

ABSTRACTO 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) Team Leader; MONTES CALERO, LAUREEN ELIETH (INE/TSP) Alternate Team Leader; SOSA SARTORI, MARTIN DANIEL (INE/TSP) Alternate Team Leader; CABRERA, ANA ELSY (CID/CES); CALDERON ANTON, JOSE DE JESUS (INE/TSP); PINTO AYALA, ANA MARIA (INE/TSP)
▪ Taxonomía:	Client Support
▪ 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)
▪ 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 2010-2020:	Productividad e innovación; Sostenibilidad ambiental; Igualdad de género

II. Objetivos y Justificación de la CT

- 2.1 **Objetivo.** Contribuir a la promoción de una movilidad segura, inclusiva y productiva en El Salvador a partir del uso de tecnologías y herramientas innovadoras que permitan mejorar el acceso a las oportunidades de empleo, emprendimiento y educación, con el fin de mejorar las condiciones de transitabilidad en sectores prioritarios (urbanos y rurales) definidos en coordinación con el Ministerio de Obras Públicas y Transporte (MOPT) y el Viceministerio de Transporte (VMT).
- 2.2 **Contexto y desafíos.** 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 17,8 en ALC). 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.
- 2.3 **Diversos factores contribuyen a esta problemática de inseguridad vial.** 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).

- 2.4 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 Consejo Nacional de Seguridad Vial (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.
- 2.5 Adicionalmente, se identifican barreras para alcanzar la movilidad inclusiva: (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.
- 2.6 Por otra 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).
- 2.7 Trabajo sectorial. La División de Transporte (TSP-INE) 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 Cooperación Técnica (CT) ATN/JF-18061-ES “Apoyo a la Estrategia de Movilidad Urbana del Área Metropolitana de San Salvador (AMSS)”.
- 2.8 En el caso particular de esta CT, las acciones buscan ser complementarias a las iniciativas indicadas en el numeral 2.4, 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 2.4. Adicionalmente, esta CT contribuirá a la

implementación de acciones priorizadas en el Plan de Acción derivado de la Estrategia de Género para el MOPT.

- 2.9 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; e (iii) integración económica rezagada y está alineada con la visión del BID para responder a los desafíos identificados en: (i) 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”.
- 2.10 También es consistente con: (i) la Estrategia de País 2015-2019 (GN-2828) en su objetivo estratégico de mejorar la conectividad de los polos de desarrollo a través del fortalecimiento de la infraestructura y los servicios de transporte ”; y (ii) Marco del Sector del Transporte (GN-2740-7) a través de: (a) 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.

III. Descripción de las Actividades y Resultados

- 3.1 **Componente I: Apoyo para la promoción de una movilidad segura, inclusiva y productiva para El Salvador (US\$70.000).** Apoyar al MOPT con estudios, pilotos y herramientas para mejorar la transitabilidad. Incluye: (i) medidas para la atención de puntos críticos de la red vial nacional con enfoque en seguridad vial e inclusión social, a través de la realización de inspecciones, mapas de riesgos y planes de inversión para atender puntos críticos; y (ii) estructuración de una campaña con intervención para la reducción del acoso sexual en el transporte público informada por ciencias del comportamiento.
- 3.2 **Componente II: Apoyo para la conceptualización y establecimiento de un sistema integrado de información sobre seguridad vial (US\$50.000).** Mejorar la institucionalidad y gobernanza del ONASEVI para optimizar la recopilación, tratamiento, análisis y difusión de la información relacionada con la seguridad vial en el país. Se busca incidir oportunamente en la prevención y disminución de siniestros de tránsito. La estructuración del observatorio deberá priorizar además la desagregación de las principales estadísticas por sexo, 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) Booklet o 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, (iii) Webinar con la Red de Ciudades TGL para diseminación de resultados.

IV. Presupuesto

Presupuesto Indicativo

Actividad/Componente	BID/Financiamiento por Fondo	Contrapartida Local	Financiamiento Total
Apoyo para la promoción de una movilidad segura, inclusiva y productiva para El Salvador (US\$70.000)	US\$70,000.00	US\$0.00	US\$70,000.00

Apoyo para la conceptualización y establecimiento de un sistema integrado de información sobre seguridad vial (US\$50.000)	US\$50,000.00	US\$0.00	US\$50,000.00
Conocimiento, fortalecimiento de capacidades técnicas y disseminación de resultados (US\$30.000)	US\$30,000.00	US\$0.00	US\$30,000.00
Total	US\$150,000.00	US\$0.00	US\$150,000.00

V. Agencia Ejecutora y Estructura de Ejecución

- 5.1 De conformidad con el apéndice 10 de las Directrices Operativas para Productos de Cooperación Técnica (GN-2629-1), el Banco y los países beneficiarios acuerdan que el Banco será el Organismo Ejecutor (OE).
- 5.2 El Banco contratará los servicios de consultores individuales, 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 con la política GN-2303-28.
- 5.3 La ejecución de la CT será realizada por el Banco a través de la División de Transporte (TSP/INE) en CID/CES - Representación El Salvador. Esta estructura de ejecución se justifica, por un lado, en la experiencia del Banco en el desarrollo de los instrumentos operativos y técnicos propuestos para este tipo de operaciones; y en segundo lugar, por el conocimiento de TSP en las áreas de transporte urbano, seguridad vial y soluciones tecnológicas para problemas de movilidad. La experiencia previa del Banco permitirá establecer lineamientos lógicos y robustos para la elaboración de estudios requeridos por esta CT.

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 cooperación técnica 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 riegos, 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. Salvaguardias Ambientales

7.1 La clasificación ESG para esta operación es "C".