**Documento de Cooperación Técnica**

1. **Información básica de la CT**

|  |  |
| --- | --- |
| * País/Región: | COSTA RICA |
| * Nombre de la CT: | Fortalecimiento Institucional y Operativo de la Cartera del Sector Transporte en Costa Rica |
| * Número de CT: | CR-T1215 |
| * Jefe de Equipo/Miembros: | Bayona Pulido, Mauricio (INE/TSP) Líder del Equipo; Alonso Martin, Tania (INE/TSP); Baruzze, Miguel (VPC/FMP); Calderon Anton, Jose De Jesus (INE/TSP); Fallas Barquero, Sofia (INE/TSP); Landazuri-Levey, Maria C. (LEG/SGO); Lozano, Raul Enrique (VPC/FMP); Ruiz Mora, David Jose (CID/CCR); Senosier, Soraya Marie Claire (VPS/ESG) |
| * Taxonomía: | Apoyo Operativo |
| * Operación a la que la CT apoyará: | CR-L1032, CR-L1065, CR-L1139. |
| * Fecha de Autorización del Abstracto de CT: | 6 Jul 2020 |
| * Beneficiario: | Ministerio de Obras Públicas y Transporte |
| * Agencia Ejecutora y nombre de contacto: | Inter-American Development Bank |
| * Donantes que proveerán financiamiento: | Programa Estratégico para el Desarrollo de Infraestructura(INF) |
| * Financiamiento solicitado del BID: | US$300,000.00 |
| * Contrapartida Local, si hay: | US$73,990.00 (En-Especie) |
| * Periodo de Desembolso (incluye periodo de ejecución): | 36 meses |
| * Fecha de inicio requerido: | Noviembre 2020 |
| * Tipos de consultores: | Consultores individuales y firmas consultoras |
| * Unidad 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: | Productividad e innovación; Integración económica; Igualdad de género |

1. **Descripción del préstamo asociado** 
   1. El Banco y el Gobierno de Costa Rica, tienen subscrito el contrato de préstamo 4507/OC-CR del Segundo Programa de Red Vial Cantonal, PRVC-II, CR-L1065[[1]](#footnote-2) (US$144 millones), el cual tiene como objetivo contribuir a la mejora de la productividad y la reducción de la pobreza en Costa Rica, facilitando la integración de zonas productivas a áreas de consumo y la conexión de la población a servicios públicos y sociales. Lo anterior por medio de la mejora de la calidad de la red de carreteras cantonales, mediante: (i) intervenciones de rehabilitación y mantenimiento, que resultarán en reducción de tiempo de viaje y costos de operación; y (ii) el fortalecimiento de las instituciones responsables de la gestión de la red vial.
   2. Adicionalmente se encuentran activos los contratos de préstamo (3071/OC-CR y 3072/OC-OR), que corresponden al Programa de Infraestructura de Transporte, PIT, CR-L1032[[2]](#footnote-3) (US$450 millones), cuyo objetivo es contribuir al desarrollo del sector transporte a través de la mejora de la infraestructura vial y portuaria, lo que beneficiará las condiciones de movilidad de las personas y los bienes, facilitando el flujo de comercio y la integración económica regional de Costa Rica. Se espera que el programa contribuya a: (i) disminuir los costos de operación vehicular;   
      (ii) reducir los tiempos de viaje de personas y de bienes; y (iii) incrementar la seguridad vial y portuaria.
   3. Adicionalmente se está iniciando la ejecución del contrato de préstamo   
      4864/OC-CR, correspondiente al Programa de Infraestructura Vial y promoción de Asociaciones Público-Privadas CR-L1139[[3]](#footnote-4) (US$125 millones), cuyo objetivo es contribuir a mejorar la competitividad del país mediante la construcción, mejora y ampliación de la red vial que conecta los puertos marítimos y pasos de frontera con el Gran Área Metropolitana de San José (GAM), y mediante la promoción de las Asociaciones Público Privadas (APP).
2. **Objetivos y Justificación de la CT**
   1. **Antecedentes**. La infraestructura de transportes proporciona la base para el desarrollo económico del país y es fundamental en la reducción de la pobreza, facilita las comunicaciones y suministra un mejor acceso al empleo, la educación y los servicios de salud y, por tanto, es uno de los principales requerimientos para el comercio local e internacional, así como el turismo, entre otras actividades económicas.
   2. Costa Rica requiere de infraestructura del transporte consecuente con su elevada tasa de crecimiento poblacional, la cual en la actualidad es de 5 millones de habitantes y en la GAM habitaba una población cercana a los 2,3 millones[[4]](#footnote-5). El rezago en calidad de infraestructura se explica por la insuficiente inversión realizada en los últimos 20 años[[5]](#footnote-6). Según datos del Plan Nacional de Transporte (PNT), en la última década las inversiones anuales del país en infraestructura rondan en promedio el 1,5% del PIB, un monto realmente bajo si se compara con los niveles medios de inversión en América Latina, que llegaron al 4,4% en 2006 con tendencia al crecimiento[[6]](#footnote-7).
   3. La temática de la infraestructura vial debe superar un conjunto de retos que requieren aunar esfuerzos para la consecución de recursos para atender sus necesidades, debido a la falta de inversión en vialidad durante muchos años ha llevado a que la red se encuentre en muy malas condiciones, aumentos en los costos de mantenimiento, incremento de accidentalidad y aumento de costos de operación que repercuten en la competitividad del país.
   4. En esta línea el Ministerio de Obras Públicas y Transporte (MOPT), se encuentra actualmente gestionando una de las principales carteras de inversión del Sector Público, en la cual resaltan los proyectos financiados por el Banco (CR-L1065,   
      CR-L1032 y CR-L1139), los cuales buscan la mejora de la infraestructura de transporte con el propósito de disminuir el gran rezago que tiene el país respecto a inversiones en infraestructura, reducir los costos y tiempos de viaje de personas y bienes, incrementar la seguridad vial, y mejorar el flujo comercial y la integración regional. Sin embargo, una cartera de esta magnitud requiere ser complementada con más recursos para el fortalecimiento institucional a través de estudios técnicos, especialistas funcionales, y con actividades destinadas a fortalecer el desarrollo de capacidades en las unidades ejecutoras y en las dependencias funcionales que apoyan dicha gestión.
   5. El Segundo Programa de Red Vial Cantonal, responde a la necesidad de brindar, sobre todo a las comunidades rurales, una infraestructura de transporte resiliente al cambio climático que facilite la accesibilidad permanente a servicios sociales y gubernamentales, servicios económicos y comerciales y oportunidades de empleo y de generación de ingresos. Por otra parte, el proyecto promoverá la participación de mujeres en las Microempresas de Mantenimiento Rural por Estándares (MER) a través de: (i) campañas de información en las zonas intervenidas y dirigidas específicamente a mujeres; (ii) reuniones comunales informativas sobre las MER para mujeres; y (iii) procesos de reclutamiento que tomen en consideración las experiencias de las mujeres en trabajos no remunerados. Se promoverá el fortalecimiento de las instituciones en temas de seguridad vial. Finalmente, el programa contribuirá a que los municipios se preparen para asumir en forma eficiente la ejecución de las responsabilidades y los recursos transferidos por el gobierno central en el marco de la legislación vigente.
   6. El Programa de Infraestructura de Transporte involucra obras de: (i) rehabilitación, reconstrucción, pavimentación y/o ampliación de calzada y puentes en la Red Vial Nacional, con obras de mejora en la seguridad vial; y (ii) construcción y mejoramiento de facilidades portuarias.
   7. El organismo ejecutor se enfrenta a una cartera de proyectos que le genera una serie de retos y desafíos que pone presión sobre sus Unidades Ejecutoras, generando algunas dificultades para que sus colaboradores puedan abordar adecuadamente temas prioritarios en la ejecución proyectos, tales como la utilización de métodos innovadores de gestión, la atención a temas transversales de cambio climático, sostenibilidad, género y personas con discapacidad y el seguimiento al Políticas Ambientales y Salvaguardas del Banco.
   8. Costa Rica ha priorizado la igualdad de género en su agenda de desarrollo. Sin embargo, los avances del país han sido limitados en términos de participación económica de las mujeres. Datos de la Organización Internacional del Trabajo del 2018, revelan que la participación laboral femenina (46,4%) está muy por debajo de la participación masculina (74%), siendo uno de los países de la región con menor participación femenina en el mercado laboral. En zonas rurales, esta brecha entre hombres y mujeres es aún más pronunciada. Esto se debe a que las opciones de trabajos formales o de calidad en áreas rurales son muy bajas debido a las limitaciones de acceso y los estereotipos de género que todavía atribuyen a las mujeres las responsabilidades de las labores de cuidado del hogar.
   9. **Justificación.** Para la correcta ejecución de la cartera de transporte en costa Rica, es necesario contar con el apoyo de expertos en gestión socioambiental, gestión de obra vial, análisis de diseños, estudios de factibilidad y conceptos técnico de expertos, entre otras necesidades; esto debido al alto volumen de obras en ejecución, las cuales se pueden resumir en: (i)160 proyectos de obra menor en el programa CR-L1065; (ii) cuatro proyectos de obra mayor y dos proyectos de obra portuaria en el programa CR-L1132; y (iii) siete proyectos de intercambios y viaductos en carreteras de alta capacidad en el programa CR-L1139.
   10. Debido al alto nivel de trabajo que tendrá el ejecutor, es de gran importancia brindarle el apoyo necesario para la preparación y fortalecimiento de sus equipos de trabajo de forma que para todas las obras que se vayan a ejecutar se contemplen los elementos técnicos necesarios que reduzcan el riesgo de sobrecostos y aumento de plazos. También es necesario que se garantice que el MOPT contemple en sus proyectos los elementos de género y personas con discapacidad, fomentando la participación de esta población en el desarrollo de los proyectos de infraestructura[[7]](#footnote-8).
   11. Además, es necesario dar acompañamiento técnico a los ejecutores para fomentar el desarrollo de infraestructura de transporte que promueva la movilidad sostenible e impulsar el uso de tecnología e innovación en la ejecución de los proyectos.
   12. En función de las lecciones aprendidas que se han ido identificando durante la ejecución de los programas, es necesario destacar algunas que son fundamentales para la mejora de la gestión de estos, tales como: (i) los proyectos financiados por el Banco deben implementar las salvaguardas socioambientales requeridas; (ii) el esquema de ejecución le asigna bastantes responsabilidades a la estructura ordinaria del Organismo Ejecutor; (iii) promover la participación de la mujeres, en las actividades vinculadas al Programa, para incentivar la inclusión de género; y (iv) se requiere gestionar los programas bajo estándares de calidad reconocidos a nivel internacional, para así contar con parámetros de eficiencia para la toma de decisiones.
   13. **Objetivo**. El objetivo de esta cooperación técnica es apoyar al MOPT de Costa Rica en la gestión y ejecución de la cartera que tienen con el Banco, aportando el acompañamiento y desarrollo de estudios necesarios para fortalecer los proyectos en aspectos técnicos, socioambientales, de género, personas con discapacidad, movilidad sostenible y tecnología e innovación de una forma adecuada, por medio de: (i) apoyo técnico especializado que permita el fortalecimiento institucional para realizar una eficiente gestión de los proyectos haciendo uso de la tecnología e innovación y velando por el cumplimiento de políticas y salvaguardas del Banco; (ii) promover dentro del MOPT la inclusión de las mujeres y personas con discapacidad en el desarrollo de proyectos de infraestructura de transporte; y (iii) fomentar el desarrollo de infraestructura de transporte que facilite la movilidad sostenible.
   14. **Alineación estratégica.** Cabe destacar que esta CT, en un horizonte de mediano y largo plazo, es consistente con la Actualización de la Estrategia Institucional (UIS) 2010-2020 (GN-2788-5) y se alinea con los desafíos estratégicos: (i) integración económica, pues mejora la infraestructura incluyente regional; y (ii) productividad e innovación, ya que la operación identificará mecanismos y herramientas para mejorar la capacidad del MOPT de diseñar y monitorear obras, mejorando así la productividad del sector e implementando innovaciones en infraestructura vial urbana y rural. Al ser una CT cuyos productos son estudios técnicos y apoyo de fortalecimiento institucional no existe una contribución directa con el Marco de Resultados Corporativos 2016-2019 (CRF) (GN-2727-6). Además, la CT se alinea con el área transversal de género y diversidad ya que busca asegurar que los productos desarrollados, así como el desarrollo de los proyectos de infraestructura vial, incorporen una perspectiva de género y diversidad, sean sensibles a las necesidades de las mujeres y personas con discapacidad, y fomenten la participación de estas poblaciones en los empleos generados en el sector.
   15. La CT también está alineada con la Estrategia de País con Costa Rica, 2019-2022 (GN-2870-1), los programas relacionados se alinean con el pilar estratégico desarrollo de infraestructura de calidad y resiliente, debido a que los mismos contribuyen a la expansión de la cobertura, calidad y sostenibilidad de la red vial nacional (con énfasis en la Red Vial Estratégica) y cantonal, así como la movilidad urbana sostenible, con el objetivo de impulsar la actividad económica y la competitividad, y la mejora de la calidad de vida de los costarricenses.
   16. Adicionalmente la CT está alineada a los objetivos del Programa Estratégico para el Desarrollo de Infraestructura (INF), con (i) “promover una mayor inversión en el sector de infraestructura de la región y mejorar el rendimiento, la calidad y la sostenibilidad del servicio de infraestructura”, en el marco del apoyo que se les brinda a los proyectos de desarrollo de infraestructura de transporte y la promoción para la aplicación de metodologías de ejecución innovadoras, sostenibles e inclusivas.
3. **Descripción de los componentes y presupuesto** 
   1. Para lograr los objetivos, la CT contará con tres componentes:
   2. **Componente 1**: **Acompañamiento técnico para la gestión inclusiva de la cartera de transporte en Costa Rica (US$150.000).** Este componente financiará: (i) apoyo a las gestiones socioambientales de los proyectos, para garantizar el cumplimiento de la Política Ambiental y las Salvaguardas del Banco; (ii) análisis técnico, revisión y seguimiento de obras, así como inclusión de métodos de gestión de proyectos eficientes; (iii) apoyo en investigación e innovación para la ejecución de las obras[[8]](#footnote-9); y (iv) promoción de la inclusión laboral de las mujeres y personas con discapacidad en proyectos de infraestructura, especialmente en áreas no tradicionales del sector (técnicas y profesionales).
   3. **Componente 2: Realización de estudios y análisis complementarios para las obras a ejecutar (US$125.000).** Este componente financiará estudios y análisis técnicos necesarios durante el desarrollo de las obras, para apoyar al ejecutor en la gestión adecuada de los proyectos, minimizando los riesgos de atrasos y sobrecostos, por medio de asesoría en conceptos especializados sobre aspectos técnicos de obra, tales como análisis de reingenierías de valor, expertos en estructuras y expertos en manejo de contrato FIDIC y resolución de conflictos, así como el apoyo a la atención de materialización de riesgos de Proyectos de Infraestructura.
   4. Adicionalmente se apoyará al organismo ejecutor en la incorporación de la metodología BIM para la ejecución de proyectos de infraestructura vial, como es el caso del Análisis de los resultados del piloto de la utilización de dicha metodología en el Tramo San Gerardo-Barranca, Ruta 1.
   5. Por último, se apoyará al organismo ejecutor en la incorporación de elementos de género, personas con discapacidad, cambio climático y movilidad sostenible, en el diseño y desarrollo de los proyectos de infraestructura vial.
   6. **Componente 3: Generación de conocimiento y fortalecimiento (US$25.000).** Con este componente se desarrollarán talleres de capacitación en las instituciones beneficiarias, orientados principalmente a mejorar los procesos de ejecución, además de seminarios que permitan ampliar el conocimiento de funcionarios de gobierno en las mejores prácticas en temas de ejecución en la región, incluyendo temas de género y diversidad. Adicionalmente pretende apoyar el desarrollo de productos de conocimiento como publicaciones y notas técnicas, algunos de las cuales se puede mencionar una Nota Técnica sobre el Proyecto Piloto de BIM en infraestructura vial y otra sobre la experiencia de Costa Rica en la incorporación de mujeres en los proyectos de infraestructura vial.

**Presupuesto Indicativo (US$)**

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **N°** | **Componente** | **BID** | **Contrapartida** | **Total** |
| 1 | Acompañamiento técnico para la gestión inclusiva de la cartera de transporte en Costa Rica | 150.000,00 |  | 150.000,00 |
| 2 | Realización de estudios y análisis complementarios para las obras a ejecutar | 125.000,00 |  | 125.000,00 |
| 3 | Generación de conocimiento y fortalecimiento | 25.000,00 | 73.989,67 | 98.989,67 |
| **Total** | | **300.000,00** | **73.989,67** | **373.989,67** |

* 1. El MOPT aportará un monto aproximado a USD$73.989,67, como contrapartida en especie, correspondiente a las horas que invierten los funcionarios en las actividades de la CT y recursos como electricidad, internet y papelería.

1. **Agencia ejecutora y estructura de ejecución** 
   1. Por solicitud del Gobierno de Costa Rica, el organismo ejecutor de esta CT será el Banco, a través de la División de Transporte (INE/TSP) y en coordinación con el equipo de TSP/CCR encargado de las operaciones CR-L1132 y CR-L1065 en las áreas donde corresponda. Para eso se cumplen los requisitos de la Política de Cooperación Técnica del Banco (GN-2470-2) en su sección 4.5: (i) el país beneficiario esté de acuerdo; y (ii) las actividades propuestas son congruentes con la estrategia y programa de país del Banco.
   2. Las actividades se ejecutarán en coordinación con el MOPT, organismo beneficiario, quien apoyará en los procesos de definición de términos de referencia y alcance de los servicios, revisión de informes y otras actividades de seguimiento y evaluación.
   3. Dentro del MOPT, la contraparte técnica estará conformada tanto por el Viceministerio de Infraestructura y la Secretaria de Planificación Sectorial en la etapa de preparación y en la etapa de ejecución del proyecto.
   4. El Banco contratará los servicios de consultores individuales, firmas consultoras y servicios diferentes de consultoría de conformidad con las políticas y procedimientos vigentes en el Banco. Las actividades a ejecutar bajo esta operación se incluyen en el Plan de Adquisiciones (Anexo IV) y serán ejecutadas de acuerdo con los métodos de adquisiciones establecidos del Banco, a saber:   
      (i) contratación de consultores individuales, según lo establecido en las normas AM-650; (ii) contratación de firmas consultoras para servicios de naturaleza intelectual según la GN-2765-4 y sus guías operativas asociadas (OP-1155-4);   
      y (iii) contratación de servicios logísticos y otros servicios distintos a consultoría, de acuerdo a la política GN-2303-28.
   5. Este esquema se justifica por el nivel de coordinación y de conocimiento del tema que requiere la CT, en donde el Banco es visto como un socio estratégico. INE/TSP será la encargada de la preparación y la publicación de solicitudes de expresiones de interés, la elaboración de listas cortas, la preparación y distribución de solicitudes de propuestas, la evaluación y selección de los consultores conforme a los criterios establecidos en las solicitudes de propuestas, y la negociación de los contratos respectivos.
   6. Ha sido acordado con el Ministerio de Hacienda que el Banco ejecute la CT, fundamentalmente por limitaciones de carácter administrativo respecto a la plena aplicación de las políticas de adquisiciones del Banco.
   7. Adicionalmente, el beneficiario (MOPT) presenta las siguientes dificultades para ejecutar la CT: (i) Debilidades técnicas, operacionales y/o institucionales; (ii) El cumplimiento de los requisitos internos retrasaría la ejecución del CT, poniendo en riesgo el logro de sus objetivos. Estas son razones enmarcadas en el Apéndice 10 (Criterios Aplicados a la Contratación por el Banco) de las Directrices Operativas para Productos de CT (GN-2629-1), que justifican que el Banco sea el ejecutor de la CT.
2. **Riesgos importantes**
   1. Se puede presentar el riesgo de que los proyectos a los que esta CT apoya sufran atrasos o cambios de alcance debido a las complicaciones económicas y de seguridad sanitaria que implica el avance de la pandemia de COVID 19 en Costa Rica. Para mitigar este riesgo, se buscará desarrollar las actividades de forma que puedan ajustarse o mejorarse fácilmente por las autoridades para poder atender las necesidades en constante cambio debido a la incertidumbre actual. Además, cada propuesta será debidamente construida y validada por el ente rector para garantizar respaldo político y técnico.
   2. Se identifica el riesgo de falta de respaldo político y atraso de las actividades al presentarse el cambio de gobierno en el año 2022, por lo que se buscarán acuerdos con las contrapartes que permitan la continuidad de las actividades previstas.
3. **Excepciones a las políticas del Banco**
   1. No se han identificado excepciones a las políticas del Banco.
4. **Salvaguardias Ambientales**
   1. De acuerdo con la Política del BID, esta operación ha sido clasificada como Categoría “B” debido a la posibilidad de impactos ambientales y sociales relacionados a las obras que serán realizados después de los estudios. Se desarrollará un plan de gestión ambiental y social para mitigar posibles impactos negativos. Ver Formulario de Análisis de Salvaguardias y Filtro de Políticas de Salvaguardias ([SPF](http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getDocument.aspx?DOCNUM=EZSHARE-1678094678-4) y [SSF](http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getDocument.aspx?DOCNUM=EZSHARE-1678094678-5)).

**Anexos Requeridos:**

[Solicitud del Cliente - CR-T1215](https://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getDocument.aspx?DOCNUM=EZSHARE-949662885-6)

[Matriz de Resultados - CR-T1215](https://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getDocument.aspx?DOCNUM=EZSHARE-949662885-5)

[Términos de Referencia - CR-T1215](https://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getDocument.aspx?DOCNUM=EZSHARE-949662885-7)

[Plan de Adquisiciones - CR-T1215](https://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getDocument.aspx?DOCNUM=EZSHARE-949662885-4)

1. Propuesta del proyecto [CR-L1065](https://idbg.sharepoint.com/teams/EZ-CR-LON/CR-L1065/_layouts/15/DocIdRedir.aspx?ID=EZSHARE-998400382-90) [↑](#footnote-ref-2)
2. Propuesta del proyecto [CR-L1032](https://idbg.sharepoint.com/teams/EZ-CR-LON/CR-L1032/_layouts/15/DocIdRedir.aspx?ID=EZSHARE-1765761587-2784) [↑](#footnote-ref-3)
3. Propuesta de Proyecto [CR-L1039](https://idbg.sharepoint.com/teams/EZ-CR-LON/CR-L1139/_layouts/15/DocIdRedir.aspx?ID=EZSHARE-1127813953-39) [↑](#footnote-ref-4)
4. Para el año 2011, según el último Censo Poblacional del INEC. [↑](#footnote-ref-5)
5. El PVRC-I no tuvo un impacto tan significativo en el cómputo global de la red del país como el esperado ya que la longitud rehabilitada era de aproximadamente 200 km. [↑](#footnote-ref-6)
6. Según los datos del PNT 2011-2035 de Costa Rica. [↑](#footnote-ref-7)
7. Ver párrafo 1.12 del POD CR-L1065 y párrafo 1.22 del POD CR-L1139 [↑](#footnote-ref-8)
8. Se considera apoyar en la búsqueda de mejoras para el uso de CAPTUDATA, INFRADINAMICA y el uso de drones. Además, el diseño de sistemas de reconocimiento de imágenes como YOLO, para proyectos de infraestructura de transporte. [↑](#footnote-ref-9)