

REGIONAL

AMPLIACIÓN DEL BLUE SPOT ANÁLISIS PARA FORTALECER LA RESILIENCIA DE LA INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE EN CENTROAMÉRICA

(RG-T5041)

DOCUMENTO DEL PROYECTO

Este documento fue preparado por el equipo del Proyecto conformado por: Líder del Equipo del Proyecto: Rodriguez Porcel, Manuel (INE/TSP); Jefe Alternativo del Equipo de Proyecto: Suarez Vazquez, Gines (CSD/DRM); Abogado: De Dobrzynski, Esteban (LEG/SGO); Amado Aranda, Juan Ignacio (LEG/SGO); Miembros del Equipo: Ferro Briceno Paula Vanessa (INE/TSP); Miranda, Roberto (CID/AMC); Moleres, Cristian Joaquin (INE/TSP); Pastor Pimentel, Seabell Annette (VPS/ESG); Ramirez Pimiento German Daniel (INE/TSP); Rodriguez Valverde Gonzalo (INE/TSP).

REGIONAL		
AMPLIACIÓN DEL BLUE SPOT ANÁLISIS PARA FORTALECER LA RESILIENCIA DE LA INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE EN CENTROAMÉRICA		
RG-T5041		
RESUMEN DEL PROYECTO		
Tipo de Operación:	Cooperación Técnica	
Sector:	TRANSPORTE	
Subsector:	CONECTIVIDAD DE LAS REDES DE TRANSPORTE	
Taxonomía de la CT:	Apoyo al Cliente	
Número de Proyecto de la Taxonomía de Apoyo Operacional:	N/A	
Unidad Técnica Responsable:	INE/TSP-Transporte	
Unidad Responsable del Desembolso (UDR):	INE/TSP-Transporte	
Agencia Ejecutora:	Inter-American Development Bank	
OBJETIVO DEL PROYECTO		
El objetivo general es fortalecer la planificación de infraestructura de transporte resiliente al clima en Centroamérica mediante el escalamiento y la operacionalización de la metodología Blue Spot Analysis (BSA) como un bien público regional, permitiendo la priorización de inversiones basada en evidencia para reducir riesgos climáticos y de desastres, mejorar la funcionalidad de las redes y optimizar la asignación de recursos públicos.		
INFORMACIÓN FINANCIERA		
Tipo de Financiamiento	Fondo	Monto en US\$
TCN - No Reembolsable	P1A - OC SDP Pilar 1 - Prioridades Estratégicas - Programas e Iniciativas Regionales	300.000
Financiamiento Total		300.000
Financiamiento de Contrapartida		0
Presupuesto Total del Proyecto		300.000
Donantes:	N/A	
Periodo de Desembolso:	36 meses	
Periodo de Ejecución:	36 meses	
INFORMACIÓN FINANCIERA ADICIONAL		
N/A		

I. JUSTIFICACIÓN Y OBJETIVO

- 1.1 **Diagnóstico.** La infraestructura de transporte en América Central enfrenta una vulnerabilidad creciente y sistemática ante los riesgos climáticos y desastres naturales, con repercusiones significativas en la conectividad regional, el desempeño logístico y la estabilidad fiscal de los gobiernos. Durante el período 2005-2017, Costa Rica registró pérdidas por US\$2.210 millones en infraestructura, servicios y producción derivadas de eventos hidrometeorológicos extremos¹. De manera similar, El Salvador contabilizó pérdidas y daños equivalentes a US\$1.267 millones, representando el 6% de su producto interno bruto². En Honduras, los impactos del paso de la tormenta tropical Eta y el huracán Iota en 2020 generaron daños por US\$1.800 millones, equivalentes al 7,5% del PIB anual, mientras que más del 60% de la red vial permanece expuesta a peligros naturales; razón por la cual el país enfrentó pérdidas anuales promedio por eventos climáticos equivalentes al 1,8% de su PIB durante las últimas dos décadas³. En Guatemala, el 43,33% de la red vial está asfaltada, de la cual únicamente el 50% en condición regular/buena. El resto de la red son caminos con escaso mantenimiento, situación que agrava su durabilidad. En adición inversiones de solo 0,7% del PIB destinadas a infraestructura vial durante la última década, resultan insuficientes y limitan la capacidad de adaptación frente a eventos climáticos⁴. Estas pérdidas recurrentes no son incidentes aislados sino síntomas de una brecha estructural en la planificación de inversiones resilientes.
- 1.2 A nivel regional, América Central concentró el 17% de los desastres naturales globales entre 2015 y 2024, proporción que refleja su exposición particular a huracanes, inundaciones, deslizamientos y sequías intensificadas por el cambio climático⁵. La intensidad y frecuencia de estos eventos se proyecta que incrementen significativamente en los próximos decenios. La presión sobre las infraestructuras viales afecta no solo la rehabilitación post-desastre, sino también la planificación preventiva dentro de los presupuestos públicos.
- 1.3 La brecha fundamental radica en la transición desde evaluaciones de riesgo fragmentadas hacia análisis integrados, comparables y orientados a decisiones que vinculen explícitamente el riesgo con el desempeño funcional del sistema de transporte. Esta brecha es particularmente relevante en Centroamérica, donde las interrupciones de infraestructura pueden representar hasta 2% del PIB anualmente en varios países, mientras que, en América Latina, 56% de las pérdidas sufridas por las empresas después de un desastre se atribuyen a interrupciones del transporte. Adaptar infraestructura existente para resistir eventos extremos implica incrementos en costos iniciales de inversión de hasta el 50%, pero estas inversiones pueden reducir daños potenciales aproximadamente

¹ Instituto Meteorológico Nacional (IMN) de Costa Rica. [Evaluación de la vulnerabilidad y adaptación de infraestructura ante el cambio climático](#).

² PRISMA Regional. 2017. [Cambio climático en El Salvador: Impactos, respuestas y desafíos](#).

³ [Comunicación de Adaptación de Honduras, 2025](#).

⁴ [UNICEF Guatemala y otros. Cambio climático en Guatemala](#).

⁵ BID. 2024. [Exposición de la infraestructura de transporte a los efectos del cambio climático en América Latina y el Caribe](#). Nota Técnica IDB-TN-2903.

en un 66%⁶. Sin embargo, ante presupuestos públicos limitados, los gobiernos carecen de herramientas sistemáticas para priorizar eficientemente, y es aquí donde la metodología Blue Spot Analysis (BSA) emerge como solución innovadora, permitiendo transformar la toma de decisiones en infraestructura de transporte. El BSA integra análisis espaciales rigurosos con evaluaciones económicas para identificar sistemáticamente los activos críticos y vulnerables del sistema vial, permitiendo que los gobiernos prioricen inversiones de resiliencia donde generen máximo impacto por unidad de costo⁷. La metodología opera a través de cinco componentes interconectados: (i) inventario georreferenciado completo de activos viales y puentes; (ii) modelado climático regional de precipitación y temperatura bajo escenarios futuros; (iii) análisis de riesgo que cuantifica vulnerabilidades específicas de cada segmento vial; (iv) evaluación de criticidad funcional y económica del sistema; y (v) priorización basada en índices de costo-efectividad. En la región se ha venido implementando exitosamente el BSA identificando tramos críticos de su red vial nacional, definiendo medidas de intervención específicas y creando una plataforma web de visualización accesible que permiten a tomadores de decisión monitorear y actualizar prioridades conforme evoluciona el clima y la economía.

- 1.4 **Solicitud.** Los gobiernos de Costa Rica, El Salvador, Guatemala y Honduras han manifestado su no objeción a la realización de esta Cooperación Técnica. Asimismo, a través de la Secretaría de Integración Económica Centroamericana (SIECA) y sus respectivos Ministerios de Transporte, los países beneficiarios han solicitado el apoyo del Banco para fortalecer la resiliencia de sus infraestructuras de transporte. En particular, han manifestado la necesidad de avanzar en la implementación de herramientas decisionales robustas e información confiable que permitan integrar la gestión del riesgo climático en la planificación y operación de los sistemas de transporte ([Anexo I](#)). Para esto, la CT es esencial para: (i) generar capacidades analíticas locales en cada país; (ii) producir cartografía de riesgo comparable entre naciones, facilitando coordinación transfronteriza de inversiones; (iii) vincular decisiones de transporte con políticas climáticas coherentes; y (iv) operacionalizar la plataforma Blue Spot Analysis como bien público regional de forma estandarizada. Esta operación se alinea con el objetivo estratégico del [Plan Maestro Regional de Movilidad y Logística \(PM2035\)](#) de promover resiliencia climática en el transporte centroamericano y con las prioridades estratégicas acordadas entre el Banco y los países beneficiarios de la TC para el desarrollo de infraestructura resiliente y sostenible en la región.
- 1.5 **Objetivo.** El objetivo general es fortalecer la planificación de infraestructura de transporte resiliente al clima en Centroamérica mediante la ampliación y operacionalización de la metodología BSA como un bien público regional, permitiendo una priorización de inversiones basada en evidencia que reduzca los riesgos climáticos y de desastres, mejore la funcionalidad de la red y optimice la asignación de recursos públicos. Los objetivos específicos son: (i) mejorar la disponibilidad, calidad y armonización de los datos sobre amenazas climáticas, exposición y vulnerabilidad de la infraestructura en los países

⁶ BID y Deltares. 2021. [¿Cómo priorizar la inversión para fortalecer la resiliencia al cambio climático de la red de transporte de República Dominicana?](#) Nota Técnica IDB-TN-02583.

⁷ BID Blog de Transporte. [Innovando para resiliencia en el transporte: Metodología Blue Spot Analysis en República Dominicana](#).

centroamericanos; (ii) aplicar, adaptar y escalar la metodología BSA para identificar activos y corredores críticos de transporte expuestos a riesgos climáticos y de desastres en países piloto seleccionados; y (iii) consolidar la plataforma BSA como un bien público regional que apoye la priorización de inversiones informada por riesgos y basada en evidencia, así como la planificación de transporte resiliente, en el marco de las Américas en el Centro (AEEC).

- 1.6 **Complementariedad.** La CT se alinea y complementa de manera directa el trabajo estratégico que el Banco viene desarrollando en el sector transporte de América Central, reforzando la visión de fortalecer infraestructura de transporte resiliente, sostenible e integrada regionalmente. En los últimos años, el Banco ha apoyado reformas de política, fortalecimiento institucional y planificación sectorial en los cinco países a través de (i) [GU-L1189](#) – Programa de Desarrollo del Corredor CA-9 Norte: Subtramo Teculután–Mayuelas mejorando conectividad de nodos de comercio internacional de forma segura y resiliente al cambio climático, incluyendo resiliencia ante inundaciones; (ii) [HO-L1265](#) – Proyecto de Integración Productiva en el Noroccidente de Honduras préstamo en preparación para mejorar accesibilidad y condiciones de circulación en el noroccidente, con intervenciones de conectividad vial y resiliencia climática; (iii) [CR-T1238](#) – Atlas sobre infraestructuras viales para el desarrollo sustentable en Costa Rica asociada al uso de información geográfica para analizar la infraestructura vial, priorizar inversiones y vincular intervenciones sectoriales con desarrollo sostenible; y (iv) [ES-T1393](#) – Apoyo a la ejecución de operaciones del sector transporte en El Salvador que incluye el diálogo de compromisos socioambientales y temas transversales como la adaptación de infraestructuras al cambio climático. Todas las anteriores orientadas a mejorar gobernanza, integración regional y competitividad del sistema de transporte centroamericano. Estas operaciones han contribuido a fortalecer los sistemas de transporte; sin embargo, persisten brechas estructurales en la sistematización de información de riesgos climáticos, priorización basada en evidencia de amenazas naturales, y comparabilidad de análisis a nivel regional que facilite coordinación transfronteriza de inversiones.
- 1.7 En este contexto, la CT actúa como un habilitador transversal. Complementa las inversiones físicas y reformas regulatorias existentes mediante el fortalecimiento de herramientas analíticas estandarizadas para priorización de inversiones resilientes, articulando oportunidades futuras del Grupo BID. Al robustecer capacidades técnicas nacionales y regionales para toma de decisiones basada en análisis riguroso de riesgos climáticos, la iniciativa facilita la estructuración de proyectos alineados con estándares de resiliencia, sostenibilidad ambiental y eficiencia del gasto público en infraestructura de transporte.
- 1.8 **Alineación Estratégica.** La CT se alinea con la Estrategia Institucional del Grupo BID: Transformación para una Mayor Escala e Impacto (CA-631), con los objetivos de: (i) abordar el Cambio Climático (CC), al apoyar la planificación sectorial con un enfoque orientado a la adaptación y resiliencia de la infraestructura; y (ii) impulsar un crecimiento regional sostenible, al apoyar la provisión de infraestructura de transporte confiable y resiliente. Asimismo, la operación se alinea con el programa América en el Centro, en particular con su énfasis en acelerar la integración regional, fortalecer la resiliencia climática y promover soluciones de infraestructura sostenible que mejoren la conectividad, la competitividad y la capacidad de respuesta de los países centroamericanos frente

a riesgos climáticos y desastres naturales. También se alinea con las siguientes áreas de enfoque operativo: (i) biodiversidad, capital natural y acción climática, en la medida que fortalece directamente la capacidad de los países para evaluar, reducir y gestionar riesgos relacionados con el clima que amenazan tanto el transporte como los ambientes naturales; y (ii) infraestructura sostenible, resiliente e inclusiva, al habilitar a los países centroamericanos para planificar, diseñar y gestionar sistemas de transporte que puedan resistir los crecientes impactos del cambio climático.

- 1.9 La CT se alinea con las Estrategias de País del Grupo BID de los cinco países beneficiarios, en particular con sus objetivos de infraestructura de transporte resiliente y acción climática: El Salvador ([GN-3299-3](#)) (mejorar la infraestructura productiva y la movilidad urbana); Costa Rica ([GN-3250](#)) (mejorar la calidad y resiliencia de la infraestructura de transporte y movilizar financiamiento climático); Guatemala ([GN-3260-1](#)) (impulsar la competitividad mediante infraestructura productiva y fortalecer la resiliencia y adaptación al cambio climático); y Honduras ([GN-2944](#)) (mejorar la resiliencia, confiabilidad y adaptabilidad climática de la infraestructura de transporte crítica).
- 1.10 Adicionalmente, se alinea con la Estrategia de Infraestructura Sostenible para la Competitividad y el Crecimiento Inclusivo ([GN-2710-5](#)). También es consistente con los Marcos Sectoriales de Transporte ([GN-2740-12](#)) y CC ([GN-2835-13](#)), impulsando la conectividad eficiente y resiliente en los países; y con el Plan de Acción de Género y Diversidad 2022-2025 ([GN-3116-1](#)), al incorporar de manera transversal acciones orientadas a promover la inclusión y la participación equitativa en el fortalecimiento de capacidades institucionales.
- 1.11 Finalmente, la CT se alinea con el P1A - OC SDP Pilar 1 - Prioridades Estratégicas - Programas e Iniciativas Regionales (GN-2819-25), y con el Programa América en el Centro, en su pilar de adaptación y resiliencia climática, al promover una inversión que contemple acciones para contrarrestar los efectos del CC.

II. COMPONENTES

- 2.1 **Componente I. Datos e Inputs Analíticos (US\$80.000).** Este componente apoyará el fortalecimiento de la base técnica y de datos de los ministerios de transporte centroamericanos mediante la armonización y sistematización de inputs clave para la aplicación del BSA a nivel nacional y regional. Específicamente se financiarán consultorías destinadas a: (i) recolección, validación y digitalización de datos de infraestructura vial de los cinco países, incluyendo inventarios de segmentos viales, puentes, atributos físicos y variables hidrológicas estandarizadas en entornos interoperables; (ii) análisis para el procesamiento de capas de peligros climáticos, geofísicos y de vulnerabilidad social considerando escenarios de precipitación extrema y cambio climático; (iii) desarrollo de funciones de vulnerabilidad específicas para infraestructura de transporte centroamericana; y (iv) desarrollos técnicos metodológicos con supuestos analíticos que refuercen la metodología BSA.
- 2.2 **Componente II. Aplicaciones Piloto (US\$100.000).** Este componente apoyará la adaptación y aplicación del Blue Spot Analysis en Guatemala, El Salvador,

Costa Rica y Honduras para identificar segmentos de alto riesgo, evaluar impactos en conectividad y funcionalidad, y generar outputs estandarizados que informen la priorización nacional de inversiones resilientes. Se financiarán servicios de consultoría relacionados con: (i) análisis piloto de BSA en cada país identificando segmentos susceptibles a inundaciones y deslizamientos bajo escenarios de cambio climático; (ii) evaluación de impactos en corredores estratégicos; (iii) generación de mapas de riesgo, indicadores de criticidad y resúmenes ejecutivos por país; y (iv) validación de resultados con autoridades nacionales y comisiones sectoriales.

- 2.3 **Componente III. Plataforma regional y herramientas para la resiliencia en el sector del transporte (US\$90.000).** Este componente apoyará el desarrollo de una plataforma en línea regional para identificar y visualizar la concentración de riesgo de desastres en la red vial centroamericana, como herramienta pública de acceso abierto, bajo los estándares del BSA, instalada y exportable para los países beneficiarios desde el RISK HUB del Banco, quien será responsable de su mantenimiento y sostenibilidad. Se financiarán servicios de consultoría para: (i) desarrollo de plataforma digital interactiva integrando datos de riesgos de todos los países con visualización de mapas y búsqueda de segmentos críticos; y (ii) alojamiento de la plataforma en institución regional con respaldo en el BID.
- 2.4 **Componente IV. Conocimiento e Institucionalización (US\$30.000).** Este componente apoyará la documentación y consolidación de iniciativas de fortalecimiento de capacidades para facilitar el uso sostenido del BSA y fomentar su adopción institucional en la región. Se financiarán: (i) servicios de consultoría para la elaboración de dos notas técnicas y/o *papers* documentando metodología, resultados, lecciones aprendidas y recomendaciones para adopción institucional; (ii) desarrollo de guías de usuario y materiales de disseminación para promoción de la plataforma; (iii) servicios de no consultoría para el desarrollo de talleres técnicos en cada país sobre aplicación práctica del BSA dirigidos a personal de ministerios de transporte; (iv) servicios de no consultoría para la coordinación de intercambio de conocimiento y buenas prácticas entre países; y (v) servicios de no consultoría para el desarrollo de eventos regionales de disseminación. Para estas actividades de disseminación y conocimiento se promoverá una participación amplia, equitativa e inclusiva en los procesos de capacitación y formación dentro de las instituciones involucradas.
- 2.5 **Resultados Esperados.** Los gobiernos de Costa Rica, El Salvador, Guatemala y Honduras contarán con una plataforma regional operativa e institucionalizada para identificar y priorizar segmentos viales críticos expuestos a riesgos climáticos y desastres naturales, integrada en sus procesos nacionales de planificación de inversiones. Se dispondrá de información geoespacial estandarizada, comparable y validada entre países que respalda toma de decisiones basada en evidencia, facilitando coordinación transfronteriza de inversiones en corredores estratégicos. El personal técnico de los ministerios de transporte de la región habrá fortalecido sus capacidades para aplicar metodologías probadas como el BSA, incorporar análisis de riesgos climáticos y criterios de resiliencia en la formulación, evaluación y programación de proyectos de infraestructura vial. Adicionalmente, la región contará con directrices técnicas armonizadas para diseño resiliente de carreteras ante peligros naturales, mejorando la calidad de futuras inversiones. Estos resultados permitirán que la asignación de recursos públicos se oriente

hacia medidas de adaptación costo-efectivas que reduzcan vulnerabilidad de corredores críticos, mejoren funcionalidad de la red vial regional y fortalezcan la resiliencia económica y social de los países centroamericanos frente a las crecientes amenazas del cambio climático.

- 2.6 **Beneficiarios.** Los beneficiarios directos serán los Ministerios de Transporte de los países priorizados, en particular sus equipos técnicos responsables de planificación y gestión de la red vial, así como SIECA en su rol de coordinador regional. Como beneficiarios finales se identifican los usuarios de la red vial centroamericana, especialmente las comunidades expuestas a riesgos de inundación, deslizamientos y eventos hidrometeorológicos extremos. De manera indirecta, se beneficiarán los sectores productivos, comerciales y logísticos de la región, al contar con una infraestructura de transporte más resiliente, eficiente y sostenible que reduzca interrupciones, pérdidas económicas y fortalezca la conectividad regional.

III. PRESUPUESTO

- 3.1 **Presupuesto.** El presupuesto indicativo de la CT será de US\$300.000. No habrá contrapartida local. Los recursos serán financiados por la OC SDP Pilar 1 - Prioridades Estratégicas - Programas e Iniciativas Regionales (P1A). Su distribución es la siguiente:

Componentes	BID - OC – P1A (US\$)	Total
Componente I. Datos e Inputs Analíticos	80.000	80.000
Componente II. Aplicaciones Piloto	100.000	100.000
Componente III. Plataforma regional y herramientas para la resiliencia en el sector del transporte	90.000	90.000
Componente IV. Conocimiento e Institucionalización	30.000	30.000
Total (US\$)	300.000	300.000

IV. ESTRUCTURA DE EJECUCIÓN

- 4.1 El Organismo Ejecutor será el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), a solicitud de los beneficiarios, y de acuerdo con las directrices y requisitos establecidos en la Política de Cooperación Técnica (GN-2470-2) y en los Procedimientos para la tramitación de operaciones de cooperación técnica y asuntos conexos (OP-619-4), a través de la División de Transporte (INE/TSP) en coordinación con la División de Gestión de Riesgos de Desastres (CSD/DRM) a través de la iniciativa Ready and Resilient Americas (RRA).

- 4.2 La ejecución por parte del Banco es consistente con lo establecido en la Política de Cooperación Técnica (GN-2470-2) y en los Procedimientos para la tramitación de operaciones de cooperación técnica (OP-619-4), en particular con las disposiciones del Anexo II, que permiten la ejecución por el Banco cuando: (i) se requiere conocimiento técnico especializado y experiencia comparada; (ii) los productos incluyen desarrollo metodológico y recomendaciones de fortalecimiento institucional que demandan independencia técnica; y (iii) el Banco cuenta con la capacidad para garantizar una implementación eficiente y oportuna.
- 4.3 En este contexto, la ejecución por el Banco permitirá no solo asegurar la calidad y objetividad de los productos, sino también incorporar buenas prácticas regionales y facilitar la transferencia de capacidades a las entidades de cada país. Asimismo, contribuirá a que los resultados de la CT se integren efectivamente en los procesos de planificación sectorial y en la estructuración de futuros proyectos de inversión resiliente. Si al momento de la aprobación y elegibilidad para el desembolso de los recursos por parte del Banco, no se contase con la carta de no objeción del órgano de enlace de alguno de los países beneficiarios, no se realizarán en el territorio de dicho país acciones financiadas por esta operación de cooperación técnica hasta tanto no se obtenga la carta de no objeción respectiva.
- 4.4 Si al momento de la aprobación y elegibilidad para el desembolso de los recursos por parte del Banco, no se contase con la carta de no objeción del órgano de enlace de alguno de los países beneficiarios, no se realizarán en el territorio de dicho país acciones financiadas por esta operación de cooperación técnica hasta tanto no se obtenga la carta de no objeción respectiva.
- 4.5 **Adquisiciones.** Todas las adquisiciones a ejecutarse bajo esta Cooperación Técnica han sido incluidas en el Plan de Adquisiciones (Anexo IV) y se contratarán de conformidad con las políticas y regulaciones aplicables del Banco de la siguiente manera: (a) Contratación de consultores individuales, según lo establecido en la norma sobre Fuerza Laboral Complementaria (AM-650) y (b) Contratación de servicios prestados por firmas consultoras de acuerdo con la Política de Adquisiciones Institucionales (GN-2303-33) y sus Directrices.
- 4.6 **Periodo de Ejecución y Desembolso** La CT se ejecutará y desembolsará en un período de 36 meses a partir de su aprobación.
- 4.7 **Monitoreo, Presentación de Informes y Supervisión.** La CT será ejecutada por el equipo de proyecto del Banco, bajo el liderazgo del especialista de transporte responsable, en estrecha coordinación con los Ministerios de Transporte de los países beneficiarios. Se realizarán instancias periódicas de seguimiento con las contrapartes técnicas para revisar el avance de las consultorías, validar orientaciones metodológicas y asegurar que los productos de la CT resulten consistentes con los objetivos planteados.

V. RIESGOS POTENCIALES

- 5.1 Dado que esta cooperación técnica se orienta a fortalecer procesos de planificación y gestión pública, y no financia obras ni inversiones físicas, los riesgos asociados a su ejecución son acotados. El principal riesgo es de coordinación interinstitucional, dada la necesidad de articular entidades de

diferentes países. Este riesgo se mitigará mediante una estrecha coordinación entre el equipo del Banco y las contrapartes institucionales, en especial con SIECA y sus comités ministeriales, incorporando procesos ad-hoc de revisión y validación de productos.

- 5.2 **Propiedad Intelectual.** Los productos de conocimiento que se generen en el marco de esta cooperación técnica serán de propiedad del Banco y podrán colocarse a disposición del público bajo licencia de Creative Commons, de acuerdo con el Procedimiento para la Publicación de Productos de Conocimiento (AM-331). No obstante, a solicitud de los beneficiarios, se podrá también ceder o licenciar la propiedad intelectual de dichos productos a su favor.

VI. EXCEPCIONES A LAS POLÍTICAS DEL BANCO

- 6.1 No hay excepciones previstas a las políticas del Banco.

VII. ASPECTOS AMBIENTALES Y SOCIALES

- 7.1 Esta Cooperación Técnica está destinada a financiar estudios de prefactibilidad o factibilidad de proyectos de inversión específicos y los estudios ambientales y sociales asociados a los mismos; por lo tanto, los términos de referencia y los productos de esta TC serán consistentes con los requisitos aplicables del Marco de Política Ambiental y Social (ESPF, por sus siglas en inglés) del Banco.

ANEXOS REQUERIDOS:

- Anexo I: Solicitud del Cliente
 - Anexo II: Matriz de Resultados
 - Anexo III: Términos de Referencia
 - Anexo IV: Plan de Adquisiciones
-