

ABSTRACTO DE COOPERACIÓN TÉCNICA

I. Información Básica del Proyecto

▪ País/Región:	COSTA RICA/CID - Istmo y RD
▪ Nombre de la CT:	Apoyo al fortalecimiento del marco regulatorio para promover una accesibilidad y movilidad urbana segura y sostenible
▪ Número de CT:	CR-T1256
▪ Jefe de Equipo/Miembros:	GRANADA GARCES, ISABEL CRISTINA (INE/TSP) Lider del Equipo; RENDON RODRIGUEZ, JOSE RODRIGO (INE/TSP) Jefe Alterno del Equipo de Proyecto; RUIZ MORA, DAVID JOSE (CID/CCR); DIAZ ACOSTA, CLAUDIA (INE/TSP); LUGO MORENO, MONICA BIBIANA (LEG/SGO); VARGAS FRUTOS, ANA (INE/TSP); VALVERDE, SUSANA (INE/TSP); SOSA SARTORI, MARTIN DANIEL (INE/TSP)
▪ Taxonomía:	Apoyo al Cliente
▪ Número y nombre de la operación que apoyará la CT:	N/A
▪ Fecha del Abstracto de CT:	02 May 2022
▪ Beneficiario:	Gobierno de Costa Rica
▪ Agencia Ejecutora:	INTER-AMERICAN DEVELOPMENT BANK
▪ Financiamiento solicitado del BID:	US\$200,000.00
▪ Contrapartida Local:	US\$0.00
▪ Periodo de Desembolso:	36 meses
▪ Tipos de consultores:	Individuos; Empresas
▪ Unidad Responsable de Preparación:	INE/TSP - Transporte
▪ Unidad Responsable de Desembolso:	INE/TSP - Transporte
▪ CT incluida en la Estrategia de País (s/n):	Sí
▪ CT incluida en CPD (s/n):	Sí
▪ Alineación a la Actualización de la Estrategia Institucional 2010-2020:	Inclusión social e igualdad; Capacidad institucional y estado de derecho; Sostenibilidad ambiental; Igualdad de género

II. Objetivos y Justificación de la CT

- 2.1 El objetivo principal de la Cooperación Técnica (CT) es dar continuidad al apoyo que el Banco viene brindando en materia de seguridad vial a Costa Rica, con énfasis en el desarrollo de los instrumentos regulatorios y de política para una movilidad urbana inclusiva y sostenible, mediante el acompañamiento y desarrollo de estudios necesarios que: (i) brinden apoyo técnico especializado para la identificación y desarrollo de los instrumentos regulatorios y de política necesarios para proveer condiciones de movilidad segura, accesible, equitativa y sostenible, que permita el fortalecimiento institucional para la implementación eficiente de las mismas; y (ii) contribuyan a fomentar una movilidad inclusiva y sostenible que considere a todos los grupos sociales mediante la implementación de medidas de gestión de la velocidad en el contexto urbano y rural, y que provean soluciones de infraestructura vial para usuarios vulnerables como mujeres, niños, adultos mayores y personas con discapacidad.
- 2.2 Contexto y desafíos. Costa Rica, con una población de 5,2 millones habitantes y alrededor de 1,7 millones de vehículos registrados - de los cuales el 20% son motocicletas-, ha presentado un aumento de 35% del número de fallecidos por siniestros viales en el período 2015-2019 (451 fallecidos en 2019). Si bien en 2020 esta

cifra descendió significativamente (311 fallecidos) debido a las restricciones a causa del COVID-19, con la reapertura de la economía, esta cifra aumentó a 365 en 2021 . Estos datos enseñan que Costa Rica ha tenido dificultades en reducir su tasa de mortalidad en un 20% en un período de diez años, de acuerdo a la meta establecida en el Plan Nacional del Decenio para la Seguridad Vial 2015-2020.

- 2.3 El Gobierno de Costa Rica ha venido realizando esfuerzos para incidir en la disminución de siniestros de tránsito en el país, para lo cual han implementado las siguientes medidas: (i) desarrollo del Plan Nacional del Decenio para la Seguridad Vial 2015-2020 - Construyendo una cultura de paz en las carreteras - , cuyo objetivo es reducir la tasa de mortalidad de siniestros de tránsito en un 20%, en un período de diez años respecto al año 2012; (ii) la creación de un Consejo Nacional de Seguridad Vial (COSEVI) en el año 2012 como ente rector de la seguridad vial; (iii) la creación de un Observatorio Costarricense de Seguridad Vial encargado de implementar un Sistema de Estadística en siniestros de tránsito y de llevar a cabo la investigación en materia de seguridad vial; (iv) la promulgación de la Ley No. 9660 de Movilidad y Seguridad del ciclista cuyo objetivo es promover y regular el uso de la bicicleta como medio de transporte, trabajo y recreación, con el propósito de lograr un beneficio para la salud humana y desarrollar una alternativa de movilidad sostenible en zonas urbanas y rurales; y (v) la realización obligatoria de inspecciones y auditorías de seguridad vial en las carreteras y rehabilitaciones de vías del país (Resolución No 40632-MOPT).
- 2.4 **Movilidad Inclusiva:** Adicional a los desafíos de seguridad vial, se identifican algunas barreras para alcanzar una movilidad inclusiva. La calidad de los servicios e infraestructura de transporte afecta negativamente la movilidad de sus usuarios, particularmente de los grupos vulnerables como mujeres, niños, adultos mayores, personas con discapacidad y población LGBTI, principalmente por la limitada información sobre los patrones de movilidad de estos grupos, lo cual imita el diseño y aplicación de políticas y estrategias específicas de seguridad vial orientadas a promover el desplazamiento urbano de estos grupos.
- 2.5 Las estrategias de seguridad vial contribuyen con la reducción de la cantidad y gravedad de posibles siniestros de tránsito. La gestión de la velocidad la cual contribuye a la reducción de las fatalidades y lesionados por siniestros viales y; a su vez es fundamental para reducir las emisiones de carbono, mejorar la calidad del aire y crear ciudades más sostenibles y seguras
- 2.6 En febrero de 2020, en la Tercera Conferencia Ministerial sobre Seguridad Vial, llevada a cabo en Estocolmo, Suecia, se acordó extender el plazo para alcanzar la meta de reducir a la mitad las fatalidades y lesiones graves al año 2030, iniciando la Segunda Década de Acción por la Seguridad Vial. Esta es una nueva oportunidad para que el país mejore sustancialmente su desempeño en materia de seguridad vial.

III. Descripción de las Actividades y Resultados

- 3.1 **Componente I: Marco Regulatorio y Fortalecimiento Institucional.** El objetivo de este componente es brindar apoyo técnico especializado para la identificación y desarrollo de los instrumentos regulatorios y de política necesarios para proveer condiciones de movilidad segura, accesible, equitativa y sostenible y que a su vez permita el fortalecimiento institucional para realizar una implementación eficiente de las mismas.
- 3.2 **Componente II: Movilidad Urbana Segura e Inclusiva.** El objetivo de este componente es acelerar la implementación de medidas de intervenciones de programas de seguridad urbana que busquen mejorar la movilidad de la población en entornos urbanos. Este componente se enfoca en la aplicación de medidas de gestión de la velocidad en el contexto urbano que provean soluciones de infraestructura vial y

equipamiento urbano a usuarios vulnerables como mujeres, niños, adultos mayores y personas con discapacidad y a su vez promuevan una movilidad sostenible.

- 3.3 **Componente III: Diseño e implementación de planes piloto.** El objetivo de este componente es el diseño, aplicación y evaluación de planes piloto en materia de seguridad vial y movilidad sostenible. Estos proyectos incluyen la aplicación de medidas enfocadas (i) a la movilidad urbana que fomente la movilidad activa y (ii) al mejoramiento del entorno vial de instituciones educativas (urbanas y rurales). Este componente fortalecerá, también, la metodología de captación de datos de manera a iniciar el proceso de desagregación de los datos desde una perspectiva de género.

IV. Presupuesto

Presupuesto Indicativo

Actividad/Componente	BID/Financiamiento por Fondo	Contrapartida Local	Financiamiento Total
Marco Regulatorio y Fortalecimiento Institucional	US\$40,000.00	US\$0.00	US\$40,000.00
Movilidad Urbana Segura e Inclusiva	US\$60,000.00	US\$0.00	US\$60,000.00
Diseño e implementación de planes piloto	US\$100,000.00	US\$0.00	US\$100,000.00
Total	US\$200,000.00	US\$0.00	US\$200,000.00

V. Agencia Ejecutora y Estructura de Ejecución

- 5.1 De conformidad con el apéndice 10 de las Directrices Operativas para Productos de Cooperación Técnica (GN-2629-1), el Banco y los países beneficiarios acuerdan que el Banco será el Organismo Ejecutor (OE). La ejecución de la CT será realizada por el Banco a través de la División de Transporte (TSP/INE).
- 5.2 Esta estructura de ejecución se justifica, por un lado, en la experiencia del Banco en el desarrollo de los instrumentos operativos y técnicos propuestos para este tipo de operaciones y; en segundo lugar, por el conocimiento de TSP en las áreas de transporte urbano, seguridad vial y soluciones tecnológicas para problemas de movilidad. La experiencia previa del Banco permitirá establecer lineamientos lógicos y robustos para la elaboración de estudios requeridos por esta CT.

VI. Riesgos Importantes

- 6.1 Debido a la naturaleza y las actividades descritas en esta CT, no se identifican riesgos importantes. Los riesgos identificados son menores y no representan un impedimento para su desarrollo. Uno de los riesgos posibles es la falta de comunicación y apropiación interna y externa, para lo cual será fundamental la colaboración de las distintas instituciones gubernamentales y del sector privado con los consultores contratados a fin de brindar la información necesaria para el adecuado desarrollo de los estudios.
- 6.2 Por efectos de la pandemia se priorizarán medidas tendientes a la mitigación de eventuales riesgos para los equipos. Las medidas comprenden, entre otros aspectos, la adquisición remota de información primaria, y el apoyo tecnológico para el desarrollo de encuestas, eventos y demás actividades de difusión de productos de conocimiento interna y externamente utilizando medios telemáticos o virtuales.

VII. Salvaguardias Ambientales

- 7.1 La clasificación ESG para esta operación es "N/A".