

## Abstracto de Cooperación Técnica

### I. Información Básica del proyecto

▪ País/Región:	CID/CCR
▪ Nombre de la CT:	Apoyo a la preparación y ejecución de las operaciones del sector Transporte en Costa Rica
▪ Número de CT:	CR-T1123
▪ Jefe de Equipo/Miembros:	Edgar Zamora, Jefe de Equipo (TSP/CCR), Juan Manuel Leño, Jefe de Equipo Alterno, (TSP/CPN), Jorge Luis González, Especialista de Adquisiciones, (FMP/CCR); y Olga Mayoral (INE/TSP).
▪ Indicar si es: Apoyo Operativo, Apoyo al Cliente, o Investigación y Difusión	Apoyo al Cliente
▪ Si es Apoyo Operativo, proveer número y nombre de la operación que apoyará la CT:	
▪ Referencia a la Solicitud: (IDBDOCS #)	<a href="#">IDBDOCS-#39015393</a>
▪ Fecha del Abstracto de CT:	01/oct/2014
▪ Beneficiario:	Costa Rica, Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT)
▪ Agencia Ejecutora y nombre de contacto:	El Banco a través de la División de Transporte: INE/TSP y TSP/CCR Edgar Zamora, Especialista de Transporte (TSP/CCR)
▪ Financiamiento Solicitado del BID:	US\$750.000
▪ Contrapartida Local, si hay:	US\$250.000
▪ Periodo de Desembolso (incluye periodo de ejecución):	24 meses
▪ Fecha de Inicio Requerido:	01-dic-2014
▪ Tipos de consultores (firmas o consultores individuales):	Consultores individuales y firmas locales e internacionales
▪ Unidad de Preparación:	INE/TSP
▪ Unidad Responsable de Desembolso (UDR):	CID/CCR
▪ CT incluida en la Estrategia de País (s/n):	No
▪ CT incluida en CPD (s/n):	No
▪ Prioridad Sectorial GCI-9:	(b) Infraestructura para la competitividad y el bienestar social

### II. Objetivos y Justificación de la CT

2.1 **Problemática:** Los desafíos que enfrenta Costa Rica en el sector de infraestructura de transporte son principalmente de dos tipos, uno de ellos se refiere a las fuertes inversiones que se requieren y el otro, directamente vinculado al anterior, a la necesidad de mejorar su capacidad de ejecución y agilizar los procedimientos de implementación de proyectos. Según datos del Plan Nacional de

Transporte (PNT), en la última década las inversiones anuales del país en infraestructura rondan el 1.5% del PIB, monto bajo si se compara con los niveles medios de inversión en América Latina que llegaron al 4.4% en 2006, con tendencia al crecimiento<sup>1</sup>. El estado de deterioro y problemas de funcionalidad y capacidad del sistema de transporte del país son un reflejo de esta escasa inversión, siendo principalmente notorios en la infraestructura carretera y ferroviaria. Las estimaciones del PNT indican que la inversión total requerida para alcanzar dicho plan asciende a US\$ 58.000 millones<sup>2</sup> para horizonte de largo plazo (2011-2035), de lo cual 77% corresponden a inversiones en la red vial. En el mediano plazo (2011-2018), el PNT estima unos requerimientos de inversión total en el sector de transporte en el orden de US\$8.500 millones.

- 2.2 El Banco aprobó en septiembre 2008 para el desarrollo del sector transporte del Costa Rica una Línea de Crédito (CCLIP) por US\$850 millones. De este CCLIP se han aprobado dos operaciones individuales que actualmente se encuentran en ejecución: el Primer Programa de Infraestructura Vial (2007/OC-CR<sup>3</sup>) por US\$ 300 millones y el Programa de la Red Vial Cantonal (2098/OC-CR<sup>4</sup>) por US\$ 60 millones; restando aún US\$490 millones, de los cuales está probable que el Gobierno de Costa Rica solicite un financiamiento de US\$140 millones para un segundo Programa de la Red Vial Cantonal. Adicionalmente, fuera del CCLIP, se aprobaron US\$450 millones para el Primer Programa de Infraestructura de Transporte (PIT) (3071/OC-CR y 3072/OC-CR), que se encuentra actualmente en proceso de ratificación legislativa, lo cual se prevé sea realizado en el tercer trimestre de 2014, totalizando así para finales de 2014 una cartera activa del Banco en el sector transporte por US\$ 810 millones (con potencial de crecer al menos hasta US\$1.300 millones si se aprobara el remanente del CCLIP).
- 2.3 Los principales problemas del subsector transporte están asociados a la insuficiente capacidad de planificación y ejecución del MOPT y el CONAVI. Para mitigar dichos riesgos, el Banco busca apoyar técnicamente por medio de instrumentos de cooperación técnica al fortalecimiento institucional de estos organismos mediante la provisión de servicios de consultoría en temas específicos que requieren una respuesta rápida y eficaz para implementar y preparar los programas del sector en Costa Rica. Tomando en cuenta estas debilidades, el Banco ha apoyado técnicamente con los recursos de la ATN/OC-13512-CR, mediante la cual se han desarrollado insumos técnicos y actividades de apoyo fundamentales para el desarrollo de los proyectos del Programa, los cuales no habría sido posible obtener con los recursos del Ejecutor. Se prevé que para la preparación de nuevas operaciones y para la implementación del PIT, será necesario continuar con un esquema de apoyo técnico similar al MOPT y sus dependencias, para lo cual resulta necesaria esta CT.
- 2.4 **Objetivo:** El objetivo de esta cooperación técnica es apoyar al MOPT en la preparación y ejecución de operaciones del sector Transporte en Costa Rica; a través del financiamiento para la preparación de los estudios técnicos de ingeniería, pliegos de licitación, especificaciones técnicas especiales, Plan de Gestión Ambiental y Social para la fase de construcción, y otros documentos conexos que forman parte del proyecto, necesarios para la formulación, diseño y ejecución de los proyectos previstos en los programas.

---

<sup>1</sup> CEPAL, 2009. La provisión de infraestructura en América Latina: tendencias, inversiones y financiamiento.

<sup>2</sup> Plan Nacional de Transportes. Esta estimación incluye las reformas estructurales al Sector y las inversiones en carreteras, puertos, aeropuertos, sistema ferroviario y facilidades logísticas.

<sup>3</sup> Ejecutada por el Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT) a través del Consejo Nacional de Vialidad (CONAVI), un órgano desconcentrado del MOPT.

<sup>4</sup> Ejecutada directamente por el MOPT.

### III. Descripción de las actividades y resultados

La CT está estructurada en componente único que comprende el desarrollo de los productos requeridos para apoyar al MOPT en la ejecución y preparación de nuevas operaciones en el sector:

#### 3.1 Componente 1 – Desarrollo de estudios e insumos técnicos. Las principales actividades a ser desarrolladas en el marco de este componente incluyen:

- Desarrollo de estudios de factibilidad técnica para la formulación y diseño de los proyectos, tales como: estudios de demanda de transporte, formulación de soluciones técnicas y ordenamiento de la oferta, diseño vial, auditorías de seguridad vial y estudios hidrológicos-hidráulicos, entre otros;
- Apoyo técnico para la preparación de los insumos y especificaciones técnicas para las licitaciones de las obras;
- Apoyo para la implementación de sistemas de gestión financiera, monitoreo y seguimiento de las operaciones, incluyendo el desarrollo y mantenimiento de las herramientas de gestión conforme a los lineamientos de la metodología PM4R y las exigencias de VPC para la Gestión por Resultados;
- Actividades de apoyo para la preparación de nuevas operaciones, incluyendo los estudios de viabilidad técnica, socioambiental y evaluaciones costo-beneficio y de impacto de los proyectos y programas;
- Estudio de prefactibilidad de un sistema ferroviario de transporte masivo de personas para el área metropolitana de San José, bajo una visión de integración modal con el sistema de autobuses;
- Fortalecimiento de las capacidades de la Unidad de Gestión Ambiental y Social (UGAS<sup>5</sup>) del Ministerio de Obras Públicas. Incluye el apoyo técnico para la formulación, implementación y monitoreo de los Planes de Reasentamiento Involuntario (PRI), apoyo para la implementación de un sistema de consultas comunales y el desarrollo de un sistema de gestión y monitoreo socioambiental para los proyectos.

3.2 **Resultados.** Se espera que esta cooperación resulte en una serie de insumos técnicos y de gestión que apoyen, tanto al Banco como al Gobierno de Costa Rica, a formular y desarrollar programas de inversión financiados por el Banco en el sector transporte y específicamente en sus subsectores vial y ferroviario, que contribuyan a cerrar la brecha de infraestructura del país.

### IV. Presupuesto indicativo

4.1 El detalle del presupuesto de la CT es el siguiente:

---

<sup>5</sup> Esta Unidad fue creada por el MOPT en respuesta las exigencias del Marco de Gestión Ambiental y Social (MGAS) del CCLIP.

<b>Actividad/Componente</b>	<b>Descripción</b>	<b>BID/Financiamiento por Fondo</b>	<b>Contrapartida Local</b>	<b>Financiamiento Total</b>
Estudio Técnicos	Consultorías en temas de ingeniería, evaluación económica y ambiental	<b>US\$600.000</b>		<b>US\$600.000</b>
Apoyo a la ejecución y seguimiento	Consultorías para la preparación de los procesos licitatorios y el apoyo a la supervisión	<b>US\$150.000</b>		<b>US\$150.000</b>
Logística y aportes técnicos			<b>US\$250.000</b>	<b>US\$250.000</b>
	<b>Total</b>	<b>US\$750.000</b>	<b>US\$250.000</b>	<b>US\$1.000.000</b>

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

- 5.1 Conforme a la solicitud del Gobierno de Costa Rica, el organismo ejecutor de esta operación será el Banco, quien identificará en coordinación estrecha con el MOPT/CONAVI, las necesidades de apoyo al sector y las actividades a desarrollar para solventar dichas necesidades. Los estudios a ser contratados serán de directa aplicación para apoyar la preparación y ejecución de las operaciones y serán supervisados por el personal del Banco. El tiempo de ejecución y desembolsos de la cooperación técnica se estima en 24 meses.

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

- 6.1 No hay excepciones a las políticas del Banco para esta Cooperación Técnica.

#### **VII. Riesgos importantes**

- 7.1 El principal riesgo identificado para esta CT es que la definición de las prioridades de los proyectos de los Programas de Transporte está sujeta a decisiones políticas y la capacidad del organismo ejecutor de atender los procesos de preparación y ejecución de los proyectos. Por otra parte se desconoce desde el inicio la información disponible en los proyectos y los estudios requeridos en cada caso, por lo que se dificulta realizar una definición y programación anticipada en detalle de las consultorías y servicios a contratar.

#### **VIII. Salvaguardias ambientales**

- 8.1 El equipo de proyecto clasificó esta CT a través del Filtro de Salvaguardias, como categoría "C". La presente cooperación técnica no tiene implicaciones ambientales ni sociales por tratarse de la elaboración de estudios. Dichos estudios tomarán en consideración los beneficios previstos y los posibles impactos negativos asociados con la ejecución de las obras específicas y operación de las obras a financiar, lo que permitirá la oportuna formulación y dimensionamiento de las medidas mitigadoras requeridas.