



GREEN  
CLIMATE  
FUND

Simplified  
Approval  
Process

## DIRECTRICES TÉCNICAS DEL PROCESO DE APROBACIÓN SIMPLIFICADO (SAP)

# Transporte



## INTRODUCCIÓN

### DEFINICIÓN

La publicación proporciona orientación técnica para la preparación de propuestas de SAP. Si bien no existe una definición estándar del sector del transporte, se puede describir como aquel que incluye todos los tipos de transporte, a saber, terrestre, ferroviario, marítimo y aéreo. Sin embargo, el Grupo Intergubernamental de Expertos sobre el Cambio Climático (IPCC) intentó brindar una definición de transporte sostenible, que se refiere al "objetivo de facilitar la accesibilidad de todas las personas para satisfacer las necesidades básicas y diarias de transporte en consonancia con la salud de los seres humanos y los ecosistemas, pero limitar las emisiones de GEI".<sup>1</sup>

Es fundamental entender que la reducción de las emisiones en el sector del transporte puede ocurrir a través de una planificación integral de la movilidad, que puede facilitarse de dos maneras posibles:<sup>2</sup> a) la adopción de nuevas tecnologías para disminuir el consumo energético en el sector y b) el cambio modal hacia un transporte sostenible, incluidos el transporte no motorizado y una mejor planificación. Por consiguiente, es importante tener en cuenta que la reducción en las emisiones no está limitada a la disminución del consumo energético, sino que también puede estar relacionada con proyectos que impulsen un cambio en los medios de transporte o un cambio modal. Estas opciones se describen más detalladamente en las siguientes secciones.

### IMPORTANCIA PARA EL CAMBIO CLIMÁTICO

El sector del transporte constituye la columna vertebral de la actividad económica de un país y, en las economías en desarrollo, la demanda de transporte está destinada a aumentar, impulsada por los conductores, como una mayor urbanización y actividad económica. En 2017, el consumo final de energía del sector fue, aproximadamente, del 29 % de la demanda mundial de energía, lo que representa un aumento del 45 % entre 2000 y 2017. Este incremento se debe, en gran medida, a un aumento en la cantidad de vehículos en circulación y a una mayor demanda de transporte aéreo y marítimo. Si no se adoptan medidas para frenar esta tendencia, se espera que las emisiones de este sector aumenten de manera significativa después de 2050.

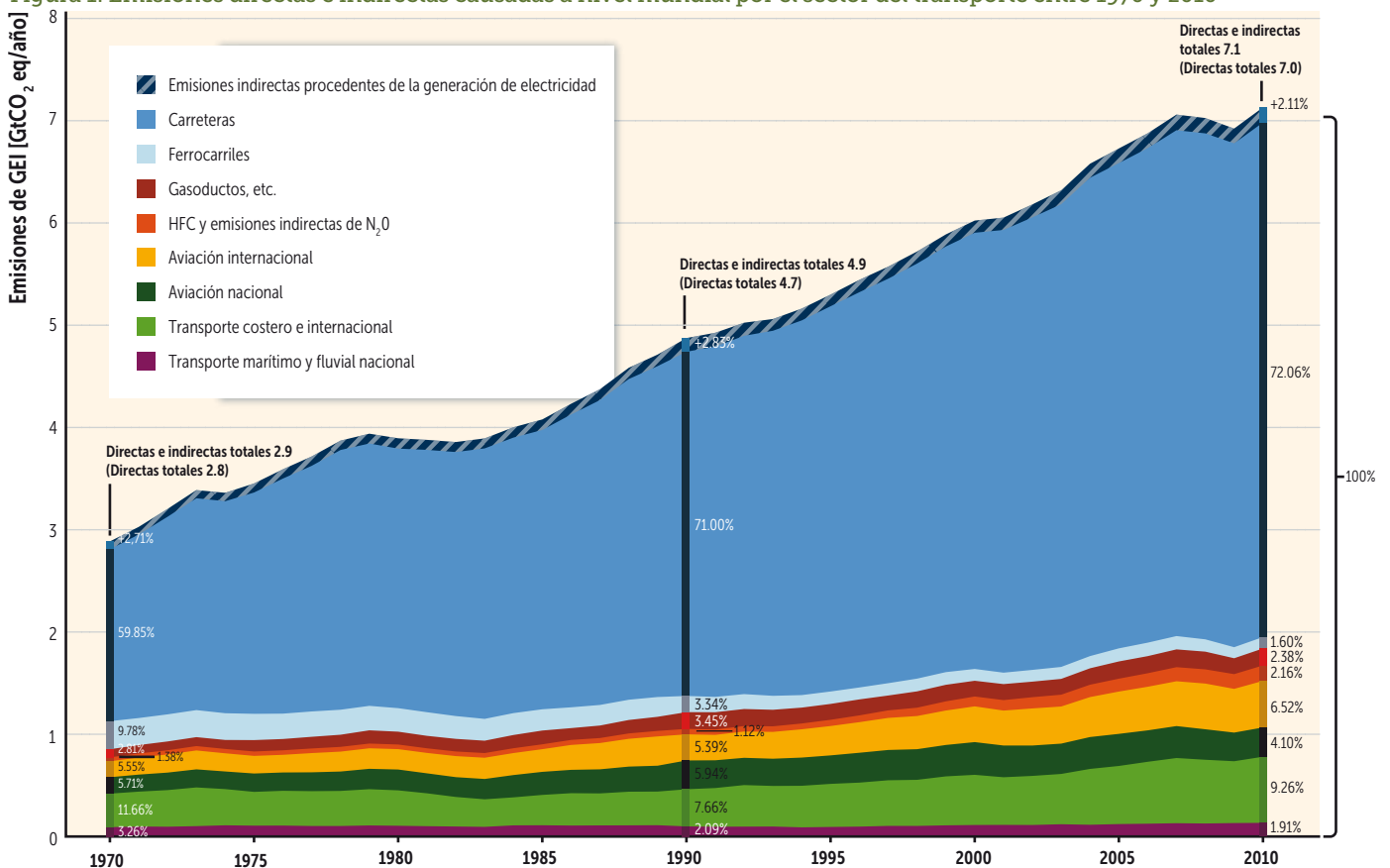
1. Sims R., Schaeffer R., Creutzig F., Cruz-Núñez X., D'Agosto M., Dimitriu D., Figueroa Meza M. J., Fulton L., Kobayashi S., Lah O., McKinnon A., Newman P., Ouyang M., Schauer J. J., Sperling D. y Tiwari G. 2014. *Climate Change 2014: Mitigation of Climate Change. Contribution of Working Group III to the Fifth Assessment Report of the Intergovernmental Panel on Climate Change*. Cambridge y Nueva York: Cambridge University Press. Disponible en <[https://www.ipcc.ch/site/assets/uploads/2018/02/ipcc\\_wg3\\_ar5\\_chapter8.pdf](https://www.ipcc.ch/site/assets/uploads/2018/02/ipcc_wg3_ar5_chapter8.pdf)>.

2. Documento GCF/B.09/06, págs. 30-33.

Se calcula que las emisiones procedentes del transporte podrían aumentar rápidamente en comparación con otros sectores energéticos de uso final. En la actualidad, el sector del transporte es responsable de casi el 13 % de las emisiones mundiales de dióxido de carbono (CO<sub>2</sub>), pero se espera que llegue al 25 % en 2030.<sup>3</sup> De acuerdo con el Quinto Informe de Evaluación (AR5) del IPCC, en 2010, el sector del transporte generó 7 gigatoneladas de dióxido de carbono equivalente (GtCO<sub>2</sub>eq) correspondientes a emisiones directas de gases de efecto invernadero (GEI) (incluidos los gases distintos del CO<sub>2</sub>),<sup>4</sup> De las emisiones provocadas por el sector energético, el sector del transporte origina un 23 % de las emisiones, que constituye alrededor de 6.7 GtCO<sub>2</sub>eq. La figura 1, tomada del capítulo sobre transporte del AR5 del IPCC, elaborado por el Grupo de Trabajo III,<sup>5</sup> ilustra las emisiones directas e indirectas procedentes del sector del transporte. Si bien el gráfico también incluye las emisiones de fuentes no relacionadas con el transporte, las emisiones de este sector se deberían considerar como referencia.

3. Véase el pie de página 1.  
 4. Véase el pie de página 1.  
 5. Véase el pie de página 1.

Figura 1: Emisiones directas e indirectas causadas a nivel mundial por el sector del transporte entre 1970 y 2010



Fuente: Capítulo 8, AR5 del IPCC, Grupo de Trabajo IIIa

# ENFOQUE

## ÁREAS Y COMPONENTES PRINCIPALES

Como ya se mencionó, los tipos de intervenciones que se podrían considerar en el sector del transporte para la financiación del Proceso de Aprobación Simplificado (SAP) se pueden dividir a grandes rasgos en las siguientes dos categorías: a) la adopción de nuevas tecnologías para disminuir el consumo energético en el sector del transporte y b) el cambio modal hacia un transporte sostenible, incluidos el transporte no motorizado y una mejor planificación. A continuación, estas categorías se describen con más detalle.

- a. La **adopción de nuevas tecnologías** se refiere a tecnologías relevantes en el sector del transporte que ayudan a reducir el consumo energético, y podrían incluir el transporte con bajo nivel de emisiones. En este contexto, la mitigación podría hacer referencia a la implementación de normas de eficiencia más estrictas y motores más eficientes, combustibles alternativos y tecnologías eléctricas e híbridas. Por ejemplo, es importante la revisión y adopción periódica de normas, como las normas Euro.<sup>6</sup> Esto también podría abarcar la adaptación del transporte público con filtros o el reemplazo de los combustibles fósiles tradicionales por otros menos contaminantes. Cabe resaltar que existen costos asociados con estas intervenciones, como costos de infraestructura (p. ej., sistemas de carga y baterías de almacenamiento). Además de las inversiones en tecnologías con bajo nivel de emisiones para diferentes medios de movilidad, las nuevas tecnologías para la gestión del tráfico (p. ej., sistemas inteligentes de iluminación y sistemas de información para el transporte público) y las opciones como pago sin efectivo también se pueden contemplar como nuevas tecnologías de transporte. Las aplicaciones de teléfonos móviles para viajes compartidos también forman parte de esta categoría.
- b. El **cambio modal** tiene en cuenta la planificación urbana y la infraestructura de movilidad general en cualquier zona urbana. Además de adoptar tecnologías, las ciudades también podrían evaluar la posibilidad de incluir espacios compactos, conectados y coordinados cuando diseñan los planes urbanísticos para minimizar la necesidad de recorrer largas distancias. Esto reduciría la gran dependencia de los automóviles y el alto nivel de emisiones; en su lugar, se haría hincapié en las opciones sostenibles de transporte público. Los países que están experimentando un rápido crecimiento urbano, y en especial las ciudades que están emprendiendo un proceso de urbanización, podrían dar enormes saltos en su proceso de desarrollo si se enfocan en la infraestructura de transporte con bajo nivel de emisiones en vez de realizar modificaciones en una etapa posterior.

## POSIBLE CAMBIO DE PARADIGMA

Un cambio de paradigma en este contexto sucede cuando hay un cambio fundamental en la manera de percibir y responder a un problema del cambio climático relacionado, en este caso, con el sector del transporte. Se recomienda que el promotor de un proyecto tenga presente este aspecto cuando diseña un proyecto de transporte, puesto que tales cambios generan cambios de comportamiento, cuyos beneficios perduran más allá de la duración del proyecto.

En el caso del sector del transporte, con las posibles intervenciones mencionadas en la sección anterior, un cambio de paradigma sería alejarse de los combustibles fósiles o desarrollar medios no motorizados de movilidad, que incluye una mejor planificación urbanística. Por otra parte, para este sector, el cambio modal podría incluso involucrar la modificación de los marcos normativos y las políticas del sector. Estas actividades deberían conducir, en última instancia, a un cambio hacia vías de desarrollo con bajas emisiones de carbono. Para cada proyecto, esta sección también hará una referencia detallada a la teoría de cambio.

6. Normas de emisiones implementadas por la Unión Europea en el sector automotor. Para obtener más información, visite <[http://ec.europa.eu/growth/sectors/automotive/environment-protection/emissions\\_en](http://ec.europa.eu/growth/sectors/automotive/environment-protection/emissions_en)>.

# MEDICIÓN DEL IMPACTO

El promotor del proyecto debería indicar con claridad el impacto esperado de la intervención tanto en términos cualitativos como cuantitativos. Tenga en cuenta que el GCF está muy interesado en conocer el impacto que generará el proyecto. Por ende, es importante que dichos proyectos estén alineados con las prioridades del GCF para asegurarse que presentan un caso sólido y convincente.

Se recomienda que el promotor del proyecto consulte los marcos de medición del desempeño del GCF y emplee el mismo lenguaje cuando describa el impacto del proyecto.<sup>7</sup> El marco de medición del desempeño contiene una lista de indicadores empleados por el GCF para evaluar los beneficios esperados del proyecto. En la tabla que sigue a continuación, se describen los impactos a nivel de financiación y los resultados a nivel de proyecto/programa con los indicadores pertinentes para los posibles proyectos de transporte:

Cabe resaltar que no bastará con realizar una descripción cualitativa e indefinida, como "emisiones reducidas del transporte". Siempre que sea posible, debe hacerse una descripción detallada con estimaciones cuantitativas.

7. Anexo VIII del documento GCF/B.08/45.

RESULTADOS ESPERADOS	INDICADORES	NOTAS
<b>Impactos a nivel de financiación</b>		
Reducción de las emisiones a través de un mayor acceso a medios de transporte poco contaminantes	Toneladas de dióxido de carbono equivalente (tCO <sub>2</sub> e) que se reducen o evitan como resultado de proyectos o programas financiados por el GCF; <i>transporte con bajo nivel de emisiones y que tiene en cuenta la perspectiva de género (subindicador)</i>	<p><i>Transporte público:</i> Los detalles se informarán a través del trabajo pendiente de los BMD y las IFI sobre armonización de la contabilidad de los GEI relacionados con el transporte; metodología de cálculo de los GEI para los proyectos de transporte de 2013 financiados por el FMAM, desarrollada por el Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo (ITDP)</p> <p>Desglosado por género</p> <p><i>Combustibles para vehículos (normas de consumo de combustible):</i> (Si corresponde a las inversiones del GCF) los métodos se pueden informar mediante el trabajo del Consejo Internacional sobre Transporte Limpio (ICCT) y del Comité sobre Asuntos de la Mujer en el Sector del Transporte del Consejo de Investigación sobre Transporte de los Estados Unidos</p>
<b>Resultados a nivel de proyecto/programa</b>		
Mayor uso del transporte con bajo nivel de emisiones	<p>Cantidad de nuevos pasajeros de sexo femenino y masculino que emplean el transporte con bajo nivel de emisiones como resultado del apoyo del GCF</p> <p>Consumo de combustible y fuentes de energía para vehículos como resultado del apoyo del GCF</p>	<p>Basado en el indicador 4 de los FIC y el FTL, trabajo pendiente de los BMD y las IFI sobre armonización de la contabilidad de los GEI relacionados con el transporte</p> <p>Nuevos pasajeros: cambio modal</p> <p>Considerar las razones subyacentes para el cambio modal, como el desarrollo centrado en el transporte</p> <p>Desglosado por género</p> <p>Tendencias en el consumo de combustible por categoría de vehículo (comerciales y de pasajeros más subcategorías por vehículos pesados/livianos, peso, etc.) y fuente de energía (p. ej., vehículos híbridos y eléctricos)</p> <p>Se centra en los vehículos del sector privado, comercial y las flotas del gobierno (no en el transporte público ni en las opciones de transporte no motorizado)</p> <p>Por determinarse los detalles de la metodología: puede ser por consumo medio de combustible por categoría de vehículo</p> <p>Informado mediante el trabajo de la Agencia Internacional de la Energía (IEA), el Consejo Internacional sobre Transporte Limpio y otros organismos</p>
<b>Subindicadores del proyecto o programa</b>		
<b>Planificación/mayor uso de medios no motorizados de movilidad</b>		
Reducción de la demanda de la actividad total de transporte motorizado a través de zonas urbanas adecuadamente diseñadas	Los indicadores de estos resultados son difíciles de cuantificar dado que es el resultado de un proceso de planificación urbana	
Promoción del uso de medios de transporte con bajo nivel de emisiones, como caminar, ir en bicicleta y utilizar el transporte público		

Abreviaturas: FIC = Fondos de Inversión en el Clima, FTL = Fondo de Tecnología Limpia, FMAM = Fondo para el Medio Ambiente Mundial, GEI = gases de efecto invernadero, IFI = institución financiera internacional, BMD = banco multilateral de desarrollo

# MATRIZ INDICATIVA DE ACTIVIDADES DEL PROCESO DE APROBACIÓN SIMPLIFICADO PARA EL SECTOR DEL TRANSPORTE<sup>8</sup>

8. Es posible que estas actividades no reúnan los requisitos establecidos por el SAP en determinadas condiciones. Las entidades acreditadas deberán revisar sus proyectos para determinar si presentan un bajo riesgo y, por consiguiente, pueden tenerse en cuenta para el SAP. Algunos factores, como la escala de las operaciones, pueden aumentar el nivel de riesgos.

## EJEMPLOS QUE REÚNEN LOS REQUISITOS DEL SAP

Reducción de las emisiones a través de un mayor acceso a medios de transporte poco contaminantes

SECTOR	EJEMPLO DE ACTIVIDAD QUE REÚNE LOS REQUISITOS DEL SAP	EJEMPLO DE INDICADOR	NOTAS
Transporte	Vehículos eléctricos: reemplazo de vehículos públicos diésel por autobuses eléctricos	Cantidad de estaciones de carga instaladas (no requeridas si se adopta un sistema de intercambio de baterías)  Cantidad de autobuses diésel reemplazados	Reemplazo de flotas de autobuses existentes por autobuses eléctricos  Nota: Los proyectos de vehículos eléctricos no deberían derivar en la adquisición de más tierras o en la restricción sobre el uso de la tierra, y deben contar con mecanismos apropiados para las baterías al final de su vida útil. Además, se debería especificar la presencia de medios adecuados de eliminación o usos alternativos (p. ej., reciclaje)
	Adopción e implementación de normas de emisión de combustibles con bajo contenido de carbono, como la adopción de sistemas híbridos e híbridos enchufables	Cantidad de autobuses modificados/reemplazados  Cantidad de vehículos privados modificados/reemplazados	Nota: Los proyectos no deberían centrarse únicamente en el diésel
	Programas de bicicletas o motocicletas compartidas	Cantidad de estaciones  Cantidad de bicicletas/motocicletas accesibles al público	Este programa no debe incluir la construcción de carriles o sendas para motocicletas o bicicletas, ya que podrían no cumplir con los criterios de las NAS para el SAP
	Vehículos eléctricos: reemplazo de varios vehículos privados por rickshaws eléctricos	Cantidad de estaciones de carga instaladas  Cantidad de emisiones de GEI reducidas	Reemplazar el uso de vehículos privados por transporte público, como rickshaws eléctricos  Nota: Los proyectos de vehículos eléctricos deben especificar la presencia de medios adecuados de eliminación o usos alternativos (véase la nota similar anterior)
	Revisión de los planes urbanísticos para promover las opciones no motorizadas, como zonas peatonales	Área con más zonas peatonales  Aumento en la cantidad de peatones como resultado de este cambio	Nota: Se debería realizar una revisión de los planos dentro de los límites municipales existentes para descartar la posibilidad de que se produzca un desplazamiento físico o económico como resultado de la adquisición de tierras o las restricciones sobre el uso de la tierra

Abreviaturas: NAS = normas ambientales y sociales, GEI = gases de efecto invernadero, SAP = Proceso de Aprobación Simplificado

Es importante subrayar que esta lista no es exhaustiva, sino que presenta ejemplos de actividades que se podrían considerar cuando se diseña un proyecto de acuerdo con el programa SAP.

## EJEMPLOS QUE NO REÚNEN LOS REQUISITOS DEL SAP

SECTOR	EJEMPLO DE ACTIVIDAD QUE NO REÚNE LOS REQUISITOS DEL SAP	NOTAS
Transporte	Vehículos eléctricos: casos en los cuales los vehículos eléctricos no desplazan las emisiones	Proyectos que no demuestran ningún impacto positivo en la reducción de las emisiones por el uso de los vehículos eléctricos en comparación con los vehículos que utilizan combustibles fósiles
	Construcción de sistemas de transporte rápido por autobús (BRT), transporte ferroviario ligero (LRT)	Si bien los sistemas BRT y LRT fomentan el uso del transporte público, la escala a la cual se implementarán podría no reunir los criterios de financiación y las NAS

Abreviaturas: NAS = normas ambientales y sociales

# ESCENARIOS DE PROYECTOS

## ESCENARIO DE PROYECTO 1

### CONTEXTO

El crecimiento urbano trae aparejado un rápido aumento en la cantidad de automóviles en circulación. Para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) procedentes de los combustibles tradicionales y obtener otros beneficios conjuntos, como limitar la congestión y mejorar la calidad del aire local, una ciudad revisó sus planes urbanísticos para incluir opciones de transporte no motorizados.

### ACTIVIDADES DEL PROYECTO

- **Identificar las necesidades locales.** La ciudad empleó un enfoque participativo para evaluar las necesidades e identificar los desafíos de movilidad a nivel local a fin de reflejarlos de manera adecuada en los planes urbanísticos revisados. Esto incluyó la recopilación de datos básicos, como información sobre las distancias de desplazamiento promedio, el tiempo empleado en el desplazamiento, la disponibilidad del transporte público, el promedio de propiedad de automóviles, los kilómetros recorridos por vehículo, los kilómetros viajados por pasajero, entre otros datos.
- **Fomento de las capacidades.** Se organizaron talleres de fomento de las capacidades para informar a la ciudadanía local, los planificadores urbanos y los correspondientes funcionarios públicos locales y nacionales sobre los impactos del cambio climático en las localidades. Esta ciudad había realizado un informe de evaluación de la vulnerabilidad al clima que se podía utilizar para entender los impactos específicos del cambio climático a nivel local. El informe se empleó para identificar las zonas de la ciudad que eran muy vulnerables a los fenómenos climáticos extremos como resultado del cambio climático. Estas zonas vulnerables se trazaron y se superpusieron con el plano de la ciudad para comprender y elaborar planes de acción que se incluyeron en los futuros planes urbanísticos.
- **Revisión de los planos urbanísticos.** Los planificadores urbanos, junto con el Gobierno de la ciudad, revisaron el plan urbanístico para incluir un plan de transporte integrado en el que se tuvieron en cuenta todos los medios de transporte, con especial énfasis en las opciones no motorizadas, como caminar y el uso del transporte público. Los planes incorporaron los comentarios aportados por la comunidad para satisfacer las necesidades de la ciudadanía local y comprender mejor los flujos de tráfico y la circulación de las personas.
- **Revisiones normativas.** A fin de implementar todo el plan de movilidad, el Gobierno de la ciudad agregó los cambios que debían hacerse para incluir los elementos de las tecnologías de información y comunicación (TIC) (p. ej., la ubicación de los monitores de transporte, el tipo de vehículos inteligentes) y planificar cualquier cambio en las rutas de transporte público. Por otro lado, la ciudad hizo las modificaciones pertinentes en las normas y políticas para poder implementar todo el plan de movilidad. Es importante resaltar que estas actividades están limitadas a la etapa de planificación, por ende, no involucran la construcción de nuevas rutas o de cualquier otra infraestructura para cumplir con los criterios de las normas ambientales y sociales establecidos para los proyectos del Proceso de Aprobación Simplificado.

### POSIBLES IMPACTOS

Dado que este proyecto representa un cambio en los planes urbanísticos, la cantidad de personas beneficiadas con este cambio es toda la población de la ciudad, que es de aproximadamente 110.000 personas.

- **Beneficiarios:** la población de toda la ciudad porque el plan, una vez que se implemente, reducirá las emisiones de GEI y mejorará la calidad de aire local.
- **Impacto social:** el proyecto apunta a influir de manera positiva en el comportamiento a largo plazo de la ciudadanía. Esto pone en práctica la estrategia de "evitar, cambiar y mejorar" para fomentar el transporte sostenible.
- **Impacto futuro:** este proyecto se podría ampliar para solicitar más inversiones en la implementación de los planes urbanísticos revisados, así como para crear un sistema de transporte posibilitado por las TIC. El siguiente paso puede ser la construcción de senderos peatonales para garantizar la seguridad de los habitantes de la ciudad.

## ESCENARIO DE PROYECTO 2

---

### CONTEXTO

A raíz del crecimiento de la población urbana, hay una demanda urgente de transporte público. En la mayoría de los países en desarrollo, la actual flota de autobuses está compuesta por autobuses con motor diésel que emiten dióxido de carbono. Para mejorar el transporte público de una ciudad, se retiraron de circulación unos cuantos autobuses con motor diésel de la flota local y se reemplazaron por autobuses eléctricos.

### ACTIVIDADES DEL PROYECTO

- **Adopción de autobuses eléctricos.** Se adquirieron y pusieron en funcionamiento unos 10 autobuses. Debido a que no se podían instalar estaciones de carga para este proyecto, se implementó a un sistema de intercambio de batería para los autobuses.
- **Fomento de las capacidades.** El cambio tecnológico de motor diésel a motor eléctrico requerirá impartir capacitación técnica a los conductores y los técnicos a cargo del mantenimiento de los autobuses. Como parte del programa, se desarrolló un programa de capacitación práctica para brindarles los conocimientos adecuados a los técnicos y los conductores de la empresa de autobuses eléctricos.
- **Revisión de los planos urbanísticos.** Los planificadores urbanos, junto con el Gobierno de la ciudad, identificaron una zona peatonal para una sección de la ciudad a modo experimental. Como parte de la revisión de los planes urbanísticos, se trazó un plan de movilidad parcial para la sección específica de la ciudad, que incluye rutas para los autobuses eléctricos y el desvío de automóviles para imponer una zona peatonal.
- **Revisión normativa.** Para implementar la zona peatonal y poner en funcionamiento los autobuses eléctricos, el Gobierno de la ciudad revisó las políticas necesarias para incluir elementos de las tecnologías de información y comunicación (TIC), como la ubicación de los monitores de autobuses en las paradas de autobuses, y planificar los cambios en las rutas de transporte público a fin de convertir la zona piloto en una zona peatonal. Además, la ciudad debería realizar las modificaciones pertinentes en las normas y políticas para poder implementar la zona peatonal, así como adoptar las políticas relevantes que permitan la circulación de autobuses eléctricos en las calles. Es importante resaltar que estas actividades están limitadas a la etapa de planificación, por ende, no involucran la construcción de nuevas rutas o de cualquier otra infraestructura, aparte de la instalación de paradas de autobuses eléctricos y un sistema de vigilancia. Por consiguiente, este proyecto cumple con los criterios de las normas ambientales y sociales establecidos para los proyectos del Proceso de Aprobación Simplificado.

### POSIBLES IMPACTOS

Para este proyecto, se calculó la cantidad adicional de personas que recurren a las opciones de transporte con bajo nivel de emisiones de carbono, en este caso, la cantidad de personas que se desplazan a pie hasta su trabajo o que utilizan el sistema de transporte público.

- **Beneficiarios:** una reducción del 40 % en la cantidad de automóviles que pasan por la zona peatonal. Con los medios actuales de transporte público, también se registró un aumento en la cantidad de pasajeros de los autobuses eléctricos.
  - **Impacto social:** influir de manera positiva en el comportamiento a largo plazo de la ciudadanía. Esto pone en práctica la estrategia de "evitar, cambiar y mejorar" para fomentar el transporte sostenible.
  - **Impacto futuro:** este proyecto se podría ampliar para solicitar más inversiones en el sector del transporte público a fin de emplear más autobuses eléctricos y, si es necesario, expandir la zona peatonal, incluidos los elementos de las TIC mencionados. En caso de prosperar, las zonas peatonales se pueden implementar en otras partes de la ciudad tras efectuar un cuidadoso examen.
-

## AGRADECIMIENTOS

La presente publicación forma parte de la serie de "directrices técnicas del SAP". El Sr. Demetrio Innocenti, administrador del Proceso de Aprobación Simplificado (GCF), se encargó de las tareas de supervisión, mientras que la Sra. Katherine Bryson (GCF) se ocupó de la coordinación. Asimismo, se recibieron aportes de la Sra. Rocio Vizquete Fernandez (GCF) y la Sra. Grace Lee (GCF).

La redacción de las directrices sobre transporte estuvo a cargo de la Sra. Aarsi Sagar (GGGI) y el Sr. Juhern Kim (GGGI) quienes recibieron asesoramiento y aportes del Sr. Sabin Basnyat (GCF).

Extendemos un agradecimiento especial a la Sra. Victoria Cook (GCF), el Sr. Jose Frazier Gomez (GCF), la Sra. Faith Choga (GCF), el Sr. Juan Luis Salazar (GCF) por sus contribuciones a la presente publicación.

## CONTACTOS

Para cualquier información, por favor póngase en contacto con:  
GCF SAP team  
[sap@gcfund.org](mailto:sap@gcfund.org)

Todos los derechos reservados.  
© Green Climate Fund