

## Documento de Cooperación Técnica

### I. Información Básica del Proyecto

▪ País/Región:	EL SALVADOR/CID - Istmo y RD
▪ Nombre de la CT:	Apoyo para la Promoción de una Movilidad Segura, Inclusiva y Productiva en El Salvador
▪ Número de CT:	ES-T1315
▪ Jefe de Equipo/Miembros:	RENDON RODRIGUEZ, JOSE RODRIGO (INE/TSP) Líder del Equipo; MONTES CALERO, LAUREEN ELIETH (INE/TSP) Jefe Alterno del Equipo de Proyecto; SOSA SARTORI, MARTIN DANIEL (INE/TSP) Jefe Alterno del Equipo de Proyecto; CABRERA, ANA ELSY (CID/CES); CALDERON ANTON, JOSE DE JESUS (INE/TSP); PINTO AYALA, ANA MARIA (INE/TSP)
▪ Taxonomía:	Apoyo al Cliente
▪ Número y nombre de la operación que apoyará la CT:	N/A
▪ Fecha del Abstracto de CT:	14 May 2021
▪ Beneficiario:	Ministerio de Obras Públicas y Transporte (MOPT) El Salvador
▪ Agencia Ejecutora:	INTER-AMERICAN DEVELOPMENT BANK
▪ Financiamiento solicitado del BID:	US\$150,000.00
▪ Contrapartida Local:	US\$0.00
▪ Periodo de Desembolso:	36 meses
▪ Tipos de consultores:	Empresas; Individuos
▪ Unidad Responsable de Preparación:	INE/TSP - Transporte
▪ Unidad Responsable de Desembolso:	CID/CES - Representación El Salvador
▪ CT incluida en la Estrategia de País (s/n):	Sí
▪ CT incluida en CPD (s/n):	Sí
▪ Alineación a la Actualización de la Estrategia Institucional 2021-2024:	Productividad e innovación; Capacidad Institucional Sostenibilidad ambiental; Igualdad de género; Diversidad;

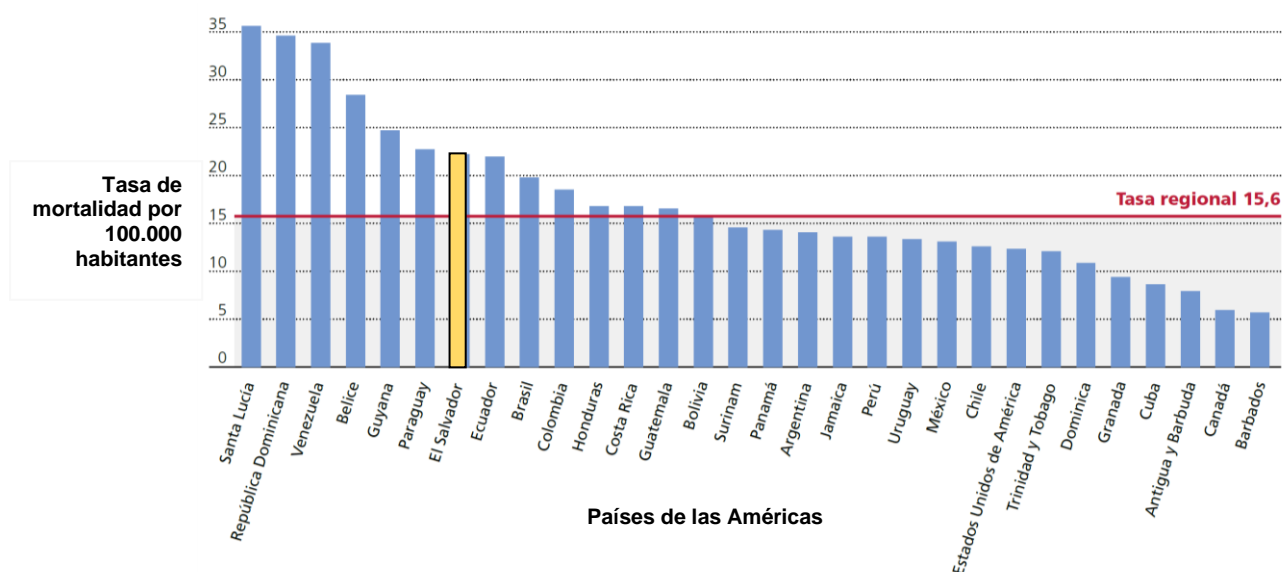
### II. Objetivos y Justificación de la CT

- 2.1 El objetivo principal de esta Cooperación Técnica (CT) es promocionar una movilidad segura, inclusiva y productiva de la población a partir del uso de tecnologías y herramientas innovadoras que permitan mejorar las condiciones de tránsito peatonal, ciclista y de transporte público en sectores vulnerables (urbanos y rurales), a través de la recolección de datos actuales que permitan formular estrategias en materia de políticas públicas y en coordinación del Ministerio de Obras Públicas y Transporte (MOPT), su Viceministerio de Transporte (VMT) y el Consejo Nacional de Seguridad Vial (CONASEVI) de El Salvador. Específicamente, se busca que las mejoras en la movilidad de las personas en zonas densas y sectores vulnerables fomenten la creación de nuevas fuentes de empleo, emprendimientos, accesos seguros a centros educativos o de producción, entre otros.

2.2 La movilidad es un componente fundamental para el funcionamiento de las sociedades y su economía, sin embargo, los impactos negativos causados por la actividad del transporte son cada vez más evidentes, por ejemplo, los tomadores de decisiones necesitan desarrollar acciones y políticas dirigidas a prevenir, controlar y reducir el riesgo que las personas sufren en sus trayectos ya sea en medios motorizados o no motorizados.

2.3 Contexto y desafíos. De acuerdo con un informe de la Organización Panamericana de la Salud (OPS, 2019)<sup>1</sup>, 154.997 personas murieron como consecuencia de los siniestros de tránsito en las Américas en el 2016, lo que representa cerca de un 11% de las defunciones causadas por el tránsito en el mundo. La tasa de mortalidad regional causada por el tránsito es de 15,6 por 100.000 habitantes, un aumento del 3,63% de las muertes en la región comparadas con las 149.357 defunciones en el 2010. Casi la mitad de todas las muertes causadas por el tránsito corresponde a los usuarios más vulnerables de las vías: motociclistas (23%), peatones (22%) y ciclistas (3%). Particularmente, en ese mismo año se produjeron unas 35.000 defunciones de motociclistas, por encima del número de defunciones de peatones. Esto representa un aumento de la proporción de defunciones de motociclistas, de 20% en el 2013 al 23% en el 2016.

Figura 1: Tasa estimada de mortalidad causada por el tránsito (por 100.000 habitantes) por país, Región de las Américas 2016.



(Fuente: PAO, 2019)

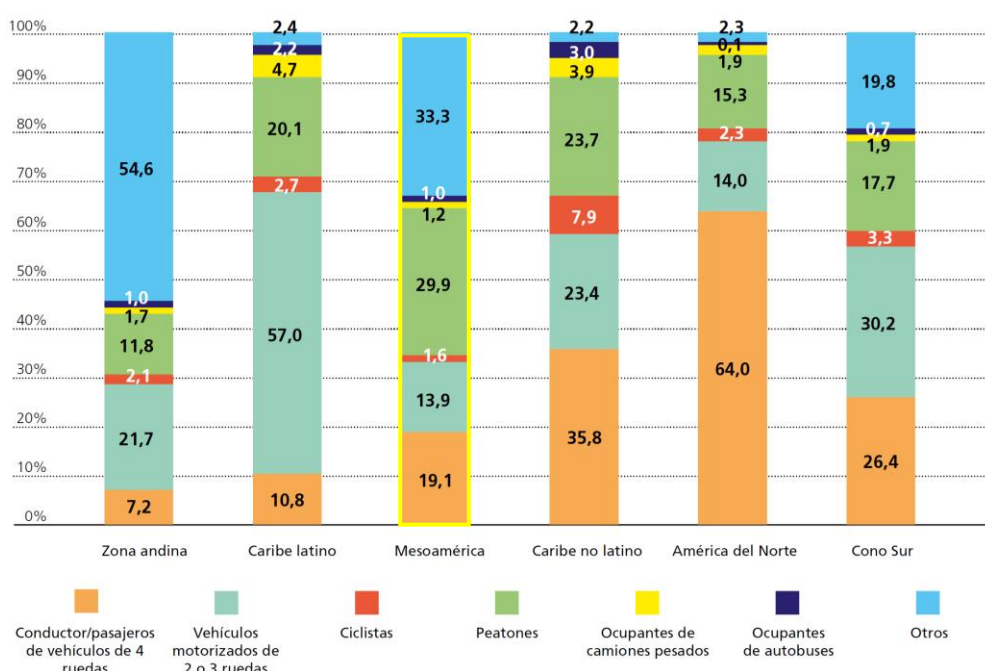
2.4 El Salvador registra una de las tasas de mortalidad por siniestros viales más altas de América Latina y el Caribe (ALC) con 22,2 fallecidos por cada 100.000 habitantes (contra un promedio de 15,6 en ALC, ver Figura 1). En los últimos cinco años se han reportado cifras superiores a 1.200 fallecidos anuales debido a siniestros de tránsito. El 49% del total de fallecidos anuales corresponden a peatones, el 32% a conductores y pasajeros de vehículos livianos y el 14% corresponde a conductores de vehículos motorizados de dos y tres ruedas. La tasa de mortalidad por tránsito en El Salvador se mantiene 10 puntos por encima de la tasa regional, mientras que la proporción de

<sup>1</sup> OPS "Estado de la seguridad vial en la Región de las Américas". Washington, DC, 2019.

peatones muertos en las vías de tránsito en la región de Mesoamérica<sup>2</sup> se mantiene en 29,9% (ver Figura 2). Estos datos manifiestan el incumplimiento de la meta seis del Objetivo de Desarrollo Sostenible (ODS) tres, de reducir a la mitad el número de muertes y traumatismos causados por el tránsito para el 2020.

- 2.5 En el 2016, la tasa de vehículos automotores registrados en las Américas fue de 529,9 por 1.000 habitantes (ver Figura 3), lo que representa un aumento con respecto al informe regional anterior (502,5 por 1.000 habitantes en el 2013). Por otro lado, entre el 2013 y el 2016, el número de vehículos de dos y tres ruedas registrados aumentó en 23%, mientras que el de vehículos de cuatro ruedas en 8% (OPS, 2019). A pesar de que en El Salvador la tasa de motorización permanece más baja que la tasa regional, el aumento de la población y la motorización traerá un incremento de la exposición al riesgo, que eventualmente podría derivar en un aumento en la siniestralidad. A menudo, los diseños de los vehículos y las vías de tránsito priorizan el desplazamiento de los vehículos sobre la seguridad de los peatones, ciclistas y motociclistas.

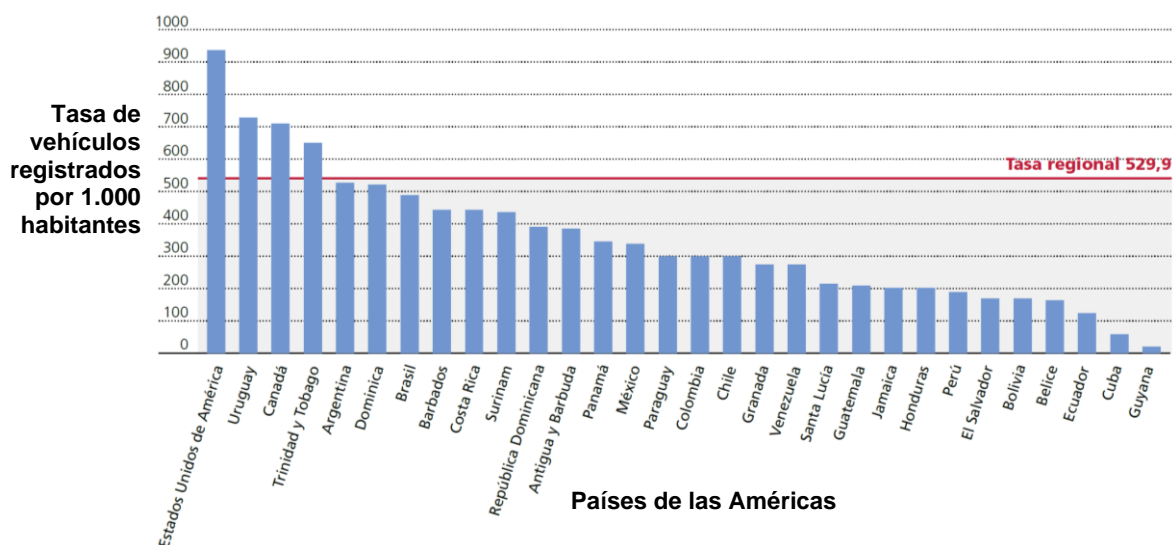
Figura 2: Proporción de muertes notificadas causadas por el tránsito, por usuarios de las vías de tránsito y subregión, Región de las Américas 2016.



(Fuente: PAO, 2019)

<sup>2</sup> La región mesoamericana se compone de los países de Belice, Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras, México y Panamá.

Figura 3: Tasa de vehículos registrados (por 1.000 habitantes), por país, en las Américas 2016



(Fuente: PAO, 2019).

- 2.6 Así como la mayoría de los países de la región, diversos factores contribuyen a la problemática de la inseguridad vial en El Salvador. Por un lado, el crecimiento del parque vehicular a un ritmo promedio de 8,3% anual en los últimos cinco años, dentro del cuales se encuentran las motocicletas que crecen a un ritmo de aproximadamente 20% anual (VMT, 2018). Adicionalmente, el país apenas cuenta con herramientas para monitorear la infraestructura y las normas para regular los diseños estándares para la seguridad de peatones y ciclistas (WHO, 2018). La combinación de los factores mencionados, así como la insuficiencia de herramientas tecnológicas y de gestión adecuadas, desencadenan una situación alarmante en materia de movilidad, seguridad vial e inclusión de las personas, que se marca con mayor énfasis en las principales urbes del país, y con especial atención en el Área Metropolitana de San Salvador (AMSS) que agrupa aproximadamente al 27% del total de la población del país (OPAMSS, 2010).
- 2.7 El Gobierno del Salvador realiza esfuerzos para disminuir siniestros de tránsito, lesionados y fallecidos, sin embargo, estas acciones no son suficientes para atender la magnitud del problema. Debido a esa situación, el VMT y el CONASEVI han elaborado un Plan Nacional de Seguridad Vial 2021-2030, el cual se centra en la atención de cinco estrategias: (i) gestión de la seguridad vial; (ii) vías de tránsito y movilidad más segura; (iii) vehículos más seguros; (iv) usuarios de vías de tránsito más seguros; y (v) capacidad de respuesta tras los accidentes. Como parte de dicho plan, el VMT y CONASEVI han iniciado actividades para contar con el Observatorio Nacional de Seguridad Vial (ONASEVI), que incluyen coordinación interinstitucional para la obtención de información, sistematización de algunos procesos, entre otros.
- 2.8 Adicionalmente, se identifican barreras para alcanzar la movilidad inclusiva, incluyendo: (i) la calidad de los servicios e infraestructura de transporte afecta la movilidad de sus usuarios, particularmente de las mujeres y de los adultos mayores; (ii) existe limitada información sobre la movilidad de grupos de usuarios, como las mujeres, personas con discapacidad y población LGBTI, entre otros; y (iii) las usuarias enfrentan un desafío grande de inseguridad personal en el transporte público.

- 2.9 Por su parte, información sobre denuncias de hechos de violencia contra las mujeres revela que especialmente ellas sufren a lo largo de todo su ciclo de vida (USAID, 2016). De manera general, 67% de las mujeres en El Salvador reportó haber sufrido algún tipo de violencia en su vida, pero solo el 6% denunció el hecho o buscó ayuda (Informe sobre el estado y situación de la violencia contra las mujeres en El Salvador, 2018). Específicamente en el transporte, el 54% de las mujeres ha sido víctima de violencia en el transporte público. La violencia más frecuente es violencia física (34%) y verbal (30%) (Encuesta sobre Violencia contra las Mujeres en el Transporte Público Tradicional y SITRAMSS, 2016).
- 2.10 La violencia de género<sup>3</sup> en el espacio de desplazamiento de las personas es un problema que afecta principalmente a mujeres jóvenes y adolescentes, estudiantes y trabajadoras, de estratos medios y medios bajos, que usan diariamente los diversos modos de transporte público, la mayoría de las cuales no dispone de alternativas eficientes para desplazarse por la ciudad. Son estas mujeres las que están más expuestas, limitando su movilidad y necesidad de ocupar el espacio público para desplazarse a su lugar de trabajo, estudio o residencia, en América Latina y el Caribe nueve de cada diez mujeres han sido víctimas en estos espacios<sup>4</sup>. Es para considerar que los patrones de movilidad de las mujeres y los hombres varían. Los patrones habituales de transporte de las mujeres son más complejos y heterogéneos que los de los hombres<sup>5</sup>. Como consecuencia de la gran persistencia de la economía del cuidado en los países de ingresos bajos y medianos, muchas mujeres, a diferencia de los hombres, necesitan hacer viajes más cortos en distancia y tiempo, estar más dispuestas a combinar viajes, desplazarse con más frecuencia para cumplir con sus responsabilidades domésticas y viajar con sus hijos y cargadas con bultos.
- 2.11 La violencia de género en los medios de transporte público e infraestructura de acceso son todavía poco visibles en la agenda pública salvadoreña. El transporte público es todavía un espacio en donde aún no se aborda el acoso y abuso sexual como expresión de la violencia de género. Por su parte, la no visualización del problema ha obstaculizado el levantamiento de información y la generación de suficientes antecedentes. Esto atenta contra la posibilidad de un diseño e implementación de políticas en los distintos medios de transporte más eficientes que aseguren la movilidad de las mujeres en condiciones igualitarias seguridad.
- 2.12 Consecuentemente, la falta de datos desagregados por sexo para la planeación del transporte complica la creación de sistemas con un enfoque de género, que son aquellos que distinguen entre las necesidades de las mujeres y las de los hombres<sup>6</sup>. En el país, es escasa la información sobre la gravedad y la clase de violencia perpetrada contra las mujeres en diferentes sistemas y rutas del transporte, así de

---

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

<sup>4</sup> [Inter-American Development Bank, World Bank, the Global Women Institute, and the International Center for Research on Women, 2015, “Violence against Women and Girls Resource Guide: Transport Brief.”](#)

<sup>5</sup> Meloni, I., Bez, M. y Spissu, E. (2009). *Activity-Based Model of Women’s Activity-Travel Patterns*. *Journal of the Transportation Research Board*. Washington, D.C.

<sup>6</sup> [Banco Mundial. \(2012\). Making Transport Work for Women and Men: Challenges and Opportunities in the Middle East and North Africa \(MENA\) Region. Washington, D.C.: Banco Mundial, Transport and Energy Unity.](#)

cómo varía dependiendo del horario. También hacen falta datos sobre si las mujeres se arriesgan al denunciar incidentes de violencia y recibir servicios en el sistema de transporte. Los teléfonos móviles y otras tecnologías pueden ayudar a obtener datos sobre las percepciones de la seguridad y la manera como las mujeres y los hombres difieren en el uso del transporte. Estos datos pueden servir de base a las políticas y estrategias para los sistemas y las prácticas de transporte sensibles al género. También impacta de forma directa que en muchos proyectos de transporte la planeación no siempre reconoce la necesidad de incorporación de iniciativas para abordar la violencia contra las mujeres en el transporte y los espacios públicos<sup>7</sup>.

- 2.13 Para lograr una movilidad segura, inclusiva y productiva se observan avances claros en la mejora del trazado de vías, con un aumento de los países que usan una herramienta de clasificación de las redes viales por medio de estrellas, en particular la herramienta del Programa Internacional de Evaluación de Carreteras (iRAP por su sigla en inglés). El Salvador está evaluando las nuevas vías para garantizar que las normas de diseño satisfagan específicamente las necesidades de los usuarios vulnerables de las vías de tránsito. Estas evaluaciones son esenciales para garantizar el desplazamiento de los peatones, ciclistas y motociclistas.
- 2.14 Las estrategias de seguridad vial contribuyen con la reducción de la cantidad y gravedad de posibles siniestros de tránsito, las mismas son esenciales para garantizar el desplazamiento seguro de los peatones, ciclistas y motociclistas. Además, con las mejoras en la disponibilidad de datos sobre el tránsito, los países pueden evaluar mejor los riesgos de muerte y traumatismo causados por el tránsito, así como priorizar intervenciones en materia de seguridad vial basadas en datos probatorios y hacer un seguimiento de sus resultados. Para lograr una mejora sustancial en la calidad de los traslados es necesario formular una guía metodológica con lineamientos básicos que definen el alcance y los estándares técnicos. Estos lineamientos generales deben ser adaptados a las características socio culturales de la población y de la infraestructura vial local.
- 2.15 Trabajo sectorial. La División de Transporte (INE/TSP) ha apoyado al MOPT, VMT y CONASEVI en diferentes iniciativas relacionadas con seguridad vial, inclusión y movilidad de la población. En materia de seguridad vial, los apoyos están enfocados en la atención de la quinta estrategia, a través de la formulación de un anteproyecto de Ley de Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) que se encuentra próximo a presentar a consideración de la Asamblea Legislativa; y además, recientemente el apoyo a la tercer estrategia, a través de brindar recomendaciones para realizar inspecciones técnicas vehiculares, así como para la certificación de los vehículos que se matriculan nuevos o usados. En materia de inclusión y género, actualmente se está apoyando al MOPT en la definición de una estrategia para la transversalización del enfoque en la institución, de la cual se desprenderán diversas iniciativas para fortalecer a la institución en ese sentido. Respecto a la temática de movilidad, en 2020 fue aprobada la CT ATN/JF-18061-ES “Apoyo a la Estrategia de Movilidad Urbana del Área Metropolitana de San Salvador (AMSS)”, la cual se encuentra actualmente en ejecución.

---

<sup>7</sup> [Rozas-Balbontin, P. y Salazar-Areedondo, Liliana. \(2015\). Violencia de género en el transporte público: una regulación pendiente. CEPAL.](#)

- 2.16 En el caso particular de esta CT, las acciones buscan ser complementarias a las iniciativas indicadas en el numeral anterior (§2.6), además, apoyar algunas estrategias del Plan Nacional de Seguridad Vial 2021-2030 del VMT, específicamente para las estrategias uno y dos indicados en el numeral (§2.7) Adicionalmente, esta CT contribuirá a la implementación de acciones priorizadas en el Plan de Acción derivado de la Estrategia de Género para el MOPT, indicada también en el numeral (§2.15).
- 2.17 Alineación estratégica. El programa es consistente con la Segunda Actualización de la Estrategia Institucional 2020-2024 (AB-3190-2) está alineado con el tema transversal de promover la igualdad de género, la diversidad y la inclusión y con los tres desafíos de: (i) desarrollo social y desigualdad; (ii) bajos niveles de productividad de innovación; y (iii) integración económica rezagada, y está alineada con la visión del Banco Interamericano de Desarrollo (BID/Banco) para responder a los desafíos identificados en el área de Fortalecimiento del Trabajo del Grupo BID en los Temas Transversales de Actualización de la Estrategia Institucional (IEU), y la acción: “Promoción de la Igualdad, Diversidad e Inclusión de Género”.
- 2.18 También es consistente con: (i) la Estrategia de País de El Salvador 2021-2024 (GN-3046-1) en su objetivo estratégico de mejorar la conectividad de los polos de desarrollo a través del fortalecimiento de la infraestructura resiliente y los servicios de transporte”; y (ii) con el Marco del Sector del Transporte (GN-2740-7) a través de contribuir a la segunda dimensión del éxito, enfocada en apoyar a la región hacia la consolidación de los sistemas de transporte para brindar un transporte urbano accesible, eficiente y seguro. Por su parte esta operación es consistente con el Marco de Resultados y con los objetivos del INF del (GN-2819-1).
- 2.19 Se destaca la experiencia del Banco en la CT regional “Observatorio de Movilidad Urbana en América Latina y el Caribe” (ATN/OC-18020-RG) que tuvo como objetivos: (i) analizar los patrones de movilidad urbana con perspectiva de género y el desempeño de los sistemas de transporte en las ciudades de ALC; y (ii) desarrollar una plataforma única para consolidar los resultados claves y entregar información relevante a usuarios y tomadores de decisiones alrededor de los cuatro pilares fundamentales de la movilidad urbana: (i) acceso universal; (ii) eficiencia/calidad; (iii) seguridad; y (iv) movilidad limpia.

### III. Descripción de las Actividades y Resultados

- 3.1 **Componente I: Apoyo para la promoción de una movilidad segura, inclusiva y productiva (US\$70.000).** Apoyar al MOPT con herramientas para mejorar la transitabilidad de la población en sectores vulnerables. Incluye: (i) la implementación del sistema de evaluación iRAP que puede contener la elaboración de mapas de riesgos de puntos críticos de la red vial y planes de inversión para su atención, así como la elaboración de herramientas para el seguimiento remoto de las intervenciones, que podrán incluir zonas densas e inseguras; y (ii) la estructuración de una campaña para la reducción del acoso sexual en el transporte público informada por ciencias del comportamiento, la cual puede estar dirigida a promover la intervención de espectadores, la desnaturalización del acoso, y/o la diseminación de protocolos de atención y rutas de acceso a justicia. Este componente adoptará un enfoque multidimensional para mejorar la seguridad de las mujeres en San Salvador, promoviendo la colaboración entre actores públicos y privados involucrados en el ecosistema del transporte público.



- 3.2 **Componente II: Apoyo para la conceptualización y establecimiento de un sistema integrado de información sobre seguridad vial (US\$50.000).** Este componente busca conceptualizar de una mejor forma la institucionalidad y gobernanza del ONASEVI para optimizar los procesos de recolección de datos, tratamiento, análisis y difusión de la información relacionada con la seguridad vial en el país, a fin de fundamentar las políticas e inversiones en dicha área estratégica. La estructuración del observatorio<sup>8</sup> deberá priorizar la recolección de datos con un enfoque de género, a fin de generar información granular que informe la toma de decisiones en relación con seguridad vial.
- 3.3 **Componente III: Conocimiento, fortalecimiento de capacidades técnicas y diseminación de resultados (US\$30.000).** Apoyar el fortalecimiento de capacidades de los funcionarios, así como la socialización y diseminación de los resultados a través de publicaciones, talleres y seminarios con las partes interesadas públicas y privadas que compilará en: (i) nota técnica relacionada con la campaña de intervención a bajo costo en San Salvador; (ii) monografía: Estrategias para la movilidad inclusiva y productiva en El Salvador; y (iii) webinar con la Red de Ciudades *Transport Gender Lab* para diseminación de resultados.

#### IV. Presupuesto

Presupuesto Indicativo

Actividad/Componente	BID/Financiamiento por Fondo	Contrapartida Local	Financiamiento Total
I. Apoyo para la promoción de una movilidad segura, inclusiva y productiva.	US\$70.000,00	US\$0,00	US\$70.000,00
II. Apoyo para la conceptualización y establecimiento de un sistema integrado de información sobre seguridad vial.	US\$50.000,00	US\$0,00	US\$50.000,00
III. Conocimiento, fortalecimiento de capacidades técnicas y diseminación de resultados.	US\$30.000,00	US\$0,00	US\$30.000,00
<b>Total</b>	<b>US\$150.000,00</b>	<b>US\$0,00</b>	<b>US\$150.000,00</b>

<sup>8</sup> Por ejemplo, el BID llevó a cabo un proyecto piloto en asociación con los gobiernos de Perú y de Paraguay para el acopio de datos adicionales sobre las percepciones de las mujeres, sean usuarias o no, de la seguridad en el transporte público a fin de entender mejor las decisiones y los patrones de viaje en Lima y Asunción. Sobre la base de los datos recolectados, el objetivo del proyecto es desarrollar una aplicación para que las mujeres puedan crear un mapa de los "sitios peligrosos" y las zonas de alto riesgo en las estaciones del transporte y las calles aledañas. Ambas iniciativas proveerán una herramienta que ayude a informar a las mujeres acerca de lo que está pasando en las inmediaciones y que se espera que influya en sus decisiones relacionadas con el transporte al alertarlas sobre posibles riesgos. La tecnología también permitirá a las fuerzas del orden de las ciudades y a las agencias de seguridad del transporte detectar puntos de intervención con datos en tiempo real.



## **V. Agencia Ejecutora y Estructura de Ejecución**

- 5.1 En respuesta del requerimiento del Gobierno de El Salvador, la ejecución de esta CT será provista por el Banco a través de la División de Transporte (INE/TSP) y será ejecutada, supervisada y monitoreada por la Representación del BID en El Salvador (TSP/CES). Para eso se cumplen los requisitos de la Política de Cooperación Técnica del Banco (GN-2470-2) en su sección 4.5: (i) el país beneficiario esté de acuerdo; y (ii) las actividades propuestas son congruentes con la estrategia y programa de país del Banco. Por su parte, de acuerdo con lo previsto en el Apéndice X del documento sobre Directrices Operativas para Productos de Cooperación Técnica (OP-619-1) la ejecución está justificada por el conocimiento y experiencia previa de INE/TSP en las áreas de transporte urbano, seguridad vial, género e inclusión y en estudios complementarios de soluciones tecnológicas en el área de la movilidad urbana.
- 5.2 El Banco contratará los servicios de consultores individuales y firmas consultoras y servicios diferentes de consultoría de conformidad con las políticas y procedimientos vigentes en el Banco. Las actividades a ejecutar bajo esta operación se incluyen en el Plan de Adquisiciones y serán ejecutadas de acuerdo con los métodos de adquisiciones establecidos del Banco, a saber: (i) 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. Por su parte, la financiación de compra de bienes (incluidos softwares/plataformas/aplicaciones y su desarrollo) la política GN-2765 las limita al 10% del valor del contrato. También se considera lo establecido en la OP-619 donde se incluye el concepto de solución digital para atender la demanda de los equipos de proyecto en temas relacionados a plataformas digitales, desarrollo de *software*, etc., que reemplaza la versión que estaba vigente del Anexo 10 de la GN-2629. Por tanto, se requiere que ITE otorgue su acuerdo con la solución digital que se estaría atendiendo con esta consultoría para comenzar el proceso de contratación.
- 5.3 Las actividades se ejecutarán en coordinación con el MOPT, organismo beneficiario, quien apoyará en los procesos de definición de términos de referencia y alcance de los servicios, revisión de informes y otras actividades de seguimiento y evaluación.

## **VI. Riesgos Importantes**

- 6.1 Debido a la naturaleza y las actividades descritas en esta CT, no se identifican riesgos considerables. Los riesgos identificados para esta CT son menores y no representan un impedimento importante para su desarrollo. Uno de los riesgos derivados de la naturaleza de esta CT es la posible falta de comunicación y apropiación tanto interna como externamente. Para su ejecución será fundamental la colaboración de las distintas instituciones gubernamentales y del sector privado con los consultores contratados a fin de brindar la información necesaria para el adecuado desarrollo de los estudios propuestos. Para mitigar estos riesgos, la CT incluye una estrategia de comunicación, bajo el Componente III, enfocada en la comunicación y difusión de productos de conocimiento interna y externamente.
- 6.2 A pesar de que se han tenido avances con la contención de la propagación a través de la implementación de programas de vacunación y distanciamiento social ante el

riesgo del COVID-19, existe la posibilidad que ante esta coyuntura generada por la pandemia se puedan presentar riesgos, por ejemplo, atrasos o cambios de alcance debido a complicaciones económicas y de seguridad sanitaria, considerando el escenario de una nueva ola de contagios en el país. Para mitigar este riesgo, se buscará desarrollar actividades, por ejemplo, en medida de lo posible, hacer inspecciones y reuniones virtuales, así como sanitización de espacios de trabajo y monitoreo de pruebas y vacunas contra el COVID-19 con los agentes involucrados en el proceso, de forma que puedan ajustarse o mejorarse fácilmente por las autoridades para atender las necesidades en constante cambio debido a la incertidumbre actual. Además, cada propuesta será debidamente construida y validada por el ente rector especialista para garantizar respaldo político y técnico.

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

7.1 No se identifican excepciones a las políticas del Banco.

## **VIII. Salvaguardias Ambientales**

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

### **Anexos Requeridos:**

- [Carta de Solicitud al Cliente.](#)
- [Matriz de Resultados.](#)
- [Términos de Referencia.](#)
- [Plan de Adquisiciones.](#)