

CONSEJO NACIONAL DE ENERGÍA



Proyecto PNUD-GEF (PIMS 5462)

PROYECTO DESARROLLO URBANO SOSTENIBLE EN EL ÁREA METROPOLITANA DE SAN SALVADOR

INFORME ANUAL

PERÍODO DEL 1 DE FEBRERO AL 31 DE DICIEMBRE 2021

Presenta: Paola Meléndez de Calvo

1. Descripción del Proyecto

El proyecto tiene como objetivo introducir conceptos de movilidad urbana de baja emisión y estrategias de gestión de eficiencia energética entre los municipios que componen el Área Metropolitana de San Salvador (AMSS), reduciendo así la dependencia nacional a los derivados de petróleo importados y combatiendo las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) del sector energético. Para este fin, el Proyecto fortalecerá el marco institucional y legal para soluciones de movilidad de bajas emisiones e implementará un fondo fiduciario para la inversión en eficiencia energética (EE) para el sector público. Se desarrollarán estándares técnicos y criterios de calidad como insumo para la regulación y el diseño de pilotos. El desarrollo de capacidades en el campo de la planificación urbana se aborda mediante el fomento de alianzas internacionales y grupos de trabajo intersectoriales. Los ahorros en combustible esperados (43,666 GJ anuales) beneficiarán a aproximadamente 50,000 personas y esto se traduce en ahorros presupuestarios fiscales de US\$1.27 millones anuales. Las medidas de EE de los municipios se traducirán en ahorros anuales de electricidad (3,776 MWh anuales) y ahorros presupuestarios de US\$640,000. Las reducciones totales estimadas de emisiones de GEI en un período de 10 años son de aproximadamente 67 kton CO₂e (directo) y 195 kton CO₂e (post-proyecto).

2. Presupuesto del Proyecto

COMPONENTE	MONTO ASIGNADO	MONTO COMPROMETIDO
Componente 1 Posibilitar un marco propicio para el desarrollo urbano de bajas emisiones.	\$775,000.00	\$1,441.84
Componente 2 Promoción de medidas de eficiencia energética para la movilidad en el AMSS.	\$975,000.00	\$0.00
Componente 3 Posibilitar una ruta de desarrollo eficiente en energía en el AMSS	\$440,000.00	\$0.00
Componente 4 Monitoreo y Evaluación	\$115,284.00	\$3,644.00
Unidad Ejecutora	\$115,264.00	\$14,503.15
TOTAL FONDO FIDUCIARIO GEF	\$2,420,548.00	\$19,588.99

3. Taller de Inicio

El Taller de Inicio del Proyecto se desarrolló en cuatro sesiones: (i) 24 de marzo de 2021, en la primera se socializó el Proyecto de forma virtual con las instituciones socias ejecutoras, haciendo énfasis en los objetivos y los resultados esperados, se explicaron los componentes, sus efectos y productos respectivos; (ii) 25 de marzo de 2021, en la segunda, se desarrolló una jornada de trabajo presencial con el equipo técnico de las instituciones socias ejecutoras en la cual se discutieron los ajustes resultantes del cambio en el contexto general del país, se revisaron el marco de resultados, indicadores y medios de verificación, se validó el Plan de Trabajo Anual del Proyecto y se analizaron otros elementos clave del proyecto (plan de monitoreo y evaluación, requisitos de reporte, arreglos institucionales, análisis de salvaguardas, etc.); (iii) 7 de abril de 2021, en la tercera, se presentaron

los resultados obtenidos de la jornada de trabajo presencial con las instituciones socias en la implementación del proyecto mediante una reunión virtual con los asistentes en la cual se validaron los ajustes identificados; y (iv) del 12 al 29 de abril, se sostuvieron reuniones virtuales con las demás partes interesadas con el objetivo de presentar el proyecto, los resultados de las sesiones 1, 2 y 3, e iniciar una línea de comunicación y coordinación con estas.

4. Informe de Inicio

Posterior a la realización del Taller de Inicio, se formuló un Informe de Inicio en el cual se consolidaron las actualizaciones y ajustes realizados al proyecto en virtud de los cambios institucionales y de administración ocurridos entre la aprobación del proyecto y su implementación. El Informe de Inicio fue debidamente revisado y aprobado por la CO y el RTA de PNUD-GEF y validado por la PB del 28 de abril de 2021.

5. Gestión de riesgos

Durante el período la Matriz de Riesgos fue actualizada en dos ocasiones:

1. Durante el Taller de Inicio, se validaron y se actualizaron las probabilidades e impactos de los riesgos identificados durante la formulación del proyecto; y se incorporó un riesgo relacionado a la situación de emergencia sanitaria mundial ocasionada por la Pandemia del COVID-19.
2. En el mes de noviembre, a raíz de la aprobación por parte de la Asamblea Legislativa de dos leyes de creación de instituciones que impactan directamente la implementación del proyecto, se identificó un nuevo riesgo para la implementación del proyecto.

Matriz de Riesgos Ajustada

#	Descripción	Fecha de Identificación	Tipo	Impacto y Probabilidad	Contramedidas / Respuesta de la Dirección	Responsable	Presentado, actualizado por	Última Actualización	Estado
1	Dificultades para la adopción de arreglos institucionales efectivos para apoyar la planificación y la movilidad urbana	PPG	Gobernanza y políticas públicas; desarrollo	P=2 I=4	Este es un riesgo importante para el desarrollo, ya que la planificación urbana y la movilidad necesitan una distribución efectiva de competencias entre el Gobierno Central y las autoridades locales. Los cambios requieren una reflexión sobre posibles arreglos mejorados y apoyo político para impulsarlos. Las mejoras deben ser aprobadas por el Órgano Ejecutivo (Presidencia) y la Asamblea, lo que está más allá del control directo del Proyecto. Este desafío se aborda mediante la promoción, la facilitación del diálogo y el asesoramiento de alto nivel en el Efecto 1.1.	Junta del Proyecto/ CO PNUD	CO PNUD	Taller de Inicio	Actualizado
2	Falta de consensos políticos frenarían la adopción de un marco legal sólido para el Sistema de Transporte Masivo del AMSS	PPG	Gobernanza y políticas públicas; desarrollo	P = 2 I = 4	<p>La escala y el marco temporal del Sistema de Transporte Masivo del AMSS exigen un camino de desarrollo estable y un clima de inversión. Por lo tanto, se beneficiaría de ser trasladado del dominio político al ámbito de la administración pública.</p> <p>Una medida apropiada es anclar el Sistema en una ley nacional aprobada por la Asamblea, lo que proporcionaría claridad a los inversores privados, permitiría establecer un marco temporal realista y evitar reveses legales como sucedió con SITRAMSS. Si no se aprueba una Ley, es poco probable que se pueda atraer el capital de inversión para la expansión y las rutas de autobuses convencionales serán reacias a integrarse en el sistema.</p> <p>Las recientes elecciones presidenciales y legislativas brindan una oportunidad para reducir la polarización política. Sin embargo, esto no puede ser controlado por el Proyecto y, en consecuencia, este riesgo sigue siendo relevante. La estrategia del proyecto es mantener la gobernanza del Sistema de Transporte Masivo del AMSS en la agenda política y fomentar un diálogo más amplio.</p>	Junta del Proyecto/ CO PNUD	CO PNUD	Taller de Inicio	Actualizado

#	Descripción	Fecha de Identificación	Tipo	Impacto y Probabilidad	Contramedidas / Respuesta de la Dirección	Responsable	Presentado, actualizado por	Última Actualización	Estado
3	Las instituciones que representan la alta dirección del proyecto: CNE, MARN, MOPT,-MIVI-Comisión Presidencial de Proyectos Estratégicos, OPAMSS y municipios, presentan debilidades técnicas que limitan el acompañamiento de las instituciones en la implementación del proyecto.	PPG	Gobernanza y políticas públicas; implementación	P = 3 I = 5	<p>Un elemento clave de la estrategia del Proyecto es construir y anclar capacidades dentro de instituciones gubernamentales clave. Dado que la movilidad sostenible se encuentra actualmente dispersa en varias entidades y departamentos, se necesita apoyo de la dirección para permitir que el personal operativo y los expertos colaboren en grupos de trabajo.</p> <p>Se ha dado cierto compromiso durante la PPG, pero es necesario ponerlo en práctica, lo que implica un riesgo. Las posibles brechas del personal se mitigan mediante la asignación de consultores a largo plazo a los actores clave.</p>	Junta del Proyecto/ CO PNUD	CO PNUD	Taller de Inicio	Actualizado
4	El establecimiento de un mecanismo de financiamiento para proyectos de EE en los municipios, sería retrasado o rechazado por la Asamblea.	PPG	Gobernanza y políticas públicas; Finanzas	P = 2 I = 5	<p>El CNE ha preparado un Proyecto de Ley de un Mecanismo de Financiamiento para Proyecto de EE para su presentación a la Asamblea. Dado que el proceso legislativo en la Asamblea está más allá del control directo, el Proyecto mitigará este riesgo apoyando al CNE con actividades de promoción que incluyen presentaciones y paneles de expertos para aumentar el apoyo político. Mientras tanto, el Proyecto ayudará a desarrollar un portafolio de EE en edificios públicos y alumbrado público, aumentando así la demanda de financiamiento inmediato (y, por lo tanto, aumentando la presión para aprobar el fideicomiso).</p> <p>Como una medida de mitigación adicional – así como también una oportunidad – el Proyecto buscará ampliar la ventanilla de financiación para el desarrollo urbano sostenible a través del compromiso con el MARN y el MH y el nombramiento de un Experto en Finanzas para el Proyecto.</p>	Junta del Proyecto/ CO PNUD	CO PNUD	Taller de Inicio	Actualizado

#	Descripción	Fecha de Identificación	Tipo	Impacto y Probabilidad	Contramedidas / Respuesta de la Dirección	Responsable	Presentado, actualizado por	Última Actualización	Estado
5	Socios del proyecto no implementan actividades de acuerdo a requerimientos y regulaciones de PNUD.	PPG	Fiduciario	P = 2 I = 3	El Proyecto involucra a varias partes interesadas clave, incluyendo al MARN, el CNE, el MOPT, MIVI, Comisión Presidencial de Proyectos Estratégicos y la OPAMSS, lo que aumenta la complejidad. Como estrategia de mitigación, los socios directos del Proyecto se limitan al MARN y el CNE que tienen un historial sólidamente establecido con proyectos del PNUD. Ambas entidades son responsables de la implementación del NIM, mientras que otras entidades gubernamentales estarán involucradas operacionalmente. La orientación estratégica de todos los socios está asegurada a través de los miembros de la Junta Directiva del CNE. A través de estas medidas, este riesgo fiduciario se considera modesto.	CO PNUD	CO PNUD	Taller de Inicio	Actualizado
6	Las partes interesadas presentan deficiencia en las capacidades técnicas necesarias para desarrollar un portafolio creciente de proyectos de EE de alta calidad.	PPG	Desarrollo	P = 2; I = 4	El escalamiento de los beneficios del proyecto depende de la capacidad del sector público para atraer capital de inversión y preparar propuestas de proyecto de alta calidad. Si bien se ha avanzado desde el proyecto GEF-4 EEPB, las capacidades de los funcionarios públicos para implementar sistemas de gestión de energía e identificar oportunidades de inversión aún son limitadas. Por lo tanto, el Proyecto facilitará un grupo de trabajo que ayude a los municipios a acelerar el desarrollo del proyecto de EE. Simultáneamente, en el marco del Proyecto se plantea fortalecer las alianzas existentes incluyendo a todas las instituciones que forman parte de este.	Gerente del Proyecto/Asesor Técnico	CO PNUD	Taller de Inicio	Actualizado

#	Descripción	Fecha de Identificación	Tipo	Impacto y Probabilidad	Contramedidas / Respuesta de la Dirección	Responsable	Presentado, actualizado por	Última Actualización	Estado
7	Discontinuidad de apoyo político en el fortalecimiento de capacidades técnicas en un largo plazo.	PPG	Desarrollo	P = 2; I = 3	<p>Las competencias nacionales para la planificación urbana deben ser fortalecidas, coordinadas y concentradas. Para ello el Proyecto prevé la conformación de un Grupo de Trabajo Técnico y un Grupo de Trabajo Municipal para lograr que las partes interesadas clave trabajen juntas en iniciativas específicas (regulación, planificación municipal, identificación y evaluación de pilotos potenciales).</p> <p>Se prevé además crear un Centro de Experticia en Movilidad Urbana con el apoyo de los principales interesados y con el apoyo técnico de expertos internacionales. El centro deberá tener un efecto concentrador para la creación de conocimiento e innovación. Este enfoque se ha seguido con éxito en muchos países, pero es una novedad para El Salvador. El progreso será monitoreado anualmente por el Asesor Técnico, quien debe informar a la Junta del CNE para que tome medidas para garantizar que el momentum y la capacidad técnica se estén acumulando.</p>	Gerente del Proyecto/Asesor Técnico	CO PNUD	Taller de Inicio	Actualizado
8	La sostenibilidad de las soluciones de movilidad instaladas y los sistemas de EE se vería afectada por el impacto del cambio climático.	PIF	Sostenibilidad	P = 3 I = 4	<p>Pueden producirse efectos debido a cambios en los parámetros ambientales que hacen que las inversiones en EE rindan un poco más o menos en comparación con el análisis de línea de base.</p> <p>La infraestructura de transporte puede verse afectada por eventos climáticos extremos que causan inundaciones. En línea con las NDC de El Salvador, la infraestructura en El Salvador debe ser resiliente al clima y los proyectos deben ser adaptados al cambio climático. Si este principio se aplica a los sistemas perseguidos bajo este Proyecto, la sostenibilidad operativa debería garantizarse bajo condiciones climáticas variables.</p>	Gerente del Proyecto/Asesor Técnico	CO PNUD	Taller de Inicio	Actualizado

#	Descripción	Fecha de Identificación	Tipo	Impacto y Probabilidad	Contramedidas / Respuesta de la Dirección	Responsable	Presentado, actualizado por	Última Actualización	Estado
9	Atrasos en la implementación del Proyecto por Pandemia del COVID-19	Taller de Inicio	Salud, seguridad	P=5 I= 4	La Pandemia por COVID-19 ha generado a nivel mundial la implementación de una serie de medidas restrictivas (como las cuarentenas) que en algunos casos han llegado a detener por completo las actividades laborales de algunos sectores. Dado que la Pandemia aún no ha sido controlada, existe el riesgo de no cumplir con los tiempos de ejecución del proyecto, dependiendo de la fluctuación de esta. Si bien esta situación está fuera del control del Proyecto, se plantea realizar las actividades en modalidad virtual (teletrabajo y reuniones virtuales) que permitan continuar con la implementación del proyecto	Gerente del Proyecto/Asesor Técnico	CO PNUD	Taller de Inicio	Actualizado

#	Descripción	Fecha de Identificación	Tipo	Impacto y Probabilidad	Contramedidas / Respuesta de la Dirección	Responsable	Presentado, actualizado por	Última Actualización	Estado
10	Cambios institucionales a nivel del gobierno central podrían alterar los arreglos institucionales para la implementación del Proyecto	Año 1 de la implementación del proyecto	Gobernanza, implementación	P=5 I=3	<p>Durante el año de implementación del proyecto se han realizado modificaciones (supresión y adición) de las instituciones que participan activamente en la implementación del proyecto, la fase de transición para el inicio de funciones de dichas instituciones representa un potencial atraso para la implementación del proyecto conforme a las actividades planificadas. Específicamente, se ha anunciado la creación de la Dirección Nacional de Obras Municipales que será la encargada de aprobar los proyectos solicitados por los alcaldes de los 262 municipios del país, la ley de creación de dicha dirección se encuentra en estudio en la Asamblea Legislativa, su aprobación representa la incorporación de una nueva institución para la implementación del proyecto ya que se contempla la ejecución de proyectos piloto municipales en materia de movilidad urbana y de alumbrado público.</p> <p>Adicionalmente, se ha aprobado la ley de creación de la Dirección General de Energía, Hidrocarburos y Minas, publicada en el Diario Oficial de fecha lunes 8 de noviembre, mediante la cual inicia un período de transición de un año, durante el cual se realizarán las gestiones necesarias para que dicha Dirección asuma la totalidad de las facultades, competencias, potestades, atribuciones y deberes que por ley son atribuidos al Consejo Nacional de Energía. Este cambio representa ajustes al PRODOC del Proyecto y a los arreglos institucionales para su implementación que deberán ser resueltos durante el período de transición.</p>	Titular del CNE y PNUD	PM	Año 1 de la implementación del Proyecto (noviembre 2021)	Actualizado

6. Monitoreo de indicadores en el marco de resultados del proyecto.

El monitoreo de los indicadores en el marco de resultados del proyecto al mes de diciembre se detalla a continuación:

Título del Proyecto: Desarrollo Urbano Sostenible para el Área Metropolitana de San Salvador (PIMS 5462)						
Este proyecto contribuirá al siguiente Objetivo (s) de Desarrollo Sostenible:						
Directamente: ODS 7 (Energía Asequible y No Contaminante); ODS 9 (Industria, Innovación e Infraestructura). Indirectamente: ODS 1, 2 ODS 3 (Salud y Bienestar), ODS 4 (Educación de Calidad), ODS 8 (Trabajo Decente y Crecimiento Económico).						
Este proyecto contribuirá al siguiente efecto de país incluido en el CPD 2016-2020:						
2.6 Se han tomado medidas confiables, sostenibles y eficientes para el uso de energía. Indicadores: (i) Toneladas métricas de gases de efecto invernadero evitadas. (ii) Número de entidades que están tomando medidas integrales de desarrollo bajo en carbono.						
Este proyecto será vinculado al siguiente producto del Plan Estratégico del PNUD 2018-2021:						
Solución emblemática 5 (Cerrar la brecha de energía); IRRF 2018-2021 Indicadores: Nivel 1 – Indicador de Impacto 5 (emisiones de CO2 por unidad de valor agregado); Nivel 2 – Indicador de Producto: 2.5.1 (Soluciones desarrolladas, financiadas y aplicadas a escala para la transformación a energía limpia y desarrollo sin carbono)						
	Indicadores de Objetivo y de Efecto	Línea de Base	Meta de Medio Término	Meta de Fin del Proyecto	Nivel de avance al 30 de noviembre de 2021	Comentarios
Objetivo del Proyecto: Promover una ruta de desarrollo urbano de bajas emisiones en el Área Metropolitana de San Salvador (AMSS).	(A) Reducciones anuales directas de GEI debido a (i) intervenciones en movilidad en al AMSS; y (ii) medidas de EE en los municipios (ton CO2e/año)	Ninguna (0)	no definida	(i) 3,631 tCO2e/año; (ii) 3,047 tCO2e/año	(i) 0; (ii) 0	A la fecha no se ha iniciado la ejecución de proyectos.
	(B) Ahorro de energía en (i) combustible para transporte (GJ/año); y (ii) electricidad (MWh/año)	Ninguna (0)	no definida	(i) 43,666 GJ/año; (ii) 3,776 MWh/año	(i) 0; (ii) 0	A la fecha no se ha iniciado la ejecución de proyectos.
	(C) Número de instrumentos de política aprobados para apoyar el desarrollo urbano de bajas emisiones	Ninguna (0)	Dos (2). ¹	Tres (3). ²	0	Se ha iniciado la formulación del perfil de una herramienta para apoyar la gestión del alumbrado público en los municipios. El desarrollo de la herramienta se pretende financiar con los fondos destinados a proyectos piloto de alumbrado público.
	(D) Número de personas beneficiadas por la movilidad mejorada y la EE en edificios públicos y servicios (m/f).	Línea de base será determinada ³	Al menos 10,000 personas sobre la línea de base	Al menos 55,000 personas sobre la línea de base.	0	A la fecha no se ha iniciado la ejecución de proyectos.

¹ I.e. Proyecto de Ley de Mecanismo de Financiamiento para proyectos de EE y Proyecto de Ley del Sistema de Transporte Masivo del AMSS

² Ídem, además, normas técnicas para alumbrado público y de interiores.

³ La línea de base será definida en la factibilidad del proyecto Sistema de Transporte Masivo del AMSS que está siendo formulado por el MOPT.

<p>Componente/Efecto: 1.1 Se ha fortalecido el marco de políticas, legal e institucional para la planificación integrada de bajas emisiones en el AMSS</p>	<p>(1a) Estado de proyectos de Ley (Decreto Legislativo) para (i) Sistema de Transporte Masivo del AMSS (0/1/2) y (ii) Mecanismo de Financiamiento para proyectos de EE (0/1/2)</p>	<p>No hay Proyecto de Ley para (i) Sistema de Transporte Masivo del AMSS (0); y (ii) Proyecto de Ley de Mecanismo de Financiamiento para proyectos de EE en preparación (0)</p>	<p>Proyectos de Ley de (i) Sistema de Transporte Masivo del AMSS; y (ii) Mecanismo de Financiamiento para proyectos de EE presentados para revisión (1; 1)</p>	<p>Proyectos de Ley de (i) Sistema de Transporte Masivo del AMSS; y (ii) Mecanismo de Financiamiento para proyectos de EE aprobados por la Asamblea (2; 2).</p>	<p>Se cuenta con un borrador de Mecanismo de Financiamiento para proyectos de EE que debe ser revisado y actualizado</p>	
	<p>(1b) Estado del mecanismo de financiamiento para desarrollo urbano y movilidad integrado que posibilite una ruta de desarrollo de bajas emisiones (0/1/2).</p>	<p>No hay un mecanismo previsto (0)</p>	<p>Mecanismos de financiamiento discutidos en el libro blanco (1)</p>	<p>Al menos un mecanismo de financiamiento detallado y aprobado por el Gobierno (2)</p>	<p>0</p>	<p>Aún no se ha contratado la consultoría para el diseño detallado de mecanismos de financiación para la inversión en desarrollo urbano bajo en emisiones ya que los TdR se formularán con el equipo de Trabajo Técnico que no ha sido establecido (pendiente contratación de expertos en movilidad urbana).</p>
	<p>(1c) Número de funcionarios públicos capacitados en planificación de bajas emisiones (m/f)</p>	<p>Ninguno (0)</p>	<p>80 funcionarios públicos (40m, 40f)</p>	<p>160 funcionarios públicos (80m, 80f)</p>	<p>0</p>	<p>Aún no se ha contratado la consultoría para la creación de capacidades y transferencia de mejores prácticas de parte de la GPSC del GEF ya que los TdR se formularán con el equipo de Trabajo Técnico que no ha sido establecido (pendiente contratación de expertos en movilidad urbana).</p>

Componente/Efecto: 1.2 Se han fortalecido los sistemas de información y monitoreo para el desarrollo de bajas emisiones en el AMSS y se ha aumentado la conciencia pública	(1d) (i) Monitoreo de la frecuencia de indicadores de desarrollo urbano en el AMSS por OPAMSS (-); (ii) Número de indicadores monitoreados (-)	Línea de Base según el Plan Maestro del COAMSS ⁴	(Sin objetivo de medio término)	(i) Al menos dos veces al año; (ii) Al menos tres indicadores de cambio climático incluidos.	0	Se contratará la consultoría al tener establecido al experto en movilidad urbana para OPAMSS
Componente/Efecto 2.1 Se han diseñado planes y pilotos de movilidad urbana sostenible en municipios seleccionados del AMSS.	(2a) Número de planes municipales de movilidad desarrollados y que estén siendo implementados (-).	Ninguno (0).	Dos (2) planes desarrollados.	Cuatro (4) planes desarrollados y que estén siendo implementados.	0	TdR se formularán con los equipos de trabajo técnico y municipal, pendientes de contratación.
	(2b) Estado del centro de experticia para la movilidad en El Salvador (0/1/2)	No hay centro de experticia (0)	Organización institucional y alianzas están definidos (1)	Centro de experticia establecido en el anfitrión y apoyado por las partes interesadas clave (2)	0	TdR se formularán con los equipos de trabajo técnico y municipal, pendientes de contratación.
	(2c) (i) Número de alianzas internacionales y nacionales establecidas con organizaciones para el intercambio de conocimientos, educación y capacitación profesional sobre movilidad urbana (-);	Ninguna (0)	Una (1)	Tres (3)	0	Se iniciaron conversaciones y discusiones de trabajo para el intercambio de conocimientos con el Proyecto de Gobernanza de USAID en temas de alumbrado público municipal.
Componente/Efecto: 2.2 Se han implementado soluciones de movilidad de bajas emisiones a lo largo de la Línea 1 Fase 1 del Sistema de Transporte Masivo del AMSS	(2d) Capital apalancado para inversión en movilidad de bajas emisiones en el AMSS (US\$)	Ninguno (USD 0)	US\$ 2 millones	USS 23 millones	0	
	(2e) Factibilidad y diseño de la Línea 1 Fase 1 del Sistema de Transporte Masivo del AMSS	No hay factibilidad y diseño	Factibilidad terminada	Diseño terminado	En proceso de estudio de factibilidad y diseño.	Se ha contratado a través de FOSEP y administra MOP, se encuentra pendiente la incorporación del experto en movilidad urbana para MOP para acompañar el estudio por parte del Proyecto.
Componente/Efecto 3.1 Las municipalidades seleccionadas del AMSS	(3a) Número de administradores de edificios y profesionales de la energía que han sido capacitados (m/f)	Ninguno (0)	60 personas capacitadas (30m, 30f)	130 personas capacitadas en ISO 50001 (70%m, 30%f).	0	Se ha iniciado la formulación de un perfil de Plan de Capacitaciones sobre alumbrado público municipal.

⁴ Véase: COAMSS, Esquema Director, p.49.

han adoptado una ruta de desarrollo con eficiencia energética.	(3b) Normas técnicas y manual de diseño para alumbrado público y de interiores desarrollado e implementado (0/1/2).	Ninguno (0)	Norma técnica y manual de diseño propuesto (1)	Norma técnica y manual de diseño aprobado e implementado (2).	0	
Componente/Efecto 3.2 Las municipalidades seleccionadas del AMSS están implementando medidas de eficiencia energética	(3c) Volumen de capital público y privado apalancado para inversión en medidas de EE en edificios y servicios municipales;	Ninguno (US\$ 0)	US\$ 3 millones;	US\$ 5 millones;	0	
	(3d) Electricidad ahorrada (MWh/año).	Ninguna (0 MWh).	1,000 (MWh/año)	(ii) 3,776 (MWh/año)	0	
Componente/Efecto 4.1 Se implementó el plan de monitoreo y evaluación del Proyecto	(4a) Seguimiento de revisión de las recomendaciones de medio término (MTR) para mejorar la efectividad y sostenibilidad del proyecto (0/1).	No hay MTR (0)	MTR completada y las recomendaciones han sido abordadas (1)	MTR completada y las recomendaciones han sido abordadas (1)	0	
	(4b) Documento de Evaluación Final (0/1).	No hay TE (0).	No hay TE (0).	TE completada (1)	0	

7. Lecciones aprendidas y generación del conocimiento.

La socialización del proyecto con la mayor cantidad de partes interesadas de todos los sectores ha permitido identificar buenas oportunidades de sinergia y de complementariedad de distintas iniciativas y proyectos. Para lograr los mejores resultados es y será necesaria una buena coordinación y comunicación con todos los actores y partes interesadas en temas relacionados al desarrollo urbano de bajas emisiones y a la movilidad sostenible.

La participación en otros eventos, como foros y mesas de discusión técnica en temas afines a los del proyecto también ha permitido iniciar nuevas estrategias de implementación del proyecto y sumar nuevos actores que no habían sido identificados durante la etapa de formulación del proyecto ni durante el taller de inicio.

En este sentido, uno de los temas que inicialmente había sido someramente incluido en el Prodoc pero que a raíz de la coyuntura internacional en torno a la movilidad sostenible, ha adquirido más protagonismo es la movilidad eléctrica, a la cual se le ha asignado rol estratégico en el proyecto y que es además impulsada por otros organismos de distintos sectores. Actualmente, el proyecto piloto de movilidad eléctrica ya se encuentra en su fase más temprana de formulación de anteproyecto en coordinación con el Ministerio de Obras Públicas.

8. Monitoreo de riesgos ambientales y sociales y los planes de manejo correspondientes, si aplica.

No aplica en esta fase del Proyecto.

9. Plan de participación de los interesados.

El Plan de participación de los interesados fue actualizado durante el desarrollo del Taller de Inicio. Las organizaciones y sectores detallados fueron contactados para la validación de las actualizaciones del proyecto.

Posteriormente al taller de inicio, se ha continuado la coordinación con las partes interesadas del proyecto y se han identificado oportunidades de sinergia con otros proyectos.

10. Plan de acción de género

Durante el Taller de Inicio se identificó la participación de mujeres.

Durante los procesos de contratación del equipo del Proyecto se han seguido las directrices y normativas de PNUD.

11. Abordaje de reclamos ambientales y sociales.

Para la recepción de reclamos, el CNE cuenta con la Unidad de Acceso a la Información mediante la cual se pueden recibir solicitudes de la población con relación al proyecto.

12. Reuniones de la Junta de Proyecto.

Se ha desarrollado una Junta de Proyecto en fecha 28 de abril de 2021.

13. Misiones de supervisión.

CO PNUD. No aplica a la fecha.

14. Misiones de vigilancia.

Equipo PNUD-GEF. No aplica a la fecha.

15. Herramientas de seguimiento de Medio Término de GEF.

No aplica a la fecha.

16. Revisión de Medio Término Independiente.

No aplica a la fecha.

17. Herramienta de Seguimiento Final de GEF.

No aplica a la fecha.

18. Evaluación Final Independiente.

No aplica a la fecha.

19. Auditoría de NIM según políticas de auditoría del PNUD.

A la fecha se han desarrollado dos consultorías de acuerdo con las políticas de auditoría de PNUD:

1. Evaluación de Capacidades al Consejo Nacional de energía, desarrollada entre los meses de febrero y marzo de 2021, obteniendo como resultado un Informe sobre la micro evaluación de las capacidades de gestión del CNE.
2. Verificación puntual de gastos o "spotcheck", que ha iniciado durante el mes de noviembre de 2021 y se encuentra en proceso al cierre de este informe.