

Abstracto de Cooperación Técnica

I. Información Básica del proyecto

▪ País/Región:	Costa Rica
▪ Nombre de la CT:	Apoyo al Proceso de Modernización de Transporte Público Urbano, Modalidad Autobús.
▪ Número de CT:	CR-T1195
▪ Jefe de Equipo/Miembros:	Mauricio Bayona, Jefe de equipo; Ana María Pinto, Jefe de equipo alterno (INE/TSP); Raúl Lozano, Especialista de Adquisiciones (VPC/FMP); María Cristina Landázuri, Abogada (LEG/SGO) Sofía Fallas, Analista de Operaciones (TSP/CCR); Silvia Barrantes, Asistente de Proyecto (INE/TSP), Aziz Baladi, Asistente de Proyecto (INE/TSP)
▪ Taxonomía:	Apoyo al cliente
▪ Si es Apoyo Operativo, proveer número y nombre de la operación que apoyará la CT:	
▪ Fecha del Abstracto de CT:	Agosto 2018
▪ Beneficiario:	Ministerio de Obras Públicas y Transporte
▪ Agencia Ejecutora	Banco Interamericano de Desarrollo
▪ Financiamiento Solicitado del BID:	US\$ 500.000
▪ Contrapartida Local, si hay:	US\$ 0
▪ Período de Desembolso (incluye período de ejecución):	32 meses
▪ Fecha de Inicio Requerido:	Octubre 2018
▪ Tipos de consultores (firmas o consultores individuales):	Consultores individuales internacionales y/o locales, firmas consultoras internacionales y/o locales
▪ 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
▪ Alineación a la Actualización de la Estrategia Institucional 2010-2020:	3.5 (e) Ofrecer infraestructura incluyente y servicios de infraestructura, 3.6 (d) Ofrecer planificación urbana e infraestructura rural y 3.7 (a) Mejorar la infraestructura regional

II. Objetivos y Justificación de la CT

- 2.1 **Objetivo.** La presente CT tiene como objetivo apoyar al Ministerio de Obras Públicas y Transporte (MOPT) en el proceso de estructuración del proyecto de Ordenamiento de las Rutas de Autobuses, para el Gran Área Metropolitana, de forma que se pueda contar con el apoyo de consultores expertos en el tema y que se pueda realizar una actualización de los estudios previos realizados para el proyecto. Además de realizar estudios para desarrollar los proyectos complementarios a la iniciativa tales como integración de tarifa y cobro electrónico.
- 2.2 **Justificación.** El transporte público en modalidad autobús en Costa Rica es el principal medio de movilidad de la población. En San José los viajes en autobús por habitante por día es de 0,83 viajes, por lo que se encuentra encima de la media de la región¹, adicionalmente del total de los viajes en modo motorizado (privado y público) el 41% son realizados en autobús. De igual modo se obtiene que la participación del autobús sobre los viajes en transporte público es del 80%.²
- 2.3 En el área metropolitana de San José se ofrece un servicio de transporte público de pasajeros en autobús que es prestado por empresas privadas en virtud de contratos de concesión de servicio público otorgados por el MOPT, los cuales tienen una duración de siete años y, en menor medida, con base en permisos. La regulación del servicio está dividida en dos actores: el Consejo de Transporte Público (CTP) que regula aspectos técnicos, y Autoridad Reguladoras de Servicios Públicos (ARESEP) que regula aspectos económicos.
- 2.4 ARESEP es entonces la autoridad de regulación en materia tarifaria. La estimación de costos y tarifas se realiza de manera individual por línea y de manera técnica, es decir que el cálculo realizado con la metodología oficial es la tarifa que cobra cada línea a sus pasajeros, sin contar con una política tarifaria pensada para el usuario. No existe una tarifa única, ni tarifas integradas o por zonas, ni subsidios a la oferta o a la demanda.
- 2.5 La red de autobuses se configura de manera radial, con rutas que responden al formato de sectorización, divididas en 8 sectores de carácter periferia – centro y un noveno sector exclusivo al centro, con rutas de carácter circular, sumando para este caso un total de 252 rutas de autobús. Con respecto a la flota, esta se compone por buses convencionales de entre 9 y 12 metros de longitud con capacidad máxima de 80 plazas entre pasajeros sentados y de pie los cuales son operados por las 41 empresas y disponen de una flota total de 1842 buses.
- 2.6 En el área central de San José hay una elevada concentración de viajes y una alta concentración de trasbordos a causa de la desintegración del sistema. La alta concentración de viajes basados en el área central de San José se debe a que el 50% de viajes tiene como origen o destino al área central sumado que otro 10% de viajes son interiores al sector, es decir el 60% de los viajes que se realizan en el San José se concentran en el área central.

¹ Observatorio de Movilidad Urbana de la Corporación Andina de Fomento (OMU-CAF) 2015

² Diagnóstico Plan Integral de Movilidad Urbana Sostenible para San José

- 2.7 La situación del transporte público por autobús en términos tarifarios presenta contrariedades a causa de la regulación y fijación de las tarifas. Esta tarea es llevada adelante por el ARESEP, quien estima los costos y tarifas de manera individual por línea y de manera técnica, es decir que el cálculo realizado con la metodología oficial es la tarifa que cobra cada línea a sus pasajeros, sin contar con una tarifa única, ni subsidios a la oferta. De esta manera, habitantes en zonas de mayor demanda, es decir con mayor IPK o con empresas más eficientes, tienen una tarifa menor que usuarios de otras zonas por desplazamientos de igual distancia.
- 2.8 Actualmente se carecen de sistemas de información y comunicación al usuario, ya que no existe un proceso de recopilación y generación de información continua del sistema, lo cual es considerado como un pilar fundamental de los sistemas de transporte inteligente (o ITS por sus siglas en inglés).
- 2.9 Según se indica en el Plan Nacional de Transporte 2011-2035 es necesario reforzar la autoridad pública, y en especial la autoridad del MOPT, sobre el sistema de autobuses. La debilidad se manifiesta en la limitada capacidad de organización, programación y fiscalización del servicio real prestado, con el consiguiente deterioro de todo el sistema. Las cuestiones principales se refieren al cumplimiento de las condiciones de oferta nominal y a los impactos sobre el viario urbano de las formas de gestión de las rutas. Existen importantes diferencias entre la oferta real observada y los datos teóricos de las concesiones, fijados en los términos de sus contratos. La conclusión más directa es que la capacidad de intervención de la autoridad pública en la ordenación e inspección del sistema de transporte de pasajeros en autobús es muy limitada, en medios humanos y técnicos.³
- 2.10 El Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT), como rector del sector de transporte e infraestructura, presentó la “Política Sectorial de Modernización del Transporte Público Remunerado de Personas, Modalidad Autobús”, con el propósito de orientar los procesos de planificación estratégica y sus planes de acción de corto, mediano y largo plazo, como estrategia para solucionar, atender y orientar los problemas que actualmente aquejan a los usuarios de este servicio público, los operadores del servicio y las propias instituciones involucradas. Esta política pública sectorial del transporte público rige desde el 3 de agosto de 2017, cuando fue declarada de interés público con el decreto ejecutivo 40.545-MOPT, lo que permitirá agilizar la vía para las reformas al transporte público.
- 2.11 Dentro del Plan de Gobierno Nacional de la nueva administración se prioriza continuar con los esfuerzos del mejoramiento del transporte público y es esencial intervenir en la modernización de la modalidad autobús de forma que se mejore las conexiones interurbanas para la movilización de personas. Si bien el tema de movilidad urbana no se menciona explícitamente en la Estrategia Banco País (EBP), para el Gobierno de Costa Rica es prioridad en su agenda. Además, la modernización del transporte público busca mejorar la planificación urbana del Gran Área Metropolitana de Costa Rica y proveer un servicio de transporte seguro, limpio e incluyente que brinde acceso a toda la población a los principales centros urbanos del país y así facilitar el acceso a la educación, trabajo y esparcimiento, de forma que se alinea con la Actualización de la Estrategia Institucional 2010-2020 del Banco (UIS), ya que el proyecto ofrece un

³ Plan Nacional de Transportes 2011-2035

entorno urbano seguro, moderno y bien planificado el cual eleva la productividad de las ciudades y por tanto genera una mejora en el crecimiento de la economía.

III. Descripción de las actividades y resultados

3.1 Componente 1. Apoyo a la estructuración del proyecto de ordenamiento del transporte público, modalidad autobuses. Este componente financiará el apoyo técnico de expertos en el tema de ordenamiento de rutas de autobuses, así como la actualización de estudios requeridos como lo son estudios de demanda, estudios de origen – destino, estudios de factibilidad y cualquier otro estudio necesario para el desarrollo del proyecto.

3.2 Componente 2. Apoyo a intervenciones complementarias al proyecto. Con este componente se pretende financiar la contratación de expertos que desarrollen estudios para la implementación de la integración tarifaria, cobro electrónico y sistemas de transporte inteligente, así como cualquier otra intervención que se considere necesaria.

3.3 Componente 3. Fortalecimiento institucional. Este componente pretende fortalecer las capacidades institucionales mediante el desarrollo de talleres de capacitación, orientados principalmente a mejorar los procesos de identificación y gestión de los riesgos de ejecución y operación de proyectos, así como a la inducción hacia procesos de operación integrada de proyectos.

3.4 Presupuesto indicativo

3.5 Los componentes serán financiados según la tabla abajo.

Tabla 1 Presupuesto indicativo (en US\$)

Componentes		Monto (USD)
1	Apoyo a la estructuración del proyecto de ordenamiento del transporte público, modalidad autobuses.	320.000
1.1	Consultoría de apoyo a la estructuración del proyecto	180.000
1.2	Consultoría para actualización del estudio de demanda y origen - destino	70.000
1.3	Desarrollo de estudios de factibilidad y requerimientos adicionales del proyecto	70.000
2	Apoyo a intervenciones complementarias al proyecto	140.000
2.1	Consultoría para el estudio de implementación de la integración tarifaria	40.000
2.2	Consultoría para el estudio de implementación de cobro electrónico	40.000
2.3	Consultoría para el estudio de implementación de sistemas de transporte inteligente.	40.000

2.4	Consultoría para estudios complementarios requeridos	20.000
3	Fortalecimiento Institucional	40.000
3.1	Talleres y capacitaciones	30.000
3.2	Pasantías para la gestión del conocimiento	10.000
Total		500.000

IV. Agencia Ejecutora y estructura de ejecución

- 4.1 Esta CT responde a la solicitud del gobierno de Costa Rica a través del Ministerio de Hacienda, por solicitud del MOPT, de soporte financiero para llevar a cabo el Apoyo al Proceso de Modernización de Transporte Público Urbano, Modalidad Autobús. Además, el MOPT ha solicitado al BID ser el ejecutor de los recursos para la contratación de los servicios de consultoría, por considerarse un valor agregado del Banco, la capacidad de coordinación y facilitación de consensos.
- 4.2 El Banco, a través de TSP/CCR, tendrá a su cargo la ejecución de esta CT. El Banco realizará el apoyo a la ejecución, monitoreo y evaluación de los estudios, con participación del MOPT.
- 4.3 **Adquisiciones y gestión financiera.** El Banco realizará la contratación de firmas consultoras y consultores individuales internacionales y/o locales, así como también servicios diferentes de consultoría, de conformidad con las Políticas para la selección y contratación de consultores financiados por el BID (GN-2350-9). El Banco podrá seleccionar y contratar los servicios de consultoría necesarios para la ejecución de esta CT, de acuerdo con FIR (GN-2344-8), y también cumplirá con los requerimientos de la Propuesta para una Nueva Política de CT del Banco (GN-2470-2). La presente CT no presenta riesgos de gestión fiduciaria al tratarse de una CT que será ejecutada por el BID. Por esta misma razón no se requiere de auditoría financiera.
- 4.4 **Estructura de ejecución.** El periodo de ejecución será de 28 meses y el plazo de desembolso será de 32 meses.

V. RIESGOS IMPORTANTES

- 5.1 **Riesgos del proyecto.** No se han identificado riesgos para esta CT

VI. EXCEPCIONES A LAS POLÍTICAS DEL BANCO

- 6.1 No se han identificado excepciones a las políticas del Banco.

VII. SALVAGUARDIAS AMBIENTALES

- 7.1 La presente CT no tiene implicaciones ambientales ni sociales por tratarse de los servicios de consultoría para la realización de estudios. De acuerdo con la Política de Medio Ambiente y Cumplimiento de Salvaguardas (OP-703).