

## Documento de Cooperación Técnica

### I. Información Básica de la CT

▪ País/Región:	EL SALVADOR
▪ Nombre de la CT:	Apoyo para la preparación e implementación del "Programa de apoyo al sistema de movilidad urbana del Área Metropolitana de San Salvador (AMSS)"
▪ Número de CT:	ES-T1371
▪ Jefe de Equipo/Miembros:	Rendon Rodriguez, Jose Rodrigo (INE/TSP) Líder del Equipo; Navas Duk, Cristian Lee (INE/TSP) Jefe Alterno del Equipo de Proyecto; Campos Lombeida, Liseth Antonella (INE/TSP); Hernandez, Gabriel Antonio (VPS/ESG); Ferro Briceno Paula Vanessa (INE/TSP); Cabrera, Ana Elsy (CID/CES); Landazuri-Levey, Maria C. (LEG/SGO)
▪ Taxonomía:	Apoyo Operativo
▪ Operación a la que la CT apoyará:	ES-L1164.
▪ Fecha de Autorización del Abstracto de CT:	12 Jul 2024.
▪ Beneficiario:	Ministerio de Obras Públicas y de Transporte (MOPT)
▪ 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\$150,000.00
▪ Contrapartida Local, si hay:	US\$0
▪ Periodo de Desembolso (incluye periodo de ejecución):	36 meses
▪ Fecha de inicio requerido:	Diciembre 2024.
▪ Tipos de consultores:	Firmas consultoras; consultores individuales
▪ Unidad de Preparación:	INE/TSP-Transporte
▪ Unidad Responsable de Desembolso:	CID/CES-Representación El Salvador
▪ CT incluida en la Estrategia de País (s/n):	No
▪ CT incluida en CPD (s/n):	Si
▪ Alignment to the Update to the Institutional Strategy 2010-2020:	Inclusión social e igualdad; Productividad e innovación; Capacidad institucional y estado de derecho; Sostenibilidad ambiental; Igualdad de género; Diversidad
▪ Alineación a la Estrategia Institucional del Grupo BID: Transformación para una Mayor Escala e Impacto 2024-2030:	Objetivos: (i) reducir la pobreza y la desigualdad y abordar el cambio climático; biodiversidad. Áreas de enfoque operativo: (i) biodiversidad, capital natural y acción por el clima; (ii) igualdad de género e inclusión de grupos diversos de la población; (iii) capacidad institucional, estado de derecho y seguridad ciudadana; y (iv) infraestructura sostenible, resiliente e inclusiva.

### II. Descripción del Préstamo/Garantía Asociado:

2.1 **Contexto.** El Área Metropolitana de San Salvador (AMSS) es una de las principales ciudades de El Salvador (ES), albergando un tercio de la población nacional<sup>1</sup>, y el

<sup>1</sup> AMSS: 1.809.087 habitantes.

principal polo productivo del país. Genera 33% del PIB y 60% de trabajos nacionales<sup>2</sup>. La participación modal del transporte público (TP) en el AMSS es significativa (44%)<sup>3</sup> y moviliza 1,5 millones de personas diariamente, con un tiempo de viaje promedio mayor a los 54 minutos<sup>4</sup>. La mayoría (58%) de los usuarios de TP tienen ingresos de US\$300<sup>5</sup> mensuales o menos.

- 2.2 **Problemática del TP.** El TP del AMSS presenta bajos niveles de servicio y deficientes aspectos operativos. El 66% de los usuarios están poco satisfechos con el servicio y solo 31%, satisfechos. Los usuarios eligen el TP por su bajo costo (37%) y por ser su única opción de movilidad (33%)<sup>6</sup>. Las brechas de calidad del TP son: (i) elevada antigüedad de buses<sup>7</sup>; (ii) atomización de las empresas de transporte<sup>8</sup>; (iii) corredores limitados y redundantes; y (iv) falta de tecnología en gestión, operación y recaudo.
- 2.3 **Alta siniestralidad vial y falta de infraestructura segura.** ES es el primer país de Centroamérica con el mayor índice de fatalidades viales/100 mil habitantes<sup>9</sup>. En 2023, el índice alcanzó los 21,5 (1.256 fallecidos y 11.015 lesionados<sup>10</sup>) con una media de 3,4 víctimas mortales al día en el país. En el AMSS ocurrieron el 25% de fallecidos y 43% de lesionados a nivel nacional. El 47% de víctimas fatales por siniestros de tránsito en el AMSS se concentran en 10 corredores. Un diagnóstico realizado bajo la metodología IRAP<sup>11</sup>, determinó que estos corredores presentan un porcentaje importante de su trayecto en malas condiciones, es decir entre 1 y 2 estrellas<sup>12</sup>.
- 2.4 **Institucionalidad.** La rectoría, planificación y monitoreo del TP dependen del Ministerio de Obras Públicas y de Transporte (MOPT). Específicamente, su Viceministerio de Transporte (VMT), con un presupuesto limitado<sup>13</sup>, gestiona la flota de buses y microbuses a nivel nacional (1.662 empresas de transporte, 38% en el AMSS), además de gestionar el tráfico, emitir permisos y aspectos legales. Adicionalmente, está a cargo de otras iniciativas del Gobierno de ES (Metro de San Salvador, Metrocables, red semafórica, etc.). Estas actividades generan la necesidad de contar con un adecuado asesoramiento e institucionalidad específica y robusta para una adecuada gestión técnica, financiera, legal y administrativa.
- 2.5 **Género y diversidad.** En el AMSS, 38% de los usuarios de TP son mujeres, quienes realizan el 70% de los viajes por motivos diferentes al trabajo o estudio<sup>14</sup>. Por otro lado, las tareas diarias de cuidado y las relacionadas con el hogar son mayoritariamente realizadas por mujeres a nivel global, y los viajes asociados a estas actividades están sistemáticamente subrepresentados en la planificación del transporte<sup>15</sup>. El 54% de las mujeres ha sido víctima de violencia en el TP<sup>16</sup>, y el 70%

---

<sup>2</sup> [OPAMSS](#), 2020.

<sup>3</sup> BID, 2024.

<sup>4</sup> BID, 2024.

<sup>5</sup> Menor al salario básico actual de El Salvador.

<sup>6</sup> Encuesta de percepción ciudadana. BID, 2024.

<sup>7</sup> VMT, 2024.

<sup>8</sup> Ídem.

<sup>9</sup> [OMS](#), 2023.

<sup>10</sup> [VMT](#), 2023.

<sup>11</sup> iRAP.

<sup>12</sup> Levantamiento según la metodología iRAP.

<sup>13</sup> Promedia en los últimos 10 años el 10,8% del presupuesto del MOPT.

<sup>14</sup> Luca & Telefónica Digital España, 2018.

<sup>15</sup> UN Habitat.

<sup>16</sup> [ONU Mujeres](#), 2021.

de los casos dentro del TP<sup>17</sup>. Sobre las Personas con Discapacidad (PcD), 5% de los usuarios de TP declararon que tienen alguna condición de discapacidad<sup>18</sup>. Según la Encuesta Nacional de PcD, 45,8% de esta población experimentó dificultad al utilizar la red de transporte urbana<sup>19</sup>. La falta de accesibilidad en vías, infraestructura vial y TP poco inclusivo excluye a las PcD de su participación en la sociedad, solo el 31,1% de PcD se encuentra activa laboralmente en ES<sup>20</sup>.

- 2.6 Para atender las carencias del sistema de Transporte del AMSS y apoyar la estrategia de transporte sostenible e integrado del MOPT, es necesario realizar un conjunto de intervenciones integradas y programáticas. El Banco ha propuesto utilizar una Línea Condicional de Crédito para Proyectos de Inversión (CCLIP) que permita la continuidad de intervenciones con visión de corto, mediano y largo plazo. La primera operación busca cimentar las bases de un sistema robusto de movilidad, mediante el fortalecimiento de la gobernanza del MOPT y del VMT, para gestionar adecuadamente el sistema actual y los proyectos planificados. El sistema busca atender los desafíos del TP, además de mejorar la movilidad segura en los corredores del AMSS con mayor nivel de siniestralidad e integrar iniciativas tecnológicas para gestionar la información obtenida y facilitar la toma de decisiones.
- 2.7 **Apoyo a CCLIP.** La CT apoya a la CCLIP “Programa de Apoyo al Sistema de Movilidad Urbana del Área Metropolitana de San Salvador (AMSS)” (ES-O0017), con un monto de US\$800 millones. Su objetivo es contribuir a mejorar la movilidad urbana dentro del AMSS a través una gobernanza fortalecida que garantice sistemas de transporte urbano de calidad y sostenibles.
- 2.8 **Primera operación.** Como parte de la CCLIP, se prepara la primera operación, fase 1 del Programa (ES-L1164). El objetivo es contribuir a la mejora de la accesibilidad de la población del AMSS a servicios sociales y a oportunidades productivas de forma inclusiva y segura. Los objetivos específicos son: (i) contribuir a la mejora de la gestión de TP a partir de fortalecer la capacidad institucional del MOPT para planificar e implementar políticas de transporte sostenibles financieramente, inclusivas y resilientes al cambio climático; y (ii) promover la movilidad segura para usuarios de vías urbanas. El monto de esta fase es de US\$60 millones.
- 2.9 La primera fase de la CCLIP financiará dos componentes: (i) gestión del transporte e infraestructura segura, que incluye recursos para la complementación, consolidación e integración de equipos tecnológicos de un Centro de Control Integrado para gestionar el TP del AMSS, complementación de un sistema integrado de recaudo para el TP del AMSS, y medidas de seguridad vial en tres corredores que presentan mayor siniestralidad en el AMSS, tomando en consideración aspectos de género y PcD; y (ii) fortalecimiento de la gestión y modernización del TP, que incluye la planificación integral para la movilidad en el AMSS con criterios de desarrollo urbano, sostenibilidad y resiliencia, desarrollo y fortalecimiento del recurso humano involucrado en la gestión del TP del AMSS, con perspectiva de género y soporte tecnológico, estudios de preinversión para proyectos de movilidad de futuras operaciones de financiamiento, y análisis para la sostenibilidad financiera del sistema de TP del AMSS.

---

<sup>17</sup> [Iniciativa para un transporte público seguro](#)

<sup>18</sup> BID, 2024.

<sup>19</sup> [UNICEF, 2015, pg.100.](#)

<sup>20</sup> [UNFPA, 2023, recuadro 1.](#)

### III. Objetivos y Justificación de la CT

- 3.1 **Objetivo:** Fortalecer la preparación e implementación del "Programa de apoyo al sistema de movilidad urbana del Área Metropolitana de San Salvador (AMSS)" (ES-L1164), mediante la financiación de estudios para: (i) ingeniería técnica para la mejora de seguridad vial en corredores; (ii) asesoramiento para la definición e implementación de tecnología en soluciones de transporte; y (iii) estudios de género y diversidad.
- 3.2 **Justificación:** A solicitud del Gobierno de El Salvador, el BID prepara la operación de préstamo antes citada que busca mejorar la inclusión social y la productividad brindando mayor accesibilidad a las poblaciones periféricas del AMSS. El objetivo específico es contribuir a la mejora de la calidad del Transporte Público Urbano (TPU), como respuesta a la problemática y necesidades de la movilidad, del TP y de institucionalidad identificadas en el AMSS (¶2.3, ¶2.4, ¶2.5, ¶2.6, ¶2.7). Existen brechas de documentación técnica para la preparación e implementación de la operación. Entre estas brechas están la falta de diseños de ingeniería de detalle; y conocimiento técnico en las instituciones en referencia a SIR, Control Integrado del Transporte Público, y transversalización del enfoque de género e inclusión de PcD. Esta CT busca reducir las brechas identificadas mediante las acciones planificadas y detalladas a lo largo del documento, y complementarse con recursos transaccionales asignados para la fase de preparación de la primera operación.
- 3.3 **Alineación estratégica.** La CT es consistente con la Estrategia Institucional del Grupo BID: Transformación para una Mayor Escala e Impacto (CA-631) a través de los objetivos de: (i) reducir la pobreza y la desigualdad; y (ii) abordar el cambio climático, dado que busca responder a las necesidades de movilidad del AMSS mediante la mejora de su TP, fortaleciendo la accesibilidad de la población a oportunidades y servicios públicos, y contribuyendo a la reducción de emisiones de GEI<sup>21</sup>. Además, el Programa está alineado con las siguientes áreas de enfoque operativo: (i) biodiversidad, capital natural y acción por el clima, al contribuir a la reducción de emisiones; (ii) igualdad de género e inclusión de grupos diversos de la población, al mejorar la accesibilidad de mujeres y PcD al TP; y (iii) infraestructura sostenible, resiliente e inclusiva, al contemplar intervenciones y mejoras al TP y movilidad segura. A su vez, la CT se alinea con el Programa Estratégico para el Desarrollo Financiado con Capital Ordinario - Ventanilla 2 - Infraestructura (W2B) (GN-2819-14), en las áreas prioritarias: (i) infraestructura sostenible y resiliente; y (ii) desarrollo social inclusivo.
- 3.4 Adicionalmente, la CT es consistente con la Estrategia de País del Grupo BID con El Salvador 2021-2024 (GN-3046-1) en sus áreas estratégicas de: (i) reactivación y reconversión productiva, al aumentar la calidad, cobertura y eficiencia del TP en forma inclusiva, resiliente y baja en emisiones, además de promover buenas prácticas en la gestión del TP. La CT se alinea también con: (i) el Marco Sectorial de Transporte (GN-2740-12), en su línea de acción de promover la movilidad de pasajeros urbana eficiente, inclusiva, sostenible y de calidad; (ii) el Marco Sectorial de Género y Diversidad (GN-2800-13), en su línea de acción de reforzar la capacidad institucional para diseñar y ejecutar políticas de género y diversidad; y (iii) el Marco Sectorial de Cambio Climático (GN-2835-8), en su línea de acción de incorporar acción climática.

---

<sup>21</sup> Gases de Efecto Invernadero.

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

- 4.1 **Componente I. Estudios para el diseño y ejecución del Programa de apoyo al Sistema de Movilidad Urbana del AMSS – Fase 1 (ES-L1164) (US\$135.000).** El objetivo de este componente es contribuir de manera específica a la gestión del TP y movilidad segura en vías urbanas. Incluye los estudios técnicos requeridos para fortalecer el diseño y ejecución del Programa ES-L1164. Estas actividades incluyen: (i) diseños de ingeniería para corredores, considerando criterios de movilidad segura y clasificación iRAP (por sus siglas en inglés, International Road Assessment Programme); (ii) estudios para la implementación de un SIR en el AMSS; y (iii) estudios para la complementación tecnológica de un centro integrado de control en el AMSS.
- 4.2 **Componente II. Estudios y Actividades relacionados con áreas estratégicas del sector Transporte (US\$15.000).** El objetivo de este componente es contar con mayor conocimiento del enfoque de género y diversidad en el sector, resultando acciones que promuevan la equidad de género e inclusión de PcD en el programa. Incluye estudios y actividades de consultoría para apoyo a la transversalización del enfoque de género y diversidad de PcD en el programa. Desde la perspectiva de género, se llevará a cabo un estudio sobre los patrones de movilidad de las mujeres, con énfasis en la movilidad relacionada con los cuidados (movilidad del cuidado)<sup>22</sup>, los desplazamientos laborales y el acoso sexual que enfrentan durante sus viajes. Se incluirán actividades para el fortalecimiento institucional en términos de liderazgo femenino y promoción laboral. Desde la perspectiva de diversidad, se financiará un estudio sobre los patrones de movilidad de las PcD, considerando las perspectivas de transporte accesible, diseño universal y seguridad vial.
- 4.3 **Presupuesto indicativo.** El presupuesto indicativo de la CT será de US\$150.000,00. El 100% será financiado con recursos del Programa Estratégico de Desarrollo Financiado con Capital Ordinario OC SDP Ventanilla 2 – Infraestructura (W2B). No se prevé contrapartida local y la distribución es la siguiente:

##### Presupuesto Indicativo (US\$)

Actividad / Componente	Descripción	BID/Financiamiento por Fondo W2B	Financiamiento Total
<b>Componente I.</b> Estudios para el diseño y ejecución del Programa de apoyo al sistema de movilidad urbana del Área Metropolitana de San Salvador (AMSS) - Fase 1	Consultoría para los estudios de ingeniería preliminar para corredores priorizados bajo la metodología iRAP.	65.000,00	65.000,00
	Consultoría para el acompañamiento a la implementación de un Sistema Integrado de Recaudo (SIR) en el transporte público del AMSS	35.000,00	35.000,00
	Consultoría para el diagnóstico y complementación tecnológica del Centro de Control Integrado en el transporte público del AMSS	35.000,00	35.000,00

<sup>22</sup> "Mobility of care" includes all travel resulting from home and caring responsibilities: escorting others; shopping for daily living, with the exclusion of leisure shopping; household maintenance, organization, and administrative errands, as different from personal walks for recreation; visits to take care of sick or older relatives, again as different from leisure visits; etc." (UN Habitat)

Actividad / Componente	Descripción	BID/Financiamiento por Fondo W2B	Financiamiento Total
Componente II. Estudios y Actividades relacionados con áreas Estratégicas del Sector de Transporte	Consultoría de apoyo a la transversalización del enfoque de género e inclusión de Personas con Discapacidad (PcD) en el programa	15.000,00	15.000,00
<b>Total</b>		<b>150.000,00</b>	<b>150.000,00</b>

4.4 **Beneficiarios y resultados esperados.** Los beneficiarios serán los habitantes del AMSS y, específicamente, los usuarios del TP que realizan un estimado de 1,5 millones de viajes diarios. La CT contribuirá a facilitar la movilidad urbana en el AMSS, mejorando la calidad de vida y reducción de índices de pobreza y desigualdad de la población. Esto mediante una mejor accesibilidad a empleos, educación y salud, principalmente para la población de menores ingresos. El resultado esperado de esta CT es una mejora en el diseño y posterior ejecución del programa ES-L1164. El resultado esperado del Componente 1 es la mejora en la ejecución del Programa desde el punto de vista técnico, a partir de análisis de ingeniería y asesoramiento especializado respecto a componentes tecnológicos; del Componente 2 es la mejora en la implementación de actividades que fomentan la equidad de género e inclusión de PcD en el Programa.

#### V. Agencia Ejecutora y estructura de ejecución

- 5.1 A solicitud del Gobierno de El Salvador, la ejecución de la CT será realizada por el Banco, a través de la División de Transporte (INE/TSP). 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. 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 a la Política de Adquisiciones Institucionales (GN-2303-33) y sus Directrices. INE/TSP será la encargada de la preparación y la publicación de solicitudes de expresiones de interés, elaboración de listas cortas, preparación y distribución de solicitudes de propuestas, evaluación y selección de los consultores conforme a los criterios establecidos en las solicitudes de propuestas, y negociación de los contratos respectivos. Asimismo, el Banco como ejecutor será el encargado de la administración de los contratos, realizar las aprobaciones, informes, pagos y evaluación de las consultorías. Además de los componentes mencionados anteriormente, se espera que el personal de BID y los consultores y firmas que sean contratados brinden conocimiento especializado técnico y de primera mano en las actividades que serán implementadas en los componentes de esta CT.
- 5.2 La estructura de la ejecución por parte del Banco se justifica dado el carácter altamente técnico de las actividades y el hecho de que necesita un alto nivel de coordinación e interdependencia para la correcta implementación. Asimismo, el Banco y, en específico, INE/TSP, cuenta con la experiencia técnica y la capacidad para asegurar una alta calidad de los productos y actividades que se llevarán a cabo.

A su vez, la ejecución por el Banco permitirá la coordinación entre las múltiples agencias públicas de las que se requiere información y serán beneficiarias de los productos a obtenerse en esta CT. Finalmente, de acuerdo con el Anexo II del Documento OP-619-4 y la Política de CT (GN-2470-2), la ejecución del Banco se justifica dado que la entidad solicitante no cuenta con la capacidad técnica, operativa o institucional necesaria para ejecutar debida y oportunamente las actividades previstas en el respectivo proyecto, además de que el cumplimiento de los requisitos internos retrasará la ejecución de la CT, poniendo en peligro el logro de sus objetivos. El periodo de desembolsos previsto es 36 meses, y la unidad responsable de desembolsos es CID/CES.

## **VI. Riesgos importantes**

- 6.1 Se han identificado los siguientes riesgos: (i) en caso de no existir una coordinación y socialización adecuada referente al desarrollo de las actividades de la CT con todos los actores interesados en el Programa ES-L1164, se podría presentar resistencia a su desarrollo y falta de apropiación interna y externa del Programa. Este riesgo será mitigado mediante el desarrollo de actividades estratégicas, que atiendan las necesidades emergentes durante la preparación e implementación del Programa. Además, se fortalecerá la colaboración con las instituciones interesadas a nivel gubernamentales y privado, con el objetivo de brindar información oportuna a los actores; y (ii) en el caso de existir dificultades en la coordinación de la participación de los diversos actores, incluyendo entidades gubernamentales pertinentes, se podría impedir el desarrollo adecuado de los productos de la CT, entorpeciendo a su vez la ejecución del Programa ES-L1164. El riesgo será mitigado mediante el liderazgo del Banco durante la ejecución de la CT, fungiendo como coordinador de actividades y apoyando a la comunicación entre los actores. Además, se definirán puntos focales en conjunto con la contraparte para el desarrollo de la CT.
- 6.2 Debido a la naturaleza y las actividades descritas en esta CT, otros riesgos identificados son menores y no representan un impedimento importante para su desarrollo.

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

- 7.1 No se consideran excepciones a las políticas del Banco.

## **VIII. Aspectos Ambientales y Sociales**

- 8.1 Esta Cooperación Técnica está destinada a financiar estudios de prefactibilidad o factibilidad de proyectos de inversión específicos y, eventualmente, estudios ambientales y sociales asociados a ellos, en caso sean requeridos. Esto en concordancia con lo requerido según la clasificación ambiental preliminar de la Primera Operación. Los términos de referencia y los productos de esta CT son coherentes con los requisitos aplicables del Marco de Política Ambiental y Social (MPAS) del Banco.

### **Anexos Requeridos:**

[Solicitud del Cliente\\_76129.pdf](#)

[Matriz de Resultados\\_41814.pdf](#)

[Términos de Referencia\\_30505.pdf](#)

[Plan de Adquisiciones\\_18220.pdf](#)