

DOCUMENTO DEL BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO

**COSTA RICA**

**LÍNEA DE CRÉDITO CONDICIONAL PARA PROYECTOS DE INVERSIÓN  
(CCLIP) Y PRIMERA OPERACIÓN DEL PROGRAMA DE INFRAESTRUCTURA  
VIAL Y PROMOCIÓN DE ASOCIACIONES PÚBLICO-PRIVADAS (APP)**

**CR-O0005 (CCLIP) Y CR-L1139 (PRIMERA OPERACIÓN)**

**PERFIL DE PROYECTO**

Este documento fue preparado por el equipo compuesto por: Mauricio Bayona (TSP/CCR), Jefe de Equipo; Mauro Alem (INE/TSP) y Gilberto Chona (CSD/HUD), Jefes de Equipo Alternos; Ana María Pinto y Silvia Barrantes (INE/TSP); José Rodrigo Rendón (TSP/CES); Sofía Fallas (TSP/CCR); Ignacio Barragán (LEG/SGO); Miguel Baruzzi y Raúl Lozano (FMP/CCR); Greivin Mora y Alvaro Borbón (CID/CCR); Melissa Barandiaran y Lidia Reboucas (VPS/ESG); Benoit Lefevre (CSD/CCS); y Daniel Vieitez (VPC/002).

De conformidad con la Política de Acceso a Información, el presente documento está sujeto a divulgación pública.

## PERFIL DE PROYECTO

### COSTA RICA

#### I. DATOS BÁSICOS

**Nombre del proyecto:** Línea de Crédito Condicional para Proyectos de Inversión (CCLIP) - Programa de Infraestructura Vial, Desarrollo y Movilidad Urbana, y Primera Operación bajo la CCLIP para el Programa de Infraestructura Vial y promoción de Asociaciones Público-Privadas (APP)

**Número de proyecto:** CCLIP: CR-O0005, Primera Operación Individual: CR-L1139

**Equipo de proyecto:** Mauricio Bayona (TSP/CCR), Jefe de Equipo; Mauro Alem (INE/TSP) y Gilberto Chona (CSD/HUD), Jefes de Equipo Alternos; Ana María Pinto y Silvia Barrantes (INE/TSP); José Rodrigo Rendón (TSP/CES); Sofia Fallas (TSP/CCR); Ignacio Barragán (LEG/SGO); Miguel Baruzze y Raúl Lozano (FMP/CCR); Greivin Mora y Álvaro Borbón (CID/CCR); Melissa Barandiaran y Lidia Reboucas (VPS/ESG); Benoit Lefevre (CSD/CCS); y Daniel Vieitez (VPC/002).

**Prestatario:** República de Costa Rica

**Organismo ejecutor:** Ministerio de Obras Públicas y Transporte (MOPT)

| Plan financiero: | Primera operación |                 | CCLIP           |
|------------------|-------------------|-----------------|-----------------|
|                  | BID (fondo):      | US\$125.000.000 | US\$350.000.000 |
|                  | Local:            | US\$50.000.000  |                 |
|                  | Total:            | US\$175.000.000 | US\$350.000.000 |

**Salvaguardias:** Clasificación: B

Políticas activadas: OP-761; OP-710; OP-102; OP-704; y OP-703 (B.2, B.3, B.4, B.5, B.6, B.7, B.9, B.10, B.11, B.12, B.17)

#### II. JUSTIFICACIÓN GENERAL Y OBJETIVOS

##### A. Contexto y justificación

- 2.1 **Contexto económico, urbano y de infraestructura.** En 2017 la economía costarricense creció un 3,2%, cifra menor a la de 2016 y al promedio de los últimos 10 años; en el mismo año, las exportaciones de servicios reportaron un crecimiento de 3,5%, inferior al 13% de 2016 y al promedio de la última década<sup>1</sup>. Para volver a su senda de crecimiento, el país debe impulsar la actividad económica, que se basa en dos pilares centrales: (i) un modelo centralizado que gira alrededor de la Gran Área Metropolitana (GAM), principal centro de consumo, producción y servicios del país, donde se concentra el 51,3% de la población<sup>2</sup>, se ubica el 87% de las industrias manufactureras y la mayoría del sector de servicios que genera el 70% del Producto Interno Bruto (PIB)<sup>3</sup>; y (ii) la conexión vial de la

<sup>1</sup> Informe Estado de la Nación 2018.

<sup>2</sup> Ídem 1.

<sup>3</sup> Plan Nacional en Logística de Cargas, Costa Rica, 2014 – 2024.

GAM al comercio exterior, que se realiza mayoritariamente por los puertos del Caribe y del Pacífico, y por los pasos fronterizos con Panamá y Nicaragua, desde donde se moviliza el 99,4% del volumen de exportaciones<sup>4</sup>.

- 2.2 **Desarrollo y movilidad urbana.** El modelo de crecimiento urbano de la GAM es disperso, de bajas densidades, con insuficiencia en su planificación territorial local y regional, convirtiéndolo en uno de los grandes factores que aumenta los recorridos y tiempos de viaje de la población hacia sus lugares de trabajo, recreación y consumo. Para corregir esta deficiencia, el Gobierno de Costa Rica (GdCR) está promoviendo<sup>5</sup> el desarrollo urbano bajo un enfoque de desarrollo orientado por el tránsito (TOD)<sup>6</sup>, que consiste en habilitar las áreas que se encuentran dentro de un radio de 1,5 km de las principales intersecciones viales<sup>7</sup> para un desarrollo urbano eficiente y compatible con la capacidad de la red vial y los sistemas de transporte público.
- 2.3 Por su parte, la inversión en obras viales desarticuladas del ordenamiento territorial, un sistema de transporte público poco eficiente e inadecuada articulación con opciones de movilidad no motorizada (ausencia de andenes y ciclo rutas), produjeron un incremento exponencial en la flota vehicular<sup>8</sup> que impactó negativamente y de forma creciente en indicadores de movilidad dentro de la GAM. Según el LANAMME<sup>9</sup> la GAM tiene 163 km de vías pertenecientes a la Red Vial de Alta Capacidad (RVAC); de ese total, el 93% muestra niveles de servicio E y F<sup>10</sup>; que reflejan aumentos en la congestión conforme los vehículos se acercan a la GAM. Para la población trabajadora, los costos económicos derivados del congestionamiento y emisiones vehiculares en la GAM representan alrededor de un 3,8% del PIB. Por lo anterior, el GdCR está impulsando el Plan de Descarbonización, que tiene 10 ejes de acción, donde los tres primeros apuntan al transporte y movilidad sostenible<sup>11</sup>.
- 2.4 **Infraestructura vial.** Costa Rica cuenta con una de las redes viales más densas de América Latina y el Caribe<sup>12</sup>; sin embargo, su RVAC, no cumple con estándares

---

<sup>4</sup> PROCOMER, Estadísticas de Comercio Exterior de Costa Rica en 2017.

<sup>5</sup> Plan Nacional de Desarrollo Urbano 2018-2030. Eje 2: Movilidad y Transporte como estructurantes de la ciudad; eje 4: Gobernanza en la administración de ciudades.

<sup>6</sup> TOD standard. Institute for Transportation and Development Policy. Consiste en aplicar ocho principios básicos: caminar, pedalear, conectar, transporte, mezclar (usos del suelo), densificar, compactar y cambiar (reducir el espacio vehicular).

<sup>7</sup> Esta distancia equivale a 15-20 minutos de un recorrido peatonal o de movilidad no motorizada.

<sup>8</sup> En los últimos 10 años la cantidad de vehículos por cada 100 mil habitantes creció un 60% (4,8% anual), este crecimiento es del 48,2% (4% anual) en automóviles y del 155% (9,8% anual) en motocicletas.

<sup>9</sup> Laboratorio Nacional de Materiales y Modelos Estructurales de la Universidad de Costa Rica.

<sup>10</sup> El nivel de servicio de una carretera es una medida de la calidad del flujo, se clasifica en cinco categorías (A, B, C, D, E y F), donde A es óptimo y F es muy malo (alta congestión).

<sup>11</sup> El eje 1 tiene como meta para el 2035 que el 70% de los buses y taxis serán cero emisiones, y para el 2050 que: 100% de los buses y taxis serán cero emisiones, además de un incremento de al menos un 10% de los desplazamientos en modos no motorizados dentro de las principales zonas urbanas de la GAM, y que el sistema de transporte público (buses, taxis, tren rápido de pasajeros), operará en forma integrada sustituirá al automóvil particular como la primera opción de movilidad para la población. <https://minae.go.cr/images/pdf/Plan-de-Descarbonizacion-1.pdf>.

<sup>12</sup> Con una cobertura de 76 km de vías por cada 100 km<sup>2</sup> de superficie, que es amplia comparada con toda América Latina y el Caribe (30 km/100 km<sup>2</sup>), y en particular con los países de Centroamérica. BID. Nota técnica del sector del transporte 2015.

mínimos<sup>13</sup>. La red de autopistas se circunscribe únicamente a la GAM y conecta las zonas urbanas extendidas con mayor concentración de actividades<sup>14</sup>. Adicionalmente, el 49,65% de la Red Vial Nacional (RVN), de la cual, la RVAC es una parte, posee estándares de regularidad deficientes y muy deficientes<sup>15</sup>. El estado de la infraestructura de transporte y la gestión de los pasos fronterizos incrementan los costos de transporte entre 4% y 12%, afectando a las principales cadenas de valor que requieren rutas específicas para llegar de los nodos de producción al principal nodo de consumo local (GAM), y a los nodos de consumo regionales e internacionales.

- 2.5 Las brechas en calidad y eficiencia del subsector de transporte se explican por un lado por la baja inversión pública y por otro lado por el insuficiente mantenimiento vial (CAF, 2015; OECD, 2017). El Plan Nacional de Transportes 2011-2035 estima una necesidad anual de inversión del 1,76% del PIB en el sector hacia el 2018 y 3,1% del PIB para el período 2019-2035. Sin embargo, de acuerdo con datos de Infralata<sup>16</sup>, la inversión en la red vial en 2015 fue de 1,0% del PIB. Para hacer frente a esta realidad, el Plan Nacional de Desarrollo 2019-2022, ha priorizado las APP como alternativa de financiamiento para viabilizar la concesión de rutas de la RVAC y minimizar el impacto de las inversiones sobre las tarifas al usuario y contribuir a revertir la experiencia con APP viales en Costa Rica pues no han tenido el desarrollo esperado por varias razones, entre ellas el nivel de las tarifas.
- 2.6 **Estrategia del gobierno.** Para enfrentar estos retos, el GdCR diseñó una estrategia de intervención que comprende la construcción de obras clave e impostergables, requeridas para resolver puntos de congestión vehicular, principalmente para el transporte público, financiadas con una combinación de recursos propios y de crédito; paralelamente, con apoyo de la Unidad APP del Banco y en coordinación con BID Invest, se impulsan procesos de APP para financiar el resto de las obras del corredor, que serán pagadas con el cobro de peajes, para lo cual las obras clave e impostergables serán entregadas como aporte a la concesión con el objeto de reducir la tarifa al usuario.
- 2.7 La infraestructura vendrá acompañada de acciones para: (i) fortalecer la capacidad del GdCR para gestionar las APP viales asociadas a la RVAC; (ii) integrar los corredores de la RVAC en la GAM, a la red vial con carriles exclusivos para buses establecida en el Plan de Sectorización del Transporte Público; (iii) construcción de parques lineales que además de ser sumidero de emisiones, promueva espacios para la integración con los modos no motorizados de transporte y con la red de electrolineras para la carga de los vehículos eléctricos que se ejecutan en el marco de Plan de Descarbonización del país; y (iv) implementación de instrumentos de ordenamiento y planificación urbana orientados por el transporte a lo largo de los corredores viales para disminuir la necesidad de viajes o de la longitud de los mismos.

---

<sup>13</sup> Red de vías de múltiple calzada por sentido con control total o parcial de accesos.

<sup>14</sup> Un sólo carril por sentido, sin variantes de población, con pendientes fuertes y prolongadas, entre otras condiciones.

<sup>15</sup> LANAMME, Informe de Evaluación de la Red Vial Nacional 2016-2017.

<sup>16</sup> Infraestructura de América Latina y el Caribe.

**B. Intervención propuesta y objetivos del programa**

- 2.8 **La Línea de Crédito Condicional para Proyectos de Inversión (CCLIP).** El objetivo de la CCLIP es facilitar el acceso a financiamiento a largo plazo para invertir en proyectos sostenibles de mejora y ampliación de la Red Vial Estratégica (RVE) del país, y de mejora del desarrollo y la movilidad urbanas en la GAM, que promuevan la productividad e impulsen la actividad económica.
- 2.9 El monto de la CCLIP es de US\$350 millones con un plazo de 15 años. La primera operación será un programa de obras específicas de US\$175 millones, de los cuales US\$125 millones serán financiados por el BID y US\$50 millones financiados por MOPT a través del Consejo Nacional de Vialidad (CONAVI), con un plazo de desembolso de 5 años. El resto de los recursos de la CCLIP se aplicarán a una operación que tendrá dos componentes: el primero de infraestructura vial para la terminación de la nueva vía a San Carlos y promoción del mantenimiento vial por estándares de servicio; el segundo, de desarrollo y movilidad urbana a lo largo de los ejes viales bajo el concepto del TOD, cuyos diseños se elaborarán con la primera operación.
- 2.10 **Primera operación bajo la CCLIP.** Tiene como objetivo general contribuir a mejorar la competitividad del país mediante la ampliación ambientalmente sostenible de la RVAC que conecta los puertos marítimos y pasos de frontera con la GAM, así como, promover APP para el financiamiento del resto de las obras de los corredores. Los objetivos específicos son: (i) disminuir los costos de operación vehicular del flujo de transporte de carga que circula por la RVAC que conecta con el GAM; (ii) disminuir tiempos de viaje de los vehículos que circulan por la RVAC que conectan con el GAM; (iii) disminuir las emisiones generadas por el transporte en la GAM; y (iv) mejorar la capacidad pública para viabilizar y gestionar proyectos viales mediante esquemas de APP.
- 2.11 Para alcanzar estos objetivos, la primera operación de la CCLIP se estructura en los siguientes componentes:
- 2.12 **Componente 1. Infraestructura (US\$119 millones).** Financiará: (i) la construcción, mejoramiento y ampliación del tramo Taras – La Lima en la Ruta 2, y las OBIS en Ruta 1; (ii) la supervisión de las obras; y (iii) la gestión predial.
- 2.13 **Componente 2. Fortalecimiento Institucional (US\$4 millones).** Financiará: (i) subcomponente de promoción de APP y desarrollo de capacidades (US\$3M) del Consejo Nacional de Concesiones (CNC), MOPT y Ministerio de Hacienda en promoción, estructuración, negociación, contratación y seguimiento; (ii) subcomponente de sostenibilidad y género (US\$1M): apoyará la articulación de la vialidad con el desarrollo urbano (TOD), con la estrategia de descarbonización del sector transporte, y con la equidad de género y diversidad, además, apoyará estudios de desarrollo urbano orientado al transporte.
- 2.14 **Administración, gestión y auditoría (US\$2 millones).** Dentro de este rubro se financiará la gestión fiduciaria, la gestión técnica, y las auditorías de la primera operación.

### III. ASPECTOS TÉCNICOS Y CONOCIMIENTO DEL SECTOR

- 3.1 **Prestatario y Organismo Ejecutor (OE) de la CCLIP y de las operaciones individuales.** El prestatario será el GdCR y el OE, el MOPT. El MOPT tiene larga experiencia como OE en préstamos con el Banco. Ejecutó el primer Programa de Infraestructura Vial (PIV) (2007/OC-CR) por US\$300 millones y el primer Programa de la Red Vial Cantonal (PRVC) (2098/OC-CR) por US\$60 millones, pertenecientes a la CCLIP (CR- X1007); además, está ejecutando el Primer Programa de Infraestructura de Transporte (PIT I) (3071/OC-CR y 3072/CH-CR) y el segundo PRVC (4507/OC-CR), en dónde ha demostrado el cumplimiento de las cláusulas contractuales y una ejecución satisfactoria y el consiguiente logro de objetivos.
- 3.2 **Alineación estratégica.** El programa es consistente con la Estrategia del Banco para Costa Rica 2015-2018 (GN-2829-1), la cual se encuentra vigente; se alinea con el objetivo de mejorar la calidad, eficiencia y sustentabilidad de la infraestructura productiva, contribuyendo a reducir los elevados costos asociados al transporte de bienes. La operación se encuentra incluida en el Documento de Programación de País 2019 para Costa Rica (CR-O0003). El programa también se alinea con la Estrategia de Infraestructura Sostenible para la Competitividad y el Crecimiento Inclusivo (GN-2710-5), apoyando el financiamiento para infraestructura que contribuya al crecimiento económico, provea acceso y fomente la integración regional y global. También es consistente con el Marco Sectorial de Transporte (GN-2740-7) en la dimensión de incremento y mejora de la cobertura, capacidad, calidad y conectividad de la infraestructura, así como de los servicios de transporte conexos; y al marco sectorial de Desarrollo Urbano y Vivienda (GN- 732-6).
- 3.3 El programa es consistente con la Actualización de la Estrategia Institucional (UIS) 2010-2020 (AB-3008) y contribuirá al Marco de Resultados Corporativos (CRF) 2016-2019 (GN-2727-6) mediante el indicador de kilómetros de caminos construidos o mejorados. El programa se alinea con el desafío de desarrollo de productividad e innovación: (i) proveyendo infraestructura de calidad que garantice el acceso a los servicios públicos de manera fiable y permanente; y (ii) incrementando la productividad de la economía a través de la mejora de la eficiencia del transporte; y con el desafío de integración económica, reduciendo los tiempos y costos del transporte de carga. Además, el programa se alinea con el área transversal de Cambio Climático (CC) y Sostenibilidad Ambiental, mediante medidas de mitigación a través del apoyo al Plan de Descarbonización del transporte y de adaptación de los diseños de los drenajes a los pronósticos de inundación, así como, con el área transversal de igualdad de Género y Diversidad, mediante planes de acción en el MOPT y CNC, para mejorar la participación de mujeres en cargos de dirección, técnicos, y empleos no tradicionales, así como, en prevención de violencia e infraestructura inclusiva.
- 3.4 **Obras específicas.** En la Ruta 2, se propone financiar con recursos de la primera operación de la CCLIP, la construcción del tramo entre Taras y La Lima (3 km), que luego se entregaría como aporte del GdCR, a una concesión para la construcción del resto de las obras de ampliación del corredor, y su operación y

mantenimiento (21 km) por un período de entre 30 años. El costo estimado del total de las obras es de US\$250 millones (incluidos US\$70 millones del tramo Taras – La Lima).

- 3.5 En la Ruta 1, se financiará con recursos de la primera operación del CCLIP, el diseño final y construcción de cerca de la mitad de las 16 OBIS identificadas a lo largo del corredor San José – San Ramón (54 Km); las restantes serán construidas por el GdCR con los recursos de contrapartida. Paralelamente, se adelanta la factibilidad para el diseño, construcción y operación del resto de las obras requeridas para la ampliación del corredor, cuyo costo se estima en US\$650 millones (incluidas las 16 OBIS de US\$100 millones).
- 3.6 En la segunda operación, el componente de desarrollo y movilidad urbana financiará infraestructura para habilitación de vías y cruces peatonales, ciclovías, paisajismo, áreas recreativas, paradas de autobuses y transporte público, conectividad, electrolíneas, compatibilización con espacios públicos y movilidad no motorizada, habilitación de áreas deportivas y construcción de accesos.
- 3.7 **Conocimiento del Banco en el sector vial.** El Banco ha preparado y financiado varios proyectos de transporte en el país. En 2008 se aprobó una CCLIP (CR- X1007) por hasta US\$850 millones para el mejoramiento de la infraestructura de transporte, en la que se ejecutaron satisfactoriamente los programas PIV-I (2007/OC-CR) por US\$300 millones, y la primera operación del PRVC (2098/OC- CR) por US\$60 millones. Se encuentra en ejecución el PIT I (US\$450 millones) para rehabilitación de la RVN, y el segundo PRVC (US\$144 millones).

#### **IV. RIESGOS AMBIENTALES Y ASPECTOS FIDUCIARIOS**

- 4.1 **Salvaguardas ambientales y sociales.** De acuerdo con la Política de Cumplimiento y Salvaguardias Ambientales (OP-703), la operación ha sido clasificada Categoría B por los potenciales impactos que se darán durante la fase de construcción, relacionados a la posible contaminación del aire, suelo y recursos hídricos y al aumento del nivel de accidentes durante las obras. Las obras se realizan mayormente dentro de los derechos de vía, y por lo tanto los impactos ambientales y sociales se estiman de mediana magnitud, puntuales, temporales y reversibles mediante la aplicación de medidas de mitigación conocidas y de fácil ejecución, y que están incluidas en planes de gestión ambiental, social y de salud y seguridad ocupacional de los Análisis Ambientales y Sociales (AAS). Se anticipa que el reasentamiento físico de personas y desplazamiento económico sean menores y solo en algunos tramos, y para ello se establecerá un plan de reasentamiento y desplazamiento económico específicos. No se afectarán poblaciones indígenas. Se desarrollarán durante la preparación de la operación: un AAS, Planes de Gestión Ambiental y Social (PGAS) y Planes de Reasentamiento y Desplazamiento Económico. Los PGAS serán divulgados antes de la misión de análisis. Asimismo, se realizará una consulta significativa cuyos resultados serán incorporados en el AAS.
- 4.2 **Financiamiento retroactivo.** El Banco podrá reconocer con cargo a los recursos de la primera operación de préstamo hasta la suma de US\$25 millones, en gastos

efectuados por el Organismo Ejecutor en cualquiera de los componentes de la primera operación de la CCLIP definidas en los párrafos 2.11 y 2.12, llevados a cabo a partir de la fecha de aprobación del presente Perfil de Proyecto y hasta la fecha de aprobación de la operación por el Directorio Ejecutivo del Banco. En ningún caso se incluirán gastos efectuados más de 18 meses antes de la fecha de aprobación del préstamo por parte de dicho Directorio Ejecutivo”.

## **V. RECURSOS Y CRONOGRAMA DE PREPARACIÓN**

- 5.1 Se estima que la misión de análisis se realizará el 19 y 20 de junio de 2019. Se estima la presentación al Directorio Ejecutivo en septiembre de 2019. El presupuesto de preparación será de US\$113.251.

CONFIDENCIAL

<sup>1</sup> La información contenida en este Anexo es de carácter deliberativo, y por lo tanto confidencial, de conformidad con la excepción relativa a "Información Deliberativa" contemplada en el párrafo 4.1 (g) de la "Política de Acceso al Información" del Banco (Documento GN-1831-28).



## Safeguard Policy Filter Report

### Operation Information

|   |   |             |
|---|---|-------------|
| Operation   |   |             |
| CR-O0005 Road Infrastructure Program and Promotion of PPA’s |   |             |
| Environmental and Social Impact Category                    | High Risk Rating                                    |             |
| B13   |   |             |
| Country   | Executing Agency                                    |             |
| COSTA RICA  | CR-MOPT - MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS Y TRANSPORTE |             |
| Organizational Unit   | IDB Sector/Subsector                                |             |
| Transport   | MAJOR HIGHWAYS                                      |             |
| Team Leader   | ESG Primary Team Member                             |             |
| MAURICIO BAYONA PULIDO                                      |   |             |
| Type of Operation   | Original IDB Amount                                 | % Disbursed |
| Container   | \$350,000,000                                       | 0.000 %     |
| Assessment Date   | Author  |             |
| 11 Mar 2019   | doriss  |             |
| Operation Cycle Stage                                       | Completion Date                                     |             |
| ERM (Estimated)   | 25 Mar 2019   |             |
| QRR (Estimated)   | 30 Apr 2019   |             |
| Board Approval (Estimated)                                  | 24 Jul 2019   |             |
| Safeguard Performance Rating                                |   |             |
|   |   |             |
| Rationale   |   |             |
|   |   |             |

### Safeguard Policy Items Identified

#### [B.1 Bank Policies \(Access to Information Policy– OP-102\)](#)

The Bank will make the relevant project documents available to the public.

#### [B.1 Bank Policies \(Disaster Risk Management Policy– OP-704\)](#)

The operation is in a geographical area exposed to [natural hazards](#) ([Type 1 Disaster Risk Scenario](#)). Climate change may increase the frequency and/or intensity of some hazards.



## Safeguard Policy Filter Report

### B.1 Bank Policies (Gender Equality Policy– OP-761)

The operation will offer opportunities to promote [gender equality](#) or [women's empowerment](#).

### B.1 Bank Policies (Indigenous People Policy– OP-765)

The operation will offer opportunities for indigenous people

### B.1 Bank Policies (Resettlement Policy– OP-710)

The operation has the potential to cause physical displacement of people living in the project area of influence (see also Resettlement Policy)

### B.2 Country Laws and Regulations

The operation is expected to be in compliance with laws and regulations of the country regarding specific women's rights, the environment, gender and indigenous peoples (including national obligations established under ratified multilateral environmental agreements).

### B.3 Screening and Classification

The operation (including [associated facilities](#)) is screened and classified according to its potential environmental impacts.

### B.4 Other Risk Factors

There are [associated facilities](#) (see policy definition) related to the operation.

### B.5 Environmental Assessment Requirements

An environmental assessment is required.

### B.6 Consultations

Consultations with affected parties will be performed equitably and inclusively with the views of all stakeholders taken into account, including in particular: (a) equal participation by women and men, (b) socio-culturally appropriate participation of indigenous peoples and (c) mechanisms for equitable participation by vulnerable groups.

### B.7 Supervision and Compliance

The Bank is expected to monitor the executing agency/borrower's compliance with all safeguard requirements stipulated in the loan agreement and project operating or credit regulations.

### B.8 Transboundary Impacts

The natural resources of a country(s) not involved in the operation will be affected (including waterways, coastal marine resources, protected areas, regional air shed and/or aquifers).

### B.10. Hazardous Materials

The operation has the potential to impact the environment and occupational health and safety due to the production, procurement, use, and/or disposal of hazardous material, including organic and inorganic toxic substances, pesticides and persistent organic pollutants (POPs).



## Safeguard Policy Filter Report

### B.11. Pollution Prevention and Abatement

The operation has the potential to pollute the environment (e.g. air, soil, water, greenhouse gases).

### B.13. Noninvestment Lending and Flexible Lending Instruments

Ex-ante impact classification may not be feasible for this type of operation. This includes: policy-based loans, Financial Intermediaries (FIs) or loans that are based on performance criteria, sector-based approaches, and conditional credit lines for investment operations.

### B.17. Procurement

Suitable safeguard provisions for the procurement of goods and services in Bank financed operations may be incorporated into project-specific loan agreements, operating regulations and bidding documents, as appropriate, to ensure environmentally responsible procurement.

## Potential Safeguard Policy Items

### B.1 Bank Policies (Disaster Risk Management Policy– OP-704)

The sector of the operation is vulnerable to natural hazards. Climate change may increase the frequency and/or intensity of some hazards.

### B.1 Bank Policies (Disaster Risk Management Policy– OP-704)

The operation has the potential to exacerbate risk to human life, property, the environment or cause economic disruption ([Type 2 Disaster Risk Scenario](#)).

### B.4 Other Risk Factors

The operation may be of high risk due to controversial environmental and associated social issues or liabilities.

### B.4 Other Risk Factors

The operation is [specifically designed](#) to increase the ability of society and ecological systems to adapt to a changing climate.

### B.9 Natural Habitats and Cultural Sites

The operation will result in the degradation or conversion of Natural Habitat or Critical Natural Habitat in the project area of influence.

## Recommended Actions

Operation has triggered 1 or more Policy Directives; please refer to appropriate Directive(s). Complete Project Classification Tool. Submit Safeguard Policy Filter Report, PP (or equivalent) and Safeguard Screening Form to ESR.

## Additional Comments

Moderate risk because of the loan amount size and scope of works.



## Safeguard Policy Filter Report

### Operation Information

|   |   |             |
|---|---|-------------|
| Operation   |   |             |
| CR-L1139 Road Infrastructure Program and Promotion of PPP |   |             |
| Environmental and Social Impact Category                  | High Risk Rating                                    |             |
| B   |   |             |
| Country   | Executing Agency                                    |             |
| COSTA RICA  | CR-MOPT - MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS Y TRANSPORTE |             |
| Organizational Unit                                       | IDB Sector/Subsector                                |             |
| Transport   | MAJOR HIGHWAYS                                      |             |
| Team Leader   | ESG Primary Team Member                             |             |
| MAURICIO BAYONA PULIDO                                    | DORIS MELISSA BARANDIARAN SALCEDO                   |             |
| Type of Operation   | Original IDB Amount                                 | % Disbursed |
| Loan Operation  | \$125,000,000                                       | 0.000 %     |
| Assessment Date   | Author  |             |
| 8 Mar 2019  | doriss ESG Primary Team Member                      |             |
| Operation Cycle Stage                                     | Completion Date                                     |             |
| ERM (Estimated)   | 19 Mar 2019   |             |
| QRR (Estimated)   | 30 Apr 2019   |             |
| Board Approval (Estimated)                                | 24 Jul 2019   |             |
| Safeguard Performance Rating                              |   |             |
|   |   |             |
| Rationale   |   |             |
|   |   |             |

### Safeguard Policy Items Identified

#### [B.1 Bank Policies \(Access to Information Policy– OP-102\)](#)

The Bank will make the relevant project documents available to the public.

#### [B.1 Bank Policies \(Disaster Risk Management Policy– OP-704\)](#)

The operation is in a geographical area exposed to [natural hazards](#) ([Type 1 Disaster Risk Scenario](#)). Climate change may increase the frequency and/or intensity of some hazards.



## Safeguard Policy Filter Report

### B.1 Bank Policies (Resettlement Policy– OP-710)

The operation has the potential to cause physical displacement of people living in the project area of influence (see also Resettlement Policy)

### B.2 Country Laws and Regulations

The operation is expected to be in compliance with laws and regulations of the country regarding specific women's rights, the environment, gender and indigenous peoples (including national obligations established under ratified multilateral environmental agreements).

### B.3 Screening and Classification

The operation (including [associated facilities](#)) is screened and classified according to its potential environmental impacts.

### B.4 Other Risk Factors

There are [associated facilities](#) (see policy definition) related to the operation.

### B.5 Environmental Assessment Requirements

An environmental assessment is required.

### B.6 Consultations

Consultations with affected parties will be performed equitably and inclusively with the views of all stakeholders taken into account, including in particular: (a) equal participation by women and men, (b) socio-culturally appropriate participation of indigenous peoples and (c) mechanisms for equitable participation by vulnerable groups.

### B.7 Supervision and Compliance

The Bank is expected to monitor the executing agency/borrower's compliance with all safeguard requirements stipulated in the loan agreement and project operating or credit regulations.

### B.10. Hazardous Materials

The operation has the potential to impact the environment and occupational health and safety due to the production, procurement, use, and/or disposal of hazardous material, including organic and inorganic toxic substances, pesticides and persistent organic pollutants (POPs).

### B.11. Pollution Prevention and Abatement

The operation has the potential to pollute the environment (e.g. air, soil, water, greenhouse gases).

### B.12. Project Under Construction

The operation is already [under construction](#) by the executing agency or borrower.

### B.17. Procurement

Suitable safeguard provisions for the procurement of goods and services in Bank financed operations may be incorporated into project-specific loan agreements, operating regulations and bidding documents, as appropriate, to ensure environmentally responsible procurement.



## Safeguard Policy Filter Report

### Potential Safeguard Policy Items

#### B.1 Bank Policies (Disaster Risk Management Policy– OP-704)

The sector of the operation is vulnerable to natural hazards. Climate change may increase the frequency and/or intensity of some hazards.

#### B.1 Bank Policies (Disaster Risk Management Policy– OP-704)

The operation has the potential to exacerbate risk to human life, property, the environment or cause economic disruption ([Type 2 Disaster Risk Scenario](#)).

#### B.1 Bank Policies (Gender Equality Policy– OP-761)

The operation has the potential to affect negatively women or gender equality ([Negative gender impacts may include the following](#))

#### B.1 Bank Policies (Gender Equality Policy– OP-761)

The operation is designed specifically to address [gender equality](#) or [women's empowerment](#) issues.

#### B.1 Bank Policies (Gender Equality Policy– OP-761)

The operation will offer opportunities to promote [gender equality](#) or [women's empowerment](#).

#### B.9 Natural Habitats and Cultural Sites

The operation will result in the degradation or conversion of Natural Habitat or Critical Natural Habitat in the project area of influence.

#### B.9 Natural Habitats and Cultural Sites

The operation will result in the degradation or conversion of Critical Cultural Sites in the project area of influence.

#### B.9 Natural Habitats and Cultural Sites

The operation will use invasive species, or lead to a high risk of their accidental introduction in the project area of influence.

### Recommended Actions

Operation has triggered 1 or more Policy Directives; please refer to appropriate Directive(s). Complete Project Classification Tool. Submit Safeguard Policy Filter Report, PP (or equivalent) and Safeguard Screening Form to ESR.

### Additional Comments

[No additional comments]



## Safeguard Screening Form

### Operation Information

|  |   |             |
|--|---|-------------|
| Operation  |   |             |
| <b>CR-L1139</b> Road Infrastructure Program and Promotion of PPP |   |             |
| Environmental and Social Impact Category                         | High Risk Rating                                    |             |
| B  |   |             |
| Country  | Executing Agency                                    |             |
| COSTA RICA   | CR-MOPT - MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS Y TRANSPORTE |             |
| Organizational Unit  | IDB Sector/Subsector                                |             |
| Transport  | MAJOR HIGHWAYS                                      |             |
| Team Leader  | ESG Primary Team Member                             |             |
| MAURICIO BAYONA PULIDO   | DORIS MELISSA BARANDIARAN SALCEDO                   |             |
| Type of Operation  | Original IDB Amount                                 | % Disbursed |
| Loan Operation   | \$125,000,000                                       | 0.000 %     |
| Assessment Date  | Author  |             |
| 8 Mar 2019   | doriss ESG Primary Team Member                      |             |
| Operation Cycle Stage  | Completion Date                                     |             |
| ERM (Estimated)  | 19 Mar 2019   |             |
| QRR (Estimated)  | 30 Apr 2019   |             |
| Board Approval (Estimated)                                       | 24 Jul 2019   |             |
| Safeguard Performance Rating                                     |   |             |
|  |   |             |
| Rationale  |   |             |
|  |   |             |

### Operation Classification Summary

|                  |                         |
|------------------|-------------------------|
| Overriden Rating | Overriden Justification |
|                  |                         |
| Comments         |                         |
|                  |                         |



## Safeguard Screening Form

### Conditions / Recommendations

Category "B" operations require an environmental analysis (see Environment Policy Guideline: Directive B.5 for Environmental Analysis requirements)

The Project Team must send to ESR the PP (or equivalent) containing the Environmental and Social Strategy (the requirements for an ESS are described in the Environment Policy Guideline: Directive B.3) as well as the Safeguard Policy Filter and Safeguard Screening Form Reports. These operations will normally require an environmental and/or social impact analysis, according to, and focusing on, the specific issues identified in the screening process, and an environmental and social management plan (ESMP). However, these operations should also establish safeguard, or monitoring requirements to address environmental and other risks (social, disaster, cultural, health and safety etc.) where necessary.

### Summary of Impacts / Risks and Potential Solutions

Land conversion with minor to moderate negative impacts on species, habitats or ecosystems

**The Land Use Plan must be acceptable:** The mitigation measures should be presented in the Land Use Plan (included in the ESMP) and should follow the mitigation hierarchy: impacts to biodiversity should be avoided in the first instance (i.e. proposed activities relocated or reconfigured); if avoidance of all impacts is not possible, those remaining should be minimized, mitigated by restoration, or compensated for. The plan should also explain what consultation activities are planned. The plan must define how these measures will be implemented (roles and responsibilities, monitoring, budget, etc.). Confirmation should be obtained from competent experts that they are confident that the plan can mitigate impacts and that approval has been granted by relevant authorities. Regular (bi-annual or annual) reporting is required, in addition to independent audits of BMP. Depending on the financial product, the plan should also be referenced in appropriate legal documentation (covenants, conditions of disbursement, project completion tests, etc.).

Moderate Greenhouse Gas Emissions are predicted.

**Greenhouse Gas (GHG) Assessment:** The borrower should promote the reduction of project-related greenhouse gas emissions in a manner appropriate to the nature and scale of project operations and impacts. The borrower should quantify direct emissions from the facilities owned or controlled within the physical project boundary and indirect emissions associated with the off-site production of power used by the project. Quantification and monitoring of GHG emissions should be conducted annually in accordance with internationally recognized methodologies (i.e. IPCC - <http://www.ipcc.ch/>). In addition, the borrower should evaluate technically and financially feasible and cost-effective options for the reduction/offset of emissions that may be achieved during the design and operation of the project. The Sustainable Energy and Climate Change Initiative (SECCI) can help with this task (<http://www.iadb.org/secci/>).

A natural hazard is likely to occur or be exacerbated due to climate-related changes and the likely severity of the impacts to the project is moderate.



## Safeguard Screening Form

A Disaster Risk Assessment, that includes a Disaster Risk Management Plan (DRMP) may be necessary, depending on the complexity of the project and in cases where the vulnerability of a specific project component may compromise the whole operation. The DRMP should propose measures to manage or mitigate these risks to an acceptable level. The measures should consider both the risks to the project, and the potential for the project itself to exacerbate risks to people and the environment during construction and operation. The measures should include risk reduction (siting and engineering options), disaster risk preparedness and response (contingency planning, etc.), as well as financial protection (risk transfer, retention) for the project. They should also take into account the country's disaster alert and prevention system, general design standards and other related regulations. For details see the DRM policy guidelines.

Conversion or [degradation](#) of natural habitat causing [minor](#) to [moderate](#) impact on [ecosystem services](#).

Mitigation measures presented in the Biodiversity Management Plan must be acceptable: The mitigation measures should be presented in the Biodiversity Management Plan (included in the ESMP) and should follow the mitigation hierarchy: impacts to biodiversity should be avoided in the first instance (i.e. proposed activities relocated or reconfigured); if avoidance of all impacts is not possible, those remaining should be minimized, mitigated by restoration, or compensated for. The BMP should also explain what consultation activities are planned. The BMP must define how these measures will be implemented (roles and responsibilities, monitoring, budget, etc.). Confirmation should be obtained from competent experts that they are confident that the BMP can mitigate impacts and that approval has been granted by relevant authorities. Regular (bi-annual or annual) reporting is required, in addition to independent audits of BMP. Depending on the financial product, the BMP should also be referenced in appropriate legal documentation (covenants, conditions of disbursement, project completion tests, etc.).

Conversion or [degradation](#) of natural habitat causing [minor](#) to [moderate](#) impact on [species composition](#).

Mitigation measures presented in the Biodiversity Management Plan must be acceptable: The mitigation measures should be presented in the Biodiversity Management Plan (included in the ESMP) and should follow the mitigation hierarchy: impacts to biodiversity should be avoided in the first instance (i.e. proposed activities relocated or reconfigured); if avoidance of all impacts is not possible, those remaining should be minimized, mitigated by restoration, or compensated for. The BMP should also explain what consultation activities are planned. The BMP must define how these measures will be implemented (roles and responsibilities, monitoring, budget, etc.). Confirmation should be obtained from competent experts that they are confident that the BMP can mitigate impacts and that approval has been granted by relevant authorities. Regular (bi-annual or annual) reporting is required, in addition to independent audits of BMP. Depending on the financial product, the BMP should also be referenced in appropriate legal documentation (covenants, conditions of disbursement, project completion tests, etc.).

Generation of solid waste is [moderate](#) in volume, does not include [hazardous materials](#) and follows standards recognized by multilateral development banks.



## Safeguard Screening Form

**Solid Waste Management:** The borrower should monitor and report on waste reduction, management and disposal and may also need to develop a Waste Management Plan (which could be included in the ESMP). Effort should be placed on reducing and re-cycling solid wastes. Specifically (if applicable) in the case that national legislations have no provisions for the disposal and destruction of hazardous materials, the applicable procedures established within the Rotterdam Convention, the Stockholm Convention, the Basel Convention, the WHO List on Banned Pesticides, and the Pollution Prevention and Abatement Handbook (PPAH), should be taken into consideration.

In an area of exposure to [natural hazards](#) with a [moderate](#) impact severity, project activities and structures increase vulnerability of area of influence to [natural hazards](#) and exacerbates risks to property and the environment, or to the project itself.

A Disaster Risk Assessment, that includes a Disaster Risk Management Plan (DRMP), may be necessary, depending on the complexity of the project and in cases where the vulnerability of a specific project component may compromise the whole operation. The DRMP should focus on the potential for the project to exacerbate risks to people and the environment during construction and operation, and propose measures to manage or mitigate these risks. Measures should include siting and engineering options, disaster risk preparedness and response, as well as financial protection for the project. They should also take into account the country's disaster alert and prevention system, general design standards and other related regulations. Focus should be given to replacing and enhancing resilience functions, with special attention given to reefs, dunes, mangroves, marshes, flood plains, drainage paths, slope vegetation, etc.

Likely to have [minor](#) to [moderate](#) emission or discharges that would negatively affect [ambient environmental conditions](#).

**Management of Ambient Environmental Conditions:** The borrower should be required to prepare an action plan (and include it in the ESMP) that indicates how risks and impacts to ambient environmental conditions can be managed and mitigated consistent with relevant national and/or international standards. The borrower should (a) consider a number of factors, including the finite assimilative capacity of the environment, existing and future land use, existing ambient conditions, the project's proximity to ecologically sensitive or protected areas, and the potential for cumulative impacts with uncertain and irreversible consequences; and (b) promote strategies that avoid or, where avoidance is not feasible, minimize or reduce the release of pollutants, including strategies that contribute to the improvement of ambient conditions when the project has the potential to constitute a significant source of emissions in an already degraded area. The plan should be subject to review by qualified independent experts. Depending on the financial product, this information should be referenced in appropriate legal documentation (covenants, conditions of disbursement, etc.).

Project construction activities are likely to lead to localized and temporary impacts (such as dust, noise, traffic etc) that will affect local communities and [workers](#) but these are [minor](#) to [moderate](#) in nature.

**Construction:** The borrower should demonstrate how the construction impacts will be mitigated. Appropriate management plans and procedures should be incorporated into the ESMP. Review of implementation as well as reporting on the plan should be part of the legal documentation (covenants, conditions of disbursement, etc.).



## Safeguard Screening Form

The negative impacts from production, procurement and disposal of [hazardous materials](#) (excluding POPs unacceptable under the Stockholm Convention or toxic pesticides) are [minor](#) and will comply with relevant national legislation, [IDB requirements on hazardous material](#) and all applicable International Standards.

**Monitor hazardous materials use:** The borrower should document risks relating to use of hazardous materials and prepare a hazardous material management plan that indicates how hazardous materials will be managed (and community risks mitigated). This plan could be part of the ESMP.

The project is in an area prone to [volcanic activity](#) and the likely severity of the impacts to the project is [moderate](#).

A Disaster Risk Assessment, that includes a Disaster Risk Management Plan (DRMP), may be necessary, depending on the complexity of the project and in cases where the vulnerability of a specific project component may compromise the whole operation. The DRMP should propose measures to manage or mitigate these risks to an acceptable level. The measures should consider both the risks to the project, and the potential for the project itself to exacerbate risks to people and the environment during construction and operation. The measures should include risk reduction (siting and engineering options), disaster risk preparedness and response (contingency planning, etc.), as well as financial protection (risk transfer, retention) for the project. They should also take into account the country's disaster alert and prevention system, general design standards and other related regulations.

The project is located in an area prone to [hurricanes](#) or other [tropical storms](#) and the likely severity of the impacts to the project is [moderate](#).

A Disaster Risk Assessment, that includes a Disaster Risk Management Plan (DRMP), may be necessary, depending on the complexity of the project and in cases where the vulnerability of a specific project component may compromise the whole operation. The DRMP should propose measures to manage or mitigate these risks to an acceptable level. The measures should consider both the risks to the project, and the potential for the project itself to exacerbate risks to people and the environment during construction and operation. The measures should include risk reduction (siting and engineering options), disaster risk preparedness and response (contingency planning, etc.), as well as financial protection (risk transfer, retention) for the project. They should also take into account the country's disaster alert and prevention system, general design standards and other related regulations.

The project is located in an area prone to [inland flooding](#) and the likely severity of the impacts to the project is [moderate](#).

A Disaster Risk Assessment, that includes a Disaster Risk Management Plan (DRMP), may be necessary, depending on the complexity of the project and in cases where the vulnerability of a specific project component may compromise the whole operation. The DRMP should propose measures to manage or mitigate these risks to an acceptable level. This must take into consideration changes in the frequency and intensity of intensive rainfall and in the patterns of snowmelt that could occur with climate change. The DRMP includes risk reduction measures (siting and engineering options), disaster risk preparedness and response (contingency planning, etc.), as well as the financial protection (risk transfer, retention) of the project. The DRM Plan takes into account existing vulnerability levels and coping capacities, the area's disaster alert and prevention system, general design standards, land use regulations and civil defense recommendations in flood prone areas. However, the options and solutions are sector- and even case-specific and are selected based on a cost analysis of equivalent alternatives.



## Safeguard Screening Form

The project is located in an area prone to [landslides](#) and the likely severity of the impacts to the project is [moderate](#).

A Disaster Risk Assessment, that includes a Disaster Risk Management Plan (DRMP), may be necessary, depending on the complexity of the project and in cases where the vulnerability of a specific project component may compromise the whole operation. The DRMP should propose measures to manage or mitigate these risks to an acceptable level. The measures should consider both the risks to the project, and the potential for the project itself to exacerbate risks to people and the environment during construction and operation. The measures should include risk reduction (siting and engineering options), disaster risk preparedness and response (contingency planning, etc.), as well as financial protection (risk transfer, retention) for the project. They should also take into account the country's disaster alert and prevention system, general design standards and other related regulations.

The project is located in an area prone to [earthquakes](#) and the likely severity of impacts to the project is [moderate](#).

A Disaster Risk Assessment, that includes a Disaster Risk Management Plan (DRMP), may be necessary, depending on the complexity of the project and in cases where the vulnerability of a specific project component may compromise the whole operation. The DRMP should propose measures to manage or mitigate these risks to an acceptable level. The measures should consider both the risks to the project, and the potential for the project itself to exacerbate risks to people and the environment during construction and operation. The measures should include risk reduction (siting and engineering options), disaster risk preparedness and response (contingency planning, etc.), as well as financial protection (risk transfer, retention) for the project. They should also take into account the country's disaster alert and prevention system, general seismic design standards and other related regulations.

The project will or may require [involuntary resettlement](#) and/or economic displacement of a [minor](#) to [moderate](#) nature (i.e. it is a [direct](#) impact of the project) and does not affect [indigenous peoples](#) or other vulnerable land based groups.

**Develop Resettlement Plan (RP):** The borrower should be required to develop a simple RP that could be part of the ESMP and demonstrates the following attributes: (a) successful engagement with affected parties via a process of Community Participation; (b) mechanisms for delivery of compensation in a timely and efficient fashion; (c) budgeting and internal capacity (within borrower's organization) to monitor and manage resettlement activities as necessary over the course of the project; and (d) if needed, a grievance mechanism for resettled people. Depending on the financial product, the RP should be referenced in legal documentation (covenants, conditions of disbursement, project completion tests etc.), require regular (bi-annual or annual) reporting and independent review of implementation.

Transport of [hazardous materials](#) (e.g. fuel) with [minor](#) to [moderate](#) potential to cause impacts on community health and safety.

**Hazardous Materials Management:** The borrower should be required develop a hazardous materials management plan; details of grievances and any independent health and safety audits undertaken during the year should also be provided. Compliance with the plan should be monitored and reported. Depending on the financial product, this information should be referenced in appropriate legal documentation (covenants, conditions of disbursement etc). Consider requirements for independent audits if there are concerns about commitment of borrower or potential outstanding community concerns.



## Safeguard Screening Form

### Disaster Risk Summary

Disaster Risk Level

**B**

Disaster / Recommendations

### Disaster Summary

Details

Actions

Operation has triggered 1 or more Policy Directives; please refer to appropriate Directive(s).  
Complete Project Classification Tool. Submit Safeguard Policy Filter Report, PP (or equivalent) and  
Safeguard Screening Form to ESR.

| Estrategia Ambiental y Social (EAS)  |  |
|--|--|
| Nombre de la Operación   | Programa de Infraestructura Vial y Promoción de APP  |
| Número de la Operación   | CR-O0005 (Línea CCLIP) y CR-L1139 (ESP)  |
| Preparado por  | Melissa Barandiarán y Lidia Reboucas (VPS/ESG)   |
| Detalles de la Operación   |  |
| Sector del BID   | INE/TSP  |
| Tipo de Operación  | CR-O0005 – Línea de Crédito Condicional (CCLIP)<br>CR-L1139 – Préstamo de Inversión Específica (ESP) |
| Clasificación Ambiental y Social   | CR-O0005 – B13<br>CR-L1139 – B   |
| Indicador de Riesgo de Desastres <sup>1</sup>  | Moderado   |
| Prestatario  | República de Costa Rica  |
| Agencia Ejecutora  | Ministerio de Obras Públicas y Transporte (MOPT)   |
| Préstamo BID US\$ (y costo total del proyecto)   | US\$125 millones   |
| Políticas/Directrices Asociadas  | OP-761, OP-710, OP-102, OP-704, OP-703 (B.2, B.3, B.4, B.5, B.6, B.7, B.9, B.10, B.11, B. 12, B.17)  |
| Descripción de la Operación  |  |
| <p>El objetivo de la CCLIP (CR-O1005) es contribuir a mejorar la productividad a través de la construcción, mejora y ampliación de la red vial que conecta los puertos marítimos y pasos de frontera con la Gran Área Metropolitana (GAM).</p> <p>Los objetivos específicos de la primera operación de la CCLIP (CR-L1139) son: (i) la disminución de los costos de operación vehicular del flujo de transporte de carga que circula por la Red Vial de Alta Capacidad (RVAC) que conecta con el GAM; (ii) la disminución de tiempos de viaje de los vehículos que circulan por la RVAC que conectan con el GAM; y (iii) la mejora de la capacidad pública para gestionar la ejecución de proyectos viales mediante esquemas de Asociaciones Público Privadas (APP). Para alcanzar estos objetivos, esta operación se estructura en los siguientes componentes:</p> <p><b>Componente 1. Infraestructura (US\$120 millones).</b> Dicho componente financiará: (i) la construcción, mejoramiento y ampliación del tramo Taras – La Lima en el corredor San José – Cartago (Ruta 2), y las obras impostergables (OBIS) en el corredor San José – San Ramón (Ruta 1) que va al Aeropuerto Juan Santa María, que comprenden los tramos por las autopistas Bernardo Soto y la General Cañas (ver apéndice 1 para los mapas y detalles de los diferentes tramos); (ii) la supervisión de las obras; (iii) la gestión predial; y (iv) estudios y/o diseños para la segunda operación de la CCLIP.</p> <p>Las obras a realizar son en su mayoría, ampliaciones de redes viales ya existentes en áreas urbanas, que se extenderían a terceros carriles y bicisendas, dentro del derecho de vía y comprende la construcción de pasos elevados. El tramo San José – Cartago (Taras – La Lima) comprende la intervención en la Ruta 2 durante 3,3 km e incluye dos intersecciones que serán pasos elevados. El tramo total de San José a San Ramón comprende la intervención a la Ruta 1, hacia el aeropuerto, está segmentada en varios tramos (lotes), y el lote de intervención de esta operación es el Lote 4 que comprende las autopistas Bernardo Soto y General Cañas.</p> |  |

<sup>1</sup> La Clasificación de Riesgo de Desastres se aplica al Escenario de Riesgo Tipo 1 (cuando es probable que el proyecto esté expuesto a riesgos naturales debido a su ubicación geográfica).

Si bien las obras están insertas en la mancha urbana, algunas de las obras atraviesan corredores biológicos (considerados habitat natural), razón por la cual se activa la Directiva B.9 de la política OP-703. El proyecto también comprende expropiaciones<sup>2</sup> y reasentamiento físico de población vulnerable que ha invadido las áreas de derecho de vía, y por eso activa la política OP-710. No se anticipa que ninguno de los proyectos afecte comunidades indígenas, por tanto no se activa la OP-765.

**Componente 2. Fortalecimiento Institucional (US\$3 millones).** Dicho componente financiará actividades de fortalecimiento del Consejo Nacional de Concesiones (CNC), Ministerio de Obras Públicas y Transporte (MOPT), Ministerio de Hacienda y otras entidades públicas, para gestionar proyectos de APP viales.

**Administración, gestión y auditoría (US\$2 millones).** Dentro de este rubro se financiará la gestión fiduciaria, la gestión técnica y las auditorías de la primera operación.

### Riesgos e impactos potenciales clave

De acuerdo con la Política OP-703 de Cumplimiento de Salvaguardias, el proyecto ha sido clasificado como Categoría B pues se prevé que las obras a financiar bajo el Componente 1 (Infraestructura) causarán impactos ambientales y sociales negativos localizados y de corto plazo, para los cuales se dispone de medidas de mitigación conocidas y que han sido efectivamente aplicadas en proyectos similares. Se anticipa la existencia de reasentamiento físico y desplazamiento económico, que no se espera de impacto significativo a población vulnerable.

El proyecto tendrá un impacto positivo directo sobre los usuarios de las redes viales objeto de la intervención: San José – Cartago (Taras – La Lima), San José – San Ramón (Bernardo Soto y General Cañas, que incluye un segmento de vía nueva), al permitir ofrecer una vía segura, más amplia y bien diseñada, así como centros de control y de servicio, en el área donde se concentra el mayor número de vehículos automotores del parque automotor de Costa Rica.

Los proyectos de la intervención ya cuentan con Estudios de Impacto Ambiental y Social (EIAS) y sus Planes de Gestión Ambiental y Social (PGAS) que han sido preparados antes del 2018, pero algunos necesitan ser actualizados a las características del contexto socioambiental actual<sup>3</sup>. Los hallazgos preliminares de dichos estudios están resumidos en las siguientes secciones:

### Impactos durante la fase de construcción

- i. Expropiaciones / Reasentamiento físico: los impactos estimados en las autopistas Bernardo Soto y la General Cañas (Ruta 1) se darán principalmente en sus márgenes donde se caracterizan diversas formas de uso de la zona pública o invasión del derecho de vía de la carretera existente, desde la construcción de viviendas hasta la construcción de obras menores como jardines, parqueos, muros, anuncios publicitarios, etc. Datos actualizados por la agencia ejecutora, Fideicomiso Ruta 1, informan que el total de propiedades afectadas por las obras corresponde a 59, siendo que algunas están ubicadas dentro del derecho de vía. De

<sup>2</sup> Para fines de este documento, expropiaciones parciales o totales de terrenos se definen como liberación del derecho de vía que fue ocupado donde las familias deberán recibir el pago por la expropiación de sus propiedades, conforme con el procedimiento de expropiación que indica la Ley de Expropiaciones de Costa Rica. Dichas expropiaciones podrán, en algunos casos, resultar en reasentamiento físico, para aquellas familias que prefieren ser reubicadas en fincas y casas en otros sitios.

<sup>3</sup> El estudio de impacto ambiental para el tramo San José – Cartago es reciente (2018); sin embargo, los estudios para los otros tramos fueron realizados en 2010 y serán actualizados antes de la Misión de Análisis.

estas, 22 corresponden a expropiaciones, 33 a reasentamiento físico y 3 a reasentamiento económico vinculados a terrenos dedicados a diversos usos, algunos urbanizables, con edificaciones bajas a medias, y negocios. Para las obras del tramo Taras – La Lima en el corredor San José – Cartago (Ruta 2) no se estiman expropiaciones o reasentamientos porque el diseño del proyecto aprovecha el derecho de vía es propiedad del Estado Costarricense y se orienta bajo el principio de evitar hasta donde sea materialmente posible las expropiaciones que puedan afectar a las viviendas, comercios e infraestructuras industriales existentes en los alrededores del tramo de la carretera y de las intersecciones a intervenir. Los respectivos EIAS y PGAS serán actualizados con una línea de base social y se prepararán planes de expropiaciones y planes de reasentamientos, asociados a dichos EIAS, incluyendo análisis de riesgo de empobrecimiento, y un programa de restauración del modo de medios de subsistencia. Asimismo, se realizará un análisis de acciones pasadas realizadas por la agencia ejecutora para la liberación de derecho de vía, para evaluar la existencia (o no) de pasivos sociales. En caso de confirmar la existencia de pasivos sociales se deberá preparar un Plan de Acción Correctivo (PAC) que definirá las acciones necesarias para subsanar dichos pasivos.

- ii. Expropiaciones / zona comercial: en la autopista de Bernardo Soto, se estima que 83 fincas que están ubicadas en terrenos estatales del derecho de vía de la carretera existente serán afectadas; en éstas se ejercen algunas actividades comerciales o de servicio (talleres, ventas, etc.). Los respectivos EIAS y PGAS, que serán actualizados, deberán incluir planes de expropiaciones y compensaciones, que incluyen indemnización por las mejoras, y un programa de restauración del modo de medios de subsistencia para los casos de afectación económica.
- iii. Interrupción temporal del tránsito vehicular y accesos: para esto los respectivos EIAS y PGAS exigen que el contratista presente el plan de obra por cada sector o tramo, en los sectores donde existan actividades que se puedan ver afectadas por dinámica de la construcción, estableciendo en conjunto con los potenciales afectados los horarios de trabajo y, en caso de interrupción de acceso, los accesos temporales necesarios para evitar o minimizar afectaciones.
- iv. Potenciales impactos sobre hábitats naturales: de acuerdo con los resultados de los EIAS, ninguno de los proyectos generará una conversión significativa ni degradación de los hábitats naturales. No obstante, se identifica que podría haber afectaciones como atropellamiento de fauna debido al incremento en la velocidad de circulación de los vehículos, tala de árboles en el caso de ensanche del área de trabajo u otras afectaciones durante las obras de rehabilitación de puentes como contaminación del agua por colocación de depósitos de materiales en lugares inadecuados. El proyecto Taras – La Lima atraviesa el Corredor Biológico Ribereño Interurbano Subcuenca Reventado – Agua Caliente (COBRI – SURAC). Este corredor se considera un Corredor Biológico de nivel de conectividad baja, debido entre otras razones a la pérdida de cobertura boscosa, expansión urbana no planificada, conflictos de uso de tierra, uso inapropiado de agroquímicos, disposición inadecuada de los residuos, contaminación atmosférica y el traslape con el proyecto está en el área urbana. El PGAS del proyecto incluye medidas de mitigación para compensación de temas forestales dispuestas por ley para la minimización de disrupción forestal y también incluye un anexo de Estudio de Identificación de pasos de fauna.
- v. Riesgos asociados a amenazas naturales: los proyectos se localizan en la región occidental de Costa Rica y se encuentra afectados por las siguientes amenazas: (i) tectónica, que involucra sistemas de fallamiento y fracturación geotectónica activa; (ii) sísmológica, que

involucra la sismicidad del área; y (iii) volcánica, que involucra erupciones con caída de cenizas. Por este motivo, el proyecto se ha clasificado con riesgo de desastres Tipo 1, Moderado. Se han encomendado análisis geotectónicos para la realización de la obra, cuyas recomendaciones deberán ser acatadas por el diseñador, asimismo el PGAS indica que se deberán seguir las recomendaciones para el riesgo sísmico de acuerdo con el Código Sísmico de Costa Rica y el Código de Cimentaciones. Los PGAS incluyen también el Plan de Contingencias en caso de emergencias con los contenidos mínimos a ser elaborados por los contratistas. Asimismo, se incluyen todas las recomendaciones que deben ser seguidas por el MOPT y el contratista.

- vi. Contaminación por un inadecuado manejo de los desechos sólidos y líquidos: la contaminación podría surgir en caso de no existir una buena disposición de desechos sólidos y líquidos. No obstante, para prevenir esto, el PGAS contempla disposiciones para el desplazamiento del material vegetal y medidas respecto a la disposición de residuos domésticos y residuos típicos de construcción.
- vii. Paisaje: se podrían generar impactos potenciales por afectación del paisaje por cambio de uso del suelo. Para ello se ha contemplado en los PGAS, medidas de mitigación ambiental tales como: (i) exigir a los contratistas/subcontratistas maquinaria en buen estado para evitar altas concentraciones de gases contaminantes; (ii) comprometer al empresario constructor a sacar el equipo que no funcione aceptablemente, que genere excesivos escapes y emanaciones; y (iii) controlar el polvo mediante riego durante la época seca: un camión de riego disponible para el control de polvo, la frecuencia de riego de zonas susceptibles al levantamiento de polvo de al menos cuatro veces al día.

Además, existen otros impactos de salud y seguridad ocupacional, como riesgos de accidentes laborales, para los cuales se incluyen medidas de mitigación como, por ejemplo, exigir a los trabajadores el uso del equipo de seguridad y capacitación a los trabajadores antes y durante la fase de construcción, entre otras.

#### **Impactos durante la fase operativa**

- i. Impactos en aguas superficiales y aguas subterráneas. Para el primero, un impacto potencial es el aumento del aporte de escorrentía superficial a los cuerpos receptores, y disminución de procesos erosivos por la recuperación de suelos por medio de reforestación. Y respecto a las aguas subterráneas, se anticipa un impacto por disminución del riesgo de contaminación por acuíferos por impermeabilización de carretera. Para mitigar estos riesgos, los PGAS contienen medidas de mitigación relacionadas al mantenimiento de los drenajes, cabezales, alcantarillas y cunetas, así como la verificación del adecuado funcionamiento del drenaje. Todo esto a cargo del MOPT y/o contratistas encargados del mantenimiento de obras.
- ii. Impactos en la calidad del aire. Ocasionados por la generación de emisiones gaseosas para ello, se incluyen medidas como solicitar aprobación de equipo pesado para ampliaciones, mantenimiento construcciones o reparaciones de las obras y prohibir vehículos con motores con escapes ruidosos.
- iii. Impactos negativos por potencial contaminación para comunidades aledañas por un inadecuado manejo de los desechos sólidos y líquidos. Para ello se incluyen medidas de mitigación relacionadas a la recolección, almacenamiento, y traslados de residuos sólidos al centro de acopio más cercano autorizado para su disposición final.

- iv. Impactos positivos. En seguridad vial, dado que el programa prevé proteger y mantener la señalización y controles de seguridad de velocidad de vehículo en el proyecto, previstos por el programa. Adicionalmente se prevén beneficios como generación de empleo en las comunidades aledañas y beneficio a la economía e infraestructura local.
- v. Potenciales impactos indirectos o acumulativos. Por ejemplo, gentrificación o modificación a la capacidad de las comunidades de utilizar los recursos naturales, sobre territorios, especialmente en el segmento en el cual se construirá una vía nueva.

Otros riesgos e impactos: dado que luego de la realización de los estudios de impacto ambiental, la agencia ejecutora procedió a tomar acciones para liberar el derecho de vía; es importante evaluar el estado de dichas acciones. Por tanto, se ha considerado acompañar al estudio de impactos sociales y plan de reasentamiento y desplazamiento económico, una evaluación de pasivos sociales de las anteriores adquisiciones prediales, para así subsanar cualquier pasivo social existente.

### Vacíos de información y estrategia de análisis

Existen EIAS disponibles para los tres proyectos a ser financiados por la presente operación.

- EIA Taras – La Lima
- EIA San José – San Ramón (compuesto por el EIA de la autopista Bernardo Soto y el EIA de General Cañas)

Los estudios en general se encuentran bastante completos, solo falta determinar y profundizar, algunos aspectos, en particular:

- incluir una sección de análisis de alternativas en los EIAS;
- elaborar planes de reasentamiento para las Ruta 1 y Ruta 2 actualizando la línea de base final y las medidas de compensación e indemnización para los potenciales reasentados y expropiados;
- elaborar planes de restauración de los medios de subsistencia para los casos de impacto económico;
- si bien los EIAS establecen los lineamientos para la elaboración del Plan Final de Reasentamiento se necesita preparar planes de reasentamientos antes de presentación al directorio;
- determinar las medidas de mitigación a establecerse en caso de afectación a corredores biológicos;
- confirmar que no existe potencial de impactos negativos a pueblos indígenas;
- incluir un plan en caso de encontrarse con sitios culturales, establecer el procedimiento de hallazgos fortuitos;
- confirmar que ninguno de los proyectos tiene potencial de exacerbación de las amenazas naturales descritas (riesgo de desastres naturales de tipo 2);
- garantizar que el MOPT tome las medidas necesarias para la realización de consultas significativas y divulgación de los documentos EIAS;
- asegurar que el MOPT y el Fideicomiso Ruta 1 cuenten con un equipo socioambiental para asegurar el cumplimiento de los PGAS durante la ejecución de los proyectos;
- presentar un plan de consultas significativas para ejecutar reuniones públicas con la población afectada en la Rutas 1 y Ruta 2, incluyendo convocatoria, metodología participativa y representación de diferentes categorías de partes interesadas y equidad de género. El informe de las consultas debe ser publicado en el web sitio del BID y de las agencias ejecutoras.

En la siguiente tabla se incluyen el cronograma y recursos tentativos para la preparación y divulgación final de dichos estudios.

**Tabla 1: Evaluaciones Ambientales y Sociales – Cronograma y recursos tentativos**

| <b>Documentos ambientales y sociales</b>  | <b>Etapas actuales de desarrollo – brechas a cubrir</b>   | <b>Estimación de los recursos necesarios para finalizar</b> | <b>Cronograma estimado para finalizar y consultar (según corresponda)</b>                            |
|---|---|---|--|
| Evaluación de Impacto Ambiental y Social (EIAS) y Plan de Gestión Ambiental y Social (PGAS)<br><b>Taras – La Lima</b>   | Un EIAS fue desarrollado (Octubre 2018).<br>Actualizaciones necesarias: línea de base social, Plan de Reasentamiento, análisis de alternativas, línea de base en biodiversidad.   | Ninguno – A actualizar por la agencia ejecutora             | Ejecución: 2-3 meses.<br>Inicio previsto: mediados de marzo 2019.<br>Consulta inicio de junio 2019.  |
| Evaluación de Impacto Ambiental y Social (EIAS) y Plan de Gestión Ambiental y Social<br><b>San José – San Ramón</b><br><br><b>(Bernardo Soto + General Cañas)</b>   | Un EIAS fue desarrollado (2011).<br>Actualizaciones necesarias: línea de base socioeconómica, impactos acumulativos, análisis de alternativas, línea de base en biodiversidad y medidas de mitigación correspondientes. | Ninguno – A actualizar por la agencia ejecutora             | Ejecución: 2-3 meses<br>Inicio previsto: mediados de marzo 2019<br>Consulta: inicio de junio 2019.   |
| Plan de Reasentamiento (PR) y plan de restauración de los medios de subsistencia Completo para las intervenciones San José – San Ramón:<br><br>1. Plan de Reasentamiento y Restauración de Medios de Vida-Tramo Bernardo Soto<br>2. Plan de Reasentamiento y Restauración de Medios de Vida – Tramo General Cañas | Se necesita actualizar la línea de base social y el desarrollar el plan de reasentamiento y plan de restauración de medios de subsistencia con base en los datos actuales.  | Ninguno – A actualizar por la agencia ejecutora             | Ejecución: 2-3 meses<br>Inicio previsto: principios de abril 2019<br>Consulta: inicio de junio 2019. |
| Plan de Consulta para el EIAS y RP  | -   | Entidad a cargo: TBD<br>Consultores: TBD<br>Fuente: TBD     | Ejecución: 1 mes<br>Inicio previsto: principios de abril 2019<br>Consulta: inicio de junio 2019.     |

### **Oportunidades para adicionalidad del BID**

Una oportunidad para dar adicionalidad es que del tramo total de San José – San Ramón- el BID solo financiará el lote 4 con la presente operación. Sin embargo, los estudios socioambientales serán completados para toda la vía y con esto, se aumentarán los estándares y buenas prácticas socioambientales en el resto de la vía, y con ello, se crearán mejores y más sostenibles prácticas tanto para el MOPT y como para el futuro concesionario.

### **Cuadro anexo: Operación bajo cumplimiento de Políticas de Salvaguardias del BID**

Ver Tabla de Cumplimiento.

### **Apéndices adicionales**

Apéndice 1: Mapas.

**Tabla de cumplimiento de la operación con las Políticas de Salvaguardias del BID**

| Políticas / directrices  | ¿Política / directriz aplicable?               | Fundamentos de políticas/ directrices pertinentes  | Acciones requeridas durante preparación y análisis   |
|--|--|--|--|
| <b>OP-703 Política de Medio Ambiente y Cumplimiento de Salvaguardias</b> |  |  |  |
| B.2 Legislación y Regulaciones Nacionales                                | Cumplimiento de legislación nacional           | La operación cumplirá con la legislación y las regulaciones nacionales.  | Para ello, se obtendrán los permisos y licencias ambientales requeridos antes de iniciar las obras, y se aplicarán la Ley Orgánica del Ambiente, Ley de construcciones y su reglamento, y leyes nacionales relacionadas a salud y seguridad ocupacional y durante la construcción de las obras, y se informarán sobre estos aspectos en los informes de progreso requeridos por el Contrato de Préstamo. |
| B.3 Preevaluación y Clasificación  | Preevaluación y clasificación de la operación  | La Línea de Crédito Condicional CR-O0005, ha sido clasificada como B.13 y la primera operación individual – CR-L1139, se ha clasificado como Categoría B en función de sus impactos socioambientales.        | N/A  |
| B.4 Otros Factores de Riesgo   | Obras a ser realizadas por contrapartida local | Dado que algunos segmentos del proyecto serán financiados con contrapartida local, es importante que sigan los planes de mitigación ambiental y social estipulados en los estudios.                          | Incluir cláusulas contractuales para que se sigan los planes de mitigación establecidos en los EIAS finales que serán publicados antes de la misión de análisis.   |
| B.5 Requisitos de Evaluación y Planes Ambientales                        | Análisis ambientales y PGAS para las obras     | Los proyectos de la operación cuentan con EIAS, dos de los cuales pertenecientes al tramo San José – San Ramón (Bernardo Soto y General Cañas) necesitan ser actualizados al contexto socioambiental actual. | Es necesario realizar actualizaciones y ajustes en los EIAS de Bernardo Soto y General Cañas.  |
| B.5 Requisitos de evaluación y planes sociales (incluyendo un            | Análisis sociales y PGAS                       | La línea de base socioeconómica, los respectivos planes de   | Es necesario realizar una línea de base, y plan de reasentamiento y desplazamiento   |

|   |   |   |  |
|---|---|---|--|
| plan de restauración de medios de subsistencia <sup>4</sup> ) |   | reasentamiento y de restauración de medios de subsistencia serán preparados para el programa.   | económico para el proyecto San José- San Ramón (segmentos Bernardo Soto y General Cañas) antes de la misión de análisis.   |
| B.6 Consultas   | Proyectos de Categoría B requieren una ronda de consultas | Al momento se han realizado ya consultas preliminares sobre los proyectos, pero es necesario realizar al menos dos consultas más sobre los impactos y riesgos, tanto temporales durante la fase de construcción como los impactos a los reasentados y expropiados.                              | Se realizará al mínimo dos eventos de consulta significativa – uno para cada Ruta - con la población afectada y se elaborará y divulgará un informe de consulta para los proyectos.  |
| B.7 Supervisión y Cumplimiento                                | Supervisión de la Operación durante su ejecución          | Se realizará supervisión y monitoreo de la implementación de los estudios EIAS y PGAS.<br><br>Deberán considerarse arreglos de supervisión externa durante el periodo de obras.   | Se supervisará la operación durante su ejecución, inclusive a través de los informes de cumplimiento de ESHS requeridos por el Contrato de Préstamo, y sobre la implementación de los PGAS por parte del contratista. La supervisión se realizará a dos niveles: por parte del BID a la agencia ejecutora, así como los arreglos internos de ejecución interna dentro de la ejecutora. |
| B.8 Impactos Transfronterizos                                 | N/A   | N/A   | N/A  |
| B.9 Hábitats naturales  | Hábitats naturales  | De acuerdo con los EIAS realizados, los proyectos a ser financiados en el programa no generarán una conversión significativa ni degradación de los hábitats naturales. No obstante, podría haber afectaciones menores relacionados a la existencia de corredores biológicos, para los cuales se | Los diseños finales deberán incluir un análisis de la necesidad de instalar pasos de fauna en los proyectos identificados, así como la adopción de las medidas de mitigación propuestas.   |

<sup>4</sup> OP-703 se aplica cuando los impactos en los medios de vida no son significativos y no conducen al desplazamiento físico (ver orientación transitoria en los instrumentos para desplazamiento, desplazamiento económico y pérdidas económicas bajo OP-710 y OP-703 (TG-005) para más información).

|   |   |   |  |
|---|---|---|--|
|   |   | incluyeron medidas de diseño y de gestión en el PGAS.   |  |
| B.9 Especies Invasoras  | N/A   | N/A   | N/A  |
| B.9 Sitios Culturales   | N/A   | N/A   | N/A  |
| B.10 Materiales Peligrosos                                      | Uso y disposición de materiales peligrosos  | Durante la ejecución de los proyectos se utilizarán combustibles, aceites, mezclas asfálticas. El PGAS de cada uno de los proyectos establece prácticas de manejo seguro.   | El MOPT y la supervisión de la obra deberán fiscalizar el cumplimiento de las medidas del PGAS correspondientes al uso y disposición de materiales peligrosos.   |
| B.11 Prevención y Reducción de la Contaminación                 | Prevención de la contaminación  | El PGAS de los proyectos del programa incluyen medidas para evitar la contaminación de cuerpos de agua cercanos a los sitios de las obras.  | El MOPT y la supervisión de obra deberá fiscalizar el cumplimiento de las medidas del PGAS.  |
| B.12 Proyectos en Construcción                                  | Acciones de liberación del derecho de vía realizadas con anterioridad a la preparación de esta operación. | De acuerdo con información reciente provista por la agencia ejecutora, se corroboró que el número de expropiaciones disminuyó respecto al número inicial que aparecía en el EIA, debido a acciones que fueron realizadas por la agencia ejecutora con anterioridad a la preparación de este préstamo. | Se deberá evaluar el grado de conformidad de las acciones realizadas con las políticas del BID y evaluar la existencia (o no) de pasivos sociales.<br><br>En caso se encontrará algún pasivo social durante la evaluación realizada de acciones de la agencia ejecutora, se deberá preparar un PAC el mismo que deberá definir acciones y plazos para la solución de dichos incumplimientos. |
| B.13 Préstamos de Política e Instrumentos Flexibles de Préstamo | Línea de Crédito Condicional - CCLIP  | La operación es la primera operación individual bajo la CCLIP CR-O0005.   | Se deberán incluir provisiones legales en el IGAS y en el contrato de préstamo para toda la CCLIP.   |
| B.14 Préstamos Multifase o Repetidos                            | N/A   | N/A   | N/A  |
| B.15 Operaciones de Cofinanciamiento                            | N/A   | N/A   | N/A  |
| B.16 Sistemas Nacionales  | N/A   | N/A   | N/A  |

|  |   |  |  |
|--|---|--|--|
| B.17 Adquisiciones   | Proceso de adquisiciones ambiental y socialmente responsable  | Se insertarán condiciones específicas establecidas en los acuerdos legales.  | Los requisitos ambientales, sociales y de salud y seguridad deben ser incluidos en los contratos con las empresas contratistas y sus subcontratistas en caso de corresponder, así como las que provean materiales. Se entregará para revisión y no objeción de ESG los pliegos de licitación para revisar que estén adecuadamente reflejados estos requisitos. |
| <b>OP-704 Política de Gestión del Riesgo de Desastres Naturales</b>  |   |  |  |
| A.2 Análisis y gestión de escenario de riesgos tipo 2  | Identificación de riesgos   | No se anticipa que el proyecto exacerbe amenazas a las cuales está afectado el proyecto. Por el contrario, los EIAS incluyen un análisis de las amenazas que afectan el proyecto: tectónica, sísmica y volcánica; y los PGAS de proyectos incluyen medidas durante el diseño y la construcción para dichas amenazas. | Se deberá verificar que los diseños finales de las obras analizadas incluyan los aspectos identificados en los EIAS. Estos diseños serán enviados para no objeción del Banco previo a la licitación de las obras.  |
| A.2 Gestión de contingencia (plan de respuesta a emergencias, plan de seguridad y salud de la comunidad, plan de higiene y seguridad ocupacional). | Plan de gestión de contingencias  | Los PGAS exige que los contratistas desarrollen planes de contingencia para casos de acontecimiento de amenazas naturales durante la construcción, y que los impactos sean minimizados en el proyecto y en la comunidad.   | Supervisar el cumplimiento por parte de las empresas contratistas durante la ejecución de las obras.   |
| <b>OP-710 Política Operativa sobre Reasentamiento Involuntario</b>   |   |  |  |
| Minimización del reasentamiento  | Evitar o minimizar el desplazamiento, evitar el empobrecimiento de la población afectada y garantizar el acceso a medios de subsistencia durante la construcción y operación. | Los PGAS indican que habrá un esfuerzo en las alternativas de diseño para evitarse el reasentamiento físico y económico de familias.   | Se deberá verificar que cumplen con la OP-710 del Banco, y de ser necesario si incluirá cláusulas contractuales para que se sigan los planes de mitigación establecidos en los EIAS y PGAS.  |

|   |  |   |   |
|---|--|---|---|
| Consultas del Plan de Reasentamiento  | Realizar consultas a la población afectada durante la preparación del plan específico de reasentamiento e indemnización.   | Los PGAS indican que habrá consultas y catastro de la población afectada y un proceso continuo de participación.  | Durante la preparación del Plan de Reasentamiento deberá evaluarse y evidenciarse el proceso de consultas a la población afectada en el contexto del programa y los resultados de las consultas para verificar la resolución de aquellas manifestaciones relacionadas al reasentamiento e indemnización de las propiedades expropiadas. |
| Análisis del Riesgo de Empobrecimiento  | Prestar especial atención al riesgo de empobrecimiento de la población afectada en situación de vulnerabilidad social y económica como resultado del reasentamiento.                           | Los PGAS indican que habrá una línea de base y medidas para evitar el empobrecimiento de población vulnerable afectada.   | El Plan de Reasentamiento incluirá una línea de base para evaluar el riesgo de empobrecimiento asociado al reasentamiento y expropiación. Cuando se considere necesario, se implementarán acciones correctivas.   |
| Requerimiento para el Plan de Reasentamiento y/o Marco de Reasentamiento          | Preparar un plan de reasentamiento involuntario que asegure indemnización y rehabilitación equitativa y adecuada a las personas afectadas.   | Los PGAS indican que serán preparados planes de reasentamiento para los casos que se aplican. Esto ha sido solicitado como prerequisite antes de la misión de análisis.       | Se verificará que cumplen con la OP-710 del Banco, y de ser necesario se incluirá cláusulas contractuales para que se sigan los planes de mitigación establecidos en los EIAS y PGAS incluyendo un Plan de Reasentamiento.  |
| Requerimiento de Programa de Restauración del Medios de Subsistencia <sup>5</sup> | Posibilitar que las personas afectadas logren patrones de vida que sean al menos equivalentes a lo que tenían anteriormente, con mínimo de ruptura de oportunidades de trabajo o producción, y | Los PGAS deberán presentar un programa de restauración del modo de medios de subsistencia para los casos que se aplican y vinculados a análisis de riesgo de empobrecimiento. | Se verificará que cumplen con la OP-710 del Banco, y de ser necesario si incluirá cláusulas contractuales para que se sigan los planes de mitigación establecidos en los EIAS y PGAS incluyendo un programa de restauración de medios de subsistencia.  |

<sup>5</sup> OP-703 se aplica cuando los impactos en los medios de vida no son significativos y no conducen al desplazamiento físico (ver orientación transitoria en los instrumentos para desplazamiento, desplazamiento económico y pérdidas económicas bajo OP-710 y OP-703 (TG-005) para más información).

|   |   |  |   |
|---|---|--|---|
|   | acceso a recursos naturales y servicios públicos.   |  |   |
| Consentimiento (pueblos indígenas y otras minorías étnicas rurales)             | No aplica   | No   | No  |
| <b>OP-765 Política Operativa sobre Pueblos Indígenas</b>                        |   |  |   |
| Requerimiento de Evaluación Sociocultural                                       | No aplica   | No   | No  |
| Negociaciones de Buena Fe y documentación adecuada                              | No aplica   | No   | No  |
| Acuerdos con Pueblos Indígenas Afectados  | No aplica   | No   | No  |
| Requerimiento de Plan o Marco de Compensación y Desarrollo de Pueblos Indígenas | No aplica   | No   | No  |
| Cuestiones Discriminatorias   | No aplica   | No   | No  |
| Impactos Transfronterizos   | No aplica   | No   | No  |
| Impactos sobre Pueblos Indígenas Aislados                                       | No aplica   | No   | No  |
| <b>OP-761 Política Operativa sobre Igualdad de Género en el Desarrollo</b>      |   |  |   |
| Consulta y participación efectiva de mujeres y hombres                          | Garantizar la igualdad de participación y consulta y evitar los riesgos de cualquier exclusión por razones de género. | Se han realizado ya consultas preliminares sobre los proyectos, pero es necesario realizar las dos consultas sobre los impactos tanto los impactos temporales durante la fase de construcción como los impactos a los reasentados. | Se verificará que cumplen con la OP-761 del Banco, y se verificará que el proceso de consulta significativa y equitativa está evidenciado en el informe de consulta para los proyectos. |
| Aplicación del análisis de riesgo <sup>6</sup> y salvaguardias.                 | Prevenir, evitar o mitigar los impactos adversos y los riesgos  | Los PGAS deberán adoptar medidas para minimizar los riesgos sobre igualdad de género.  | Se verificará que cumplen con la OP-761 del Banco, y se verificará que el PGAS incluye medidas para prevenir, evitar o mitigar los  |

<sup>6</sup> Los riesgos pueden incluir: (i) acceso desigual a los beneficios del proyecto / medidas de compensación; (ii) hombres o mujeres afectados de manera desproporcionada por factores de género; (iii) incumplimiento de la legislación aplicable en materia de igualdad entre hombres y mujeres; (iv) el riesgo de

|   |  |   |  |
|---|--|---|--|
|   | de exclusión por razones de género.  |   | impactos adversos y los riesgos de exclusión por razones de género.  |
| <b>OP-102 Política de Acceso a la Información</b>   |  |   |  |
| Divulgación de Evaluaciones Ambientales y Sociales Previo a la Misión de Análisis, QRR, OPC y envió de los documentos al Directorio | Divulgación de los tres EIAS disponibles y los correspondientes planes de reasentamiento y de restauración de medios de subsistencia para las obras a ser financiadas por el programa. | Se divulgarán las versiones modificadas de los 3 EIAS y planes de reasentamiento y restauración de medios de subsistencia, antes de la misión de análisis. Asimismo, se incorporará en cada uno de ellos un informe de consultas. | Versión final de los EIA y planes de reasentamiento y restauración de medios de subsistencia, incorporando cambios resultantes de la consulta serán divulgados antes de OPC. |
| Disposiciones para la Divulgación de Documentos Ambientales y Sociales durante la Implementación del Proyecto                       | N/A  | N/A   | N/A  |

---

violencia de género, incluyendo la explotación sexual, la trata de seres humanos y las enfermedades de transmisión sexual; y (v) el desconocimiento de los derechos de propiedad de las mujeres.

## Apéndice 1: Mapas

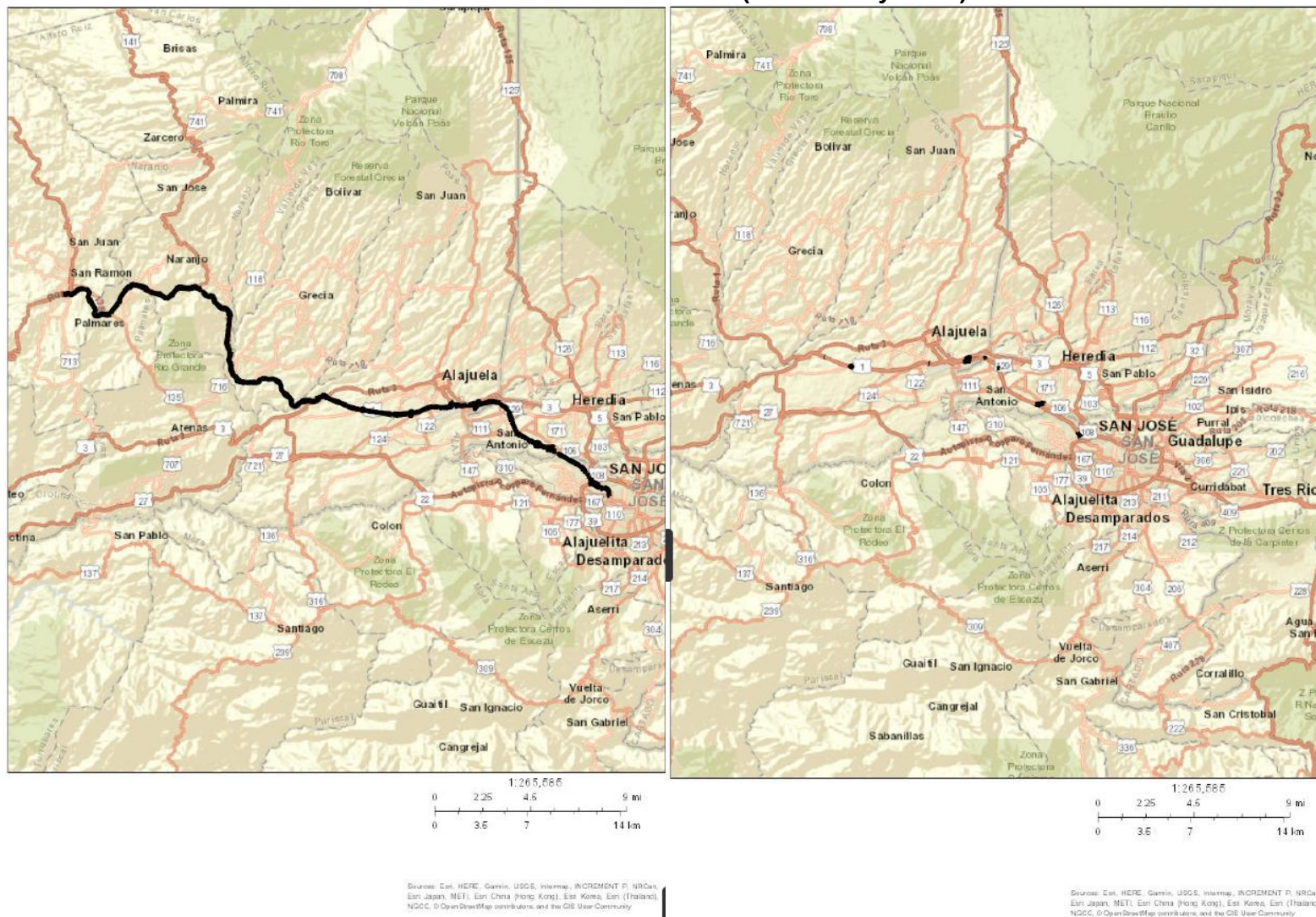
Ruta 2- San José – Cartago (Taras – La Lima) - 3,3 km



## Intersección del área de proyecto con áreas protegidas, áreas clave de biodiversidad y amenazas naturales

| Name  | Count | Area(km²) | Length(km) |
|---|-------|-----------|------------|
| Protected Areas   | 0     | N/A       | N/A        |
| Key Biodiversity Areas  | 0     | N/A       | N/A        |
| Drought hazard  | 0     | N/A       | N/A        |
| Drought hazard_change for the end of the century (with Climate Change)        | 0     | N/A       | N/A        |
| Earthquake hazard   | 0     | N/A       | N/A        |
| Heat Wave hazard  | 0     | N/A       | N/A        |
| Heat Wave hazard - End of Century under RCP 4.5 (with Climate Change)         | 0     | N/A       | N/A        |
| Heat Wave hazard - End of Century under RCP 8.5 (with Climate Change)         | 0     | N/A       | N/A        |
| Hurricane Storm Surge hazard  | 0     | N/A       | N/A        |
| Hurricane Wind hazard   | 0     | N/A       | N/A        |
| Landslide hazard_View   | 0     | N/A       | N/A        |
| Precipitation changes - End of Century (with Climate Change) - GFDL-CM3       | 1     | N/A       | N/A        |
| Precipitation changes - End of Century (with Climate Change) - MIROC5         | 0     | N/A       | N/A        |
| Precipitation changes - End of Century (with Climate Change) - MIROC_ESM_CHEM | 0     | N/A       | N/A        |
| Precipitation change - End of Century (with Climate Change) - MRI-CGCM3       | 0     | N/A       | N/A        |
| Precipitation changes - End of the Century (with Climate Change) - BCC-CSM11  | 0     | N/A       | N/A        |
| Riverine Flooding hazard  | 0     | N/A       | N/A        |
| Riverine Flooding hazard - End of Century (with Climate Change)               | 0     | N/A       | N/A        |
| Sea Level Rise - End of Century (with Climate Change)                         | 0     | N/A       | N/A        |
| Tsunami hazard  | 0     | N/A       | N/A        |
| Volcanic hazard   | 1     | N/A       | N/A        |
| Water Supply Scarcity hazard_End of the Century (with Climate Change)         | 1     | N/A       | N/A        |
| Wildfire hazard   | 0     | N/A       | N/A        |

### Ruta 1- San José – San Ramón (toda la vía y OBIS)



## Intersección del área de proyecto con áreas protegidas, áreas clave de biodiversidad y amenazas naturales

| Name  | Count | Area(km²) | Length(km) |
|---|-------|-----------|------------|
| Protected Areas   | 0     | N/A       | N/A        |
| Key Biodiversity Areas  | 0     | N/A       | N/A        |
| Drought hazard  | 2     | N/A       | N/A        |
| Drought hazard_change for the end of the century (with Climate Change)        | 1     | N/A       | N/A        |
| Earthquake hazard   | 1     | N/A       | N/A        |
| Heat Wave hazard  | 0     | N/A       | N/A        |
| Heat Wave hazard - End of Century under RCP 4.5 (with Climate Change)         | 0     | N/A       | N/A        |
| Heat Wave hazard - End of Century under RCP 8.5 (with Climate Change)         | 1     | N/A       | N/A        |
| Hurricane Storm Surge hazard  | 0     | N/A       | N/A        |
| Hurricane Wind hazard   | 0     | N/A       | N/A        |
| Landslide hazard_View   | 1     | N/A       | N/A        |
| Precipitation changes - End of Century (with Climate Change) - GFDL-CM3       | 1     | N/A       | N/A        |
| Precipitation changes - End of Century (with Climate Change) - MIROC5         | 0     | N/A       | N/A        |
| Precipitation changes - End of Century (with Climate Change) - MIROC_ESM_CHEM | 0     | N/A       | N/A        |
| Precipitation change - End of Century (with Climate Change) - MRI-CGCM3       | 0     | N/A       | N/A        |
| Precipitation changes - End of the Century (with Climate Change) - BCC-CSM11  | 0     | N/A       | N/A        |
| Riverine Flooding hazard  | 1     | N/A       | N/A        |
| Riverine Flooding hazard - End of Century (with Climate Change)               | 2     | N/A       | N/A        |
| Sea Level Rise - End of Century (with Climate Change)                         | 0     | N/A       | N/A        |
| Tsunami hazard  | 0     | N/A       | N/A        |
| Volcanic hazard   | 1     | N/A       | N/A        |
| Water Supply Scarcity hazard_End of the Century (with Climate Change)         | 1     | N/A       | N/A        |
| Wildfire hazard   | 0     | N/A       | N/A        |

## ÍNDICE DE TRABAJO SECTORIAL CONCLUIDO Y PROPUESTO

| Temas   | Descripción  | Fechas Esperadas         | Referencias y enlaces de archivos   |
|---|--|--------------------------|-------------------------------------|
| Plan Nacional de Transporte (2011-2035)   | Documento de planificación sectorial del país para el MOPT   | Terminado                | <a href="#">Enlace al documento</a> |
| Informe Estado de la Nación 2018  | Documento de análisis amplio y objetivo sobre la Costa Rica actual   | Terminado                | <a href="#">Enlace al documento</a> |
| Plan Nacional de Desarrollo y de Inversión Pública del Bicentenario (2019-2022) | Documento de planificación para los programas y proyectos de inversión de Costa Rica.                                      | Terminado                | <a href="#">Enlace al documento</a> |
| Plan Nacional en Logística de Cargas – PNLog Costa Rica (2014-2024), BID        | Instrumento de largo plazo que sintetiza la estrategia y acción pública en materia de logística de cargas, para Costa Rica | Terminado                | <a href="#">Enlace al documento</a> |
| Informes de Cadenas de valor clave de Costa Rica, BID                           | Cadenas de valor clave para la priorización de proyectos de infraestructura de transporte y logística                      | Terminado                | <a href="#">Enlace al documento</a> |
| Informe de Corredores de prioridad logística de Costa Rica                      | Definición de corredores de prioridad logística para el país y la infraestructura necesaria para su desarrollo.            | Terminado                | <a href="#">Enlace al documento</a> |
| Plan Nacional de Desarrollo Urbano 2018 - 2030                                  | Plan de acción para el ordenamiento territorial en Costa Rica  | Terminado                | <a href="#">Enlace al documento</a> |
| Sostenibilidad Urbana   | Plan de Acción, San José Capital: De la Acción Local a la Sostenibilidad Metropolitana                                     | Terminado – octubre 2016 | <a href="#">Enlace al documento</a> |

Anexo

CONFIDENCIAL

<sup>1</sup> La información contenida en este Anexo es de carácter deliberativo, y por lo tanto confidencial, de conformidad con la excepción relativa a "Información Deliberativa" contemplada en el párrafo 4.1 (g) de la "Política de Acceso al Información" del Banco (Documento GN-1831-28).