos, se estará fortaleciendo la concientización del CC en los procesos de las MiPYMEs; asimismo, se apoyará el desarrollo de proyectos verdes y el uso sostenible del suelo para mitigar el CC.
- 2.12 **Alineamiento estratégico:** La Cooperación Técnica está alineada estratégicamente con las áreas transversales de: (i) CC y Sostenibilidad Ambiental, al fortalecer la resiliencia a impactos del CC y al proponer un apoyo especializado para las MiPYMEs sectoriales y fomentando soluciones que mejoren la capacidad de las empresas de transporte de aterrizar las transiciones digitales-verdes; (ii) Igualdad de Género y Diversidad, a través de la identificación de oportunidades que fomenten el liderazgo y la inclusión de los entornos laborales en las MiPYMEs; (iii) Capacidad Institucional y estado de derecho, al promover ajustes regulatorios e institucionales en la preparación de proyectos; y (iv) Productividad e Innovación, al contribuir a mejorar la capacidad de innovación de las MiPYMEs. Asimismo, la Cooperación Técnica es alineada con la [Visión 2025](#) del Banco, sobre todo con las prioridades de Soporte a las Pymes, Digitalización y CC, y con el [Marco de Acción de Empleo con Perspectiva de Género](#), a través de la identificación de oportunidades que fomenten el liderazgo y la inclusión de los entornos laborales en las MiPYMEs.

---

<sup>10</sup> Datos [SIMS](#). Datos desagregados por país: Panamá – Transporte 84% hombres, 16% mujeres - Construcción 92% hombres, 8 % mujeres; Costa Rica – Transporte 81% hombres, 19 mujeres – Construcción 95% hombres, 5% mujeres; El Salvador - Transporte 85% hombres, 15% mujeres – Construcción 97% hombres, 3% mujeres; y Guatemala - Transporte 85% hombres, 15% mujeres; Construcción 98% hombres, 2% mujeres.

- 2.13 Asimismo, la CT contribuye a los objetivos de la Segunda Actualización de la Estrategia Institucional del Banco 2020-2023 (AB-3190-2) para impulsar la productividad e innovación; el desarrollo de capital humano, integración económica regional; la inclusión social e igualdad, la prestación de servicios de infraestructura incluyentes y sustentables, la incorporación del sector productivo en encadenamientos productivos de valor, el fortalecimiento de la capacidad del Estado, y el fortalecimiento del contexto institucional para promover el desarrollo empresarial. La CT es concordante con la Política Operativa sobre Igualdad de Género en el Desarrollo, dado que a través de la CT se impulsará la generación de información y análisis necesarios para fomentar el emprendimiento femenino en el sector. La CT es concordante con el Documento de Marco Sectorial de Transporte (GN-2740-9) del Banco Interamericano de Desarrollo (BID), dado que fomenta y promueve la movilidad de pasajeros eficiente, inclusiva, sostenible y de calidad, el fortalecimiento de las instituciones y regulaciones del sector, el impulso a la transformación tecnológica del sector, y el desarrollo de operaciones seguras de transporte. Adicionalmente, la CT contribuirá al Marco de Resultados Corporativos (CRF) 2020-2023 (GN-2727-12), mediante los indicadores de: (i) beneficiarios de iniciativas de apoyo al empleo; (ii) empleos respaldados; (iii) micro, pequeñas y medianas empresas financiadas; y (iv) empresas que reciben asistencia técnica. Además, la CT está en línea con: (i) la Estrategia País de Costa Rica 2019-2022 (GN-2977) al mejorar la cobertura, calidad y resiliencia de los servicios de transporte, con el objetivo de promover la economía de la actividad y competitividad, y el mejoramiento de la calidad de vida de los costarricenses; (ii) la Estrategia del Banco con El Salvador 2021-2024 (GN-3046-1) a través del objetivo de desarrollar servicios de infraestructura inclusivos y sostenibles. Por su parte esta alineada; (iii) la Estrategia del Banco con Guatemala 2021-2024 a través del desarrollo de ecosistemas emprendedores y la formación de jóvenes para el empleo y el emprendimiento mejora de la prestación de servicios básicos a la población vulnerable y con la visión de apoyar el desarrollo del sector privado, fortaleciendo la institucionalidad y la gobernabilidad del país; y (iv) con la Estrategia del Banco con Panamá 2021-2024 (GN-3055) que contribuye a: desarrollar servicios de infraestructura de calidad con criterios de inclusión y sustentabilidad ambiental.
- 2.14 Esta CT se alinea con el área prioritaria 3 “Instituciones eficaces, eficientes y transparentes” del OC SDP Ventanilla 2 - Infraestructura (W2B) (GN-2819-14) en sus objetivos de: (i) contribuir a políticas e instituciones públicas más efectivas, eficientes, transparentes y centradas en la ciudadanía; (ii) mejorar la prestación de servicios a la ciudadanía; (iii) reducir las limitaciones para el crecimiento empresarial y la productividad; y (iv) fortalecer la aplicación del estado de derecho y la lucha contra la corrupción, incluyendo el fomento de la transparencia y la integridad y la seguridad y justicia ciudadanas.

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

- 3.1 Esta Cooperación Técnica financiará las actividades estructuradas en los componentes que se describen a continuación:
- 3.2 **Componente 1: Análisis consolidado del modelo de negocio y desafíos financieros de las MiPYMEs de transporte urbano y construcción (US\$60.000).** Este componente sufragará los recursos para realizar un análisis financiero enfocado en los modelos de negocios típicos de las MiPYMEs de transporte urbano (operadores) y construcción de infraestructuras, con el objetivo de definir los principales desafíos financieros relacionados a su desempeño. El análisis incluirá

posibles entrevistas y encuestas a las empresas privadas, así como ministerios, agencias sectoriales, y órganos intermedios con enfoque de género y diversidad.

- 3.3 Componente 2: Identificación de buenas prácticas de instrumentos financieros para el transporte urbano y elaboración de una estructura piloto (US\$80.000).** Este componente financiará: (i) un estudio empírico detallado sobre iniciativas financieras y políticas públicas existentes (dentro y fuera de la región) para lograr adaptarse a las transiciones digital y verde. Estas iniciativas pueden incluir, pero no son limitadas a subvenciones, extensiones fiscales, préstamos de renovación de flotas, esquemas de garantía parcial de crédito (PCG), etc. (ii) elaboración de una estructura piloto para - por lo menos - una de las iniciativas financiera anteriormente identificadas. A fin de dar cumplimiento a los procedimientos incluidos en la política OP-619-4
- 3.4 Componente 3: Conformación de una plataforma exclusiva para MiPYMEs de construcción para licitaciones en redes secundarias/terciarias (US\$100.000).** Esta componente financiará la creación de una plataforma exclusiva para MiPYMEs, para licitaciones en redes secundarias/terciarias, que asegure la contratación de servicios de estas tipologías de carreteras o caminos y/o de llamados de empresas privadas de gran porte que elaboren proyectos viales grandes, y que necesiten subcontratos locales/regionales. Esta plataforma deberá de contar con elementos que fomenten la inclusión social y la diversidad a través del fomento del empleo. Los productos de conocimiento derivados de este componente serán propiedad intelectual del Banco y se apegarán a la normativa legal de derechos de autor de los países beneficiarios.
- 3.5 Componente 4: Diseminación (US\$10.000).** Este componente cubrirá los costos relacionados a las diseminaciones de los productos / resultados obtenidos por la Cooperación Técnica. En particular, se financiarán talleres con las respectivas contrapartes ministeriales y otros actores del sector (ej. Cámaras, asociaciones de categorías) para darle a conocer la plataforma desarrollada en la Componente 3. Además, se garantizarán interacciones regulares con los respectivos ministerios de los países involucrados para asegurar el aprovechamiento más eficaz de las soluciones y productos desarrollados por la CT.

#### IV. Presupuesto Indicativo

- 4.1** El presupuesto indicativo de la Cooperación Técnica será de US\$250,000.00. El 100% será financiado con recursos del Programa Estratégico para el Desarrollo Financiado con Capital Ordinario (OC-SDP) Ventanilla 2 Infraestructura sostenible y resiliente. No habrá contrapartida local y la distribución de los costos es la siguiente:

Actividad / Componente	Descripción	BID/Financiamiento por Fondo	Financiamiento Total
<b>Componente 1</b>	Análisis financiero de la estructura empresarial y modelo de negocios de la MiPYMEs de transporte con enfoque de equidad de género.	<b>US\$60.000</b>	<b>US\$60.000</b>
<b>Componente 2</b>	Estudio empírico detallado sobre iniciativas y políticas públicas existentes.	<b>US\$30.000</b>	<b>US\$30.000</b>
	Estructuración de iniciativas financieras para MiPYMEs de transporte urbano.	<b>US\$50.000</b>	<b>US\$50.000</b>

<b>Componente 3</b>	Conformación de una plataforma exclusiva para MiPYMEs de construcción para licitaciones en redes secundarias/terciarias.	<b>US\$100.000</b>	<b>US\$100.000</b>
<b>Componente 4</b>	Difusión de conocimiento publicaciones, traducciones, organización de eventos.	<b>US\$10.000</b>	<b>US\$10.000</b>
<b>TOTAL</b>		<b>US\$250.000</b>	<b>US\$250.000</b>

## V. Agencia Ejecutora y estructura de ejecución

- 5.1 La ejecución será realizada por el Banco a través de la División de Transporte, conforme a la solicitud de los gobiernos beneficiarios y el periodo de desembolso será de 36 meses. Esta ejecución se justifica, por una parte, en la experiencia del Banco en el desarrollo de los instrumentos operativos y técnicos similares a los planteados para este tipo de cooperaciones; así como por la orientación de la CT hacia apoyar la gestión en términos de planeación y estructuración de proyectos estratégicos para los países beneficiarios.
- 5.2 El Banco en identificará en estrecha coordinación los ministerios en los países beneficiarios de la CT, las necesidades de apoyo en términos de capacitación, planificación y evaluación de los estudios y capacitaciones a ser contratados serán de directa aplicación en el fortalecimiento de capacidades de los beneficiarios y serán supervisados por el personal del Banco. El punto focal en la oficina del país será Isabel Granada ([igranada@iadb.org](mailto:igranada@iadb.org)). El equipo del proyecto tendrá la responsabilidad de monitorear, supervisar y controlar la ejecución de la misma y se encargará de la selección, contratación y supervisión de consultores externos, así como la adquisición de otros servicios de acuerdo con los procedimientos aplicables del BID. Las contrataciones se llevarán a cabo de conformidad con las Políticas para la Selección y Contratación de Consultores financiados y ejecutados por el BID. Todos los productos de la CT serán objeto de revisión de calidad por parte del Banco. La contratación de firmas consultoras se realizará mediante el método de selección directa.
- 5.3 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 del 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.
- 5.4 Esta CT regional contará con la coordinación de instancias de gobierno en los países beneficiarios, para el caso de Costa Rica se contará con la coordinación del Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT-CR), para El Salvador se coordina con el Ministerio de Obras Públicas y de Transporte (MOPT-ES), en el caso de Guatemala con el Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda (MCIV) y para Panamá con el Ministerio de Obras Públicas (MOP).
- 5.5 Todos los productos de conocimiento derivados de esta CT serán propiedad intelectual del Banco.
- 5.6 En caso de que se realice algún trabajo en algún país; el equipo se asegurará de obtener la carta de no objeción antes de empezar cualquier actividad.

## VI. Riesgos importantes

- 6.1 Por la naturaleza y actividades planteadas en la presente CT, el equipo de proyecto no ha identificado riesgos significativos asociados a la ejecución de la misma, no obstante, de lo mencionado previamente, no deben descartarse los potenciales efectos provenientes de las restricciones y medidas que pueda asumir por los gobiernos beneficiarios como consecuencia de la evolución de la emergencia sanitaria vinculada al COVID-19. Para mitigar este riesgo, se buscará desarrollar actividades, en medida de lo posible, de forma virtual, con distanciamiento e inspecciones, así como sanitización de espacios de trabajo, 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 debido a la incertidumbre causada por la actual pandemia.

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

- 7.1 Bajo este subtítulo se deberán identificar y abordar las excepciones a las políticas del Banco.

## **VIII. Salvaguardias Ambientales**

- 8.1 De acuerdo con la Política de Medioambiente y Cumplimiento de Salvaguardias (OP-703), esta Cooperación Técnica se ha clasificado como categoría "C". Los términos de referencia de los estudios a ser financiados incluirán aspectos ambientales y sociales de los proyectos de acuerdo con las Políticas del Banco. Ver Formulario de Análisis de Salvaguardias y Filtro de Políticas de Salvaguardias.

### **Anexos Requeridos:**

[Solicitud del Cliente - RG-T4052](#)

[Matriz de Resultados - RG-T4052](#)

[Términos de Referencia - RG-T4052](#)

[Plan de Adquisiciones - RG-T4052](#)