

DOCUMENTO DEL BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO

COSTA RICA

**LÍNEA DE CRÉDITO CONDICIONAL PARA PROYECTOS DE INVERSIÓN
(CCLIP) DEL PROGRAMA DE INFRAESTRUCTURA VIAL Y MOVILIDAD
URBANA**

(CR-O0005)

**PRIMERA OPERACIÓN INDIVIDUAL BAJO LA CCLIP PARA EL PROGRAMA DE
INFRAESTRUCTURA VIAL Y PROMOCIÓN DE ASOCIACIONES
PÚBLICO-PRIVADAS**

(CR-L1139)

PROPUESTA DE PRÉSTAMO

Este documento fue preparado por el equipo de proyecto integrado por: Mauricio Bayona (TSP/CCR), Jefe de Equipo; Mauro Alem (INE/TSP) y Gilberto Chona (CSD/HUD), Jefes de Equipo Alternos; Ana María Pinto, Silvia Barrantes y Aziz Baladi (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); Benoît Lefevre (CSD/CCS); y Daniel Vieitez (VPC/002).

De conformidad con la Política de Acceso a Información el presente documento se divulga al público de forma simultánea a su distribución al Directorio Ejecutivo del Banco. El presente documento no ha sido aprobado por el Directorio. Si el Directorio lo aprueba con modificaciones, se pondrá a disposición del público una versión revisada que sustituirá y reemplazará la versión original.

ÍNDICE

RESUMEN DEL PROYECTO.....	1
I. DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO Y MONITOREO DE RESULTADOS.....	2
A. Antecedentes, problemática, y justificación	2
B. Objetivos, componentes y costo	9
II. ESTRUCTURA DE FINANCIAMIENTO Y PRINCIPALES RIESGOS.....	12
A. Instrumentos de financiamiento	12
B. Riesgos ambientales y sociales.....	14
C. Riesgos fiduciarios	14
D. Otros riesgos y temas claves.....	15
III. PLAN DE IMPLEMENTACIÓN Y GESTIÓN.....	15
A. Resumen de los arreglos de implementación	15
B. Resumen de los arreglos para el monitoreo de resultados	17

ANEXOS	
Anexo I	Matriz de Efectividad en el Desarrollo (DEM) - Resumen
Anexo II	Matriz de Resultados
Anexo III	Acuerdos y Requisitos Fiduciarios

ENLACES ELECTRÓNICOS REQUERIDOS (EER)	
EER#1	Plan de Ejecución Plurianual (PEP) / Plan Operativo Anual (POA)
EER#2	Plan de Monitoreo y Evaluación
EER#3	Informe de Gestión Ambiental y Social (IGAS)
EER#4	Plan de Adquisiciones

ENLACES ELECTRÓNICOS OPCIONALES (EEO)	
EEO#1	Análisis Económico del Proyecto
EEO#2	Manual de Operaciones (MANOP)
EEO#3	Evaluación del programa CR-L1032 - Lecciones Aprendidas
EEO#4	Análisis de las Alianzas Publico Privadas (APP) en Costa Rica
EEO#5	Análisis del Desarrollo Urbano Orientado al Transporte (DOT) en Costa Rica
EEO#6	Resumen Ejecutivo Estudios y Diseños del proyecto Taras – La Lima
EEO#7	Resumen de Estudios y Diseños de las OBIS del proyecto San José – San Ramón
EEO#8	Análisis de Género
EEO#9	Plan de Descarbonización 2018-2050
EEO#10	Plan de Nacional de Desarrollo Urbano 2018-2030
EEO#11	Plan Nacional de Desarrollo e Inversiones Públicas 2019-2022
EEO#12	Plan Nacional de Transporte 2011-2035
EEO#13	Decreto Ejecutivo 39240 de 2015. Funciones del CAS y su UE
EEO#14	Análisis de Cambio Climático en Costa Rica
EEO#15	Plan Financiero a partir del PEP/POA
EEO#16	Análisis de personas con discapacidad en Costa Rica

ABREVIATURAS	
ALC	América Latina y el Caribe
APP	Asociaciones Público-Privadas
ARD	Análisis de Riesgo de Desastre
CAS	Comité de Administración y Supervisión
CCLIP	Línea de Crédito Condicional para Proyectos de Inversión
CGR	Contraloría General de la República
CNC	Consejo Nacional de Concesiones
CONAVI	Consejo Nacional de Vialidad
DDL	Documentos de Licitación
DOT	Desarrollo Orientado al Transporte
GAM	Gran Área Metropolitana
GdCR	Gobierno de Costa Rica
IGAS	Informe de Gestión Ambiental y Social
PRI	Plan de Reasentamiento Involuntario
MANOP	Manual Operativo del Programa
MGAS	Marco de Gestión Ambiental y Social
MOPT	Ministerio de Obras Públicas y Transporte
OBIS	Obras Impostergables
OE	Organismo Ejecutor
PIB	Producto Interno Bruto
PIT	Programa de Infraestructura de Transporte
PIVMU	Programa de Infraestructura Vial, Desarrollo y Movilidad Urbana
PSTP	Proyecto de Sectorización de Transporte Público
RVAC	Red Vial de Alta Capacidad
RVE	Red Vial Estratégica
RVN	Red Vial Nacional
UA	Unidad Asesora
UAP	Unidad Administradora del Proyecto
UEP	Unidad Ejecutora del Proyecto

RESUMEN DEL PROYECTO COSTA RICA

LÍNEA DE CRÉDITO CONDICIONAL PARA PROYECTOS DE INVERSIÓN (CCLIP) DEL PROGRAMA DE INFRAESTRUCTURA VIAL Y MOVILIDAD URBANA (CR-00005)

PRIMERA OPERACIÓN INDIVIDUAL BAJO LA CCLIP PARA EL PROGRAMA DE INFRAESTRUCTURA VIAL Y PROMOCIÓN DE ASOCIACIONES PÚBLICO-PRIVADAS (CR-L1139)

Términos y Condiciones Financieras				
Prestatario:			Facilidad de Financiamiento Flexible ^(a)	
República de Costa Rica			Plazo de amortización:	25 años
Organismo Ejecutor (OE):			Período de desembolso:	5 años
Ministerio de Obras Públicas y Transporte (MOPT)			Período de gracia:	5,5 años ^(b)
Fuente	CCLIP (US\$)	Primera Operación		Tasa de interés:
		(US\$)	%	
BID (Capital Ordinario):	350.000.000	125.000.000	70,2	Comisión de crédito:
				Comisión de inspección y vigilancia:
Local:		53.000.000	29,8	Vida Promedio Ponderada (VPP):
Total:	350.000.000	178.000.000	100,0	Moneda de aprobación:
Esquema del Proyecto				
<p>Objetivo de la CCLIP: 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 urbana en el Gran Área Metropolitana (GAM), que promuevan la competitividad como medio para impulsar el crecimiento económico del país.</p> <p>Objetivo de la primera operación bajo la CCLIP: contribuir a la competitividad del país mediante la mejora y ampliación ambientalmente sostenible de la Red Vial de Alta Capacidad (RVAC) en el GAM, y apoyar el desarrollo de proyectos de infraestructura vial a través de modelos de Asociaciones Público-Privadas (APP) como mecanismo complementario para su financiamiento y gestión. Los objetivos específicos son: (i) disminuir los costos de operación vehicular del flujo de transporte de carga que circula por la RVAC en el GAM; (ii) disminuir tiempos de viaje de los vehículos que circulan por la RVAC en el GAM; (iii) minimizar las emisiones generadas por el transporte en el GAM; y (iv) mejorar la capacidad técnica e institucional del GdCR para desarrollar proyectos viales mediante esquemas de APP.</p> <p>Condiciones contractuales especiales previas al primer desembolso del financiamiento. Será condición contractual especial previa al primer desembolso del financiamiento: (a) la aprobación y entrada en vigencia del Manual Operativo del Programa (MANOP) (¶3.3); (b) se haya asignado al Comité de Administración y Supervisión (CAS) y a su Unidad Asesora (UA), las funciones, el personal y los recursos necesarios para la ejecución de la primera operación de la CCLIP, de acuerdo con lo que establezca el MANOP mediante el instrumento legal correspondiente (¶3.7).</p> <p>Condiciones contractuales especiales de ejecución: (a) cumplimiento de las condiciones establecidas en el Informe de Gestión Ambiental y Social (IGAS) (EER#3).</p>				
Excepciones a las políticas del Banco: Ninguna.				
Alineación Estratégica				
Desafíos ^(d) :	SI <input type="checkbox"/>	PI <input checked="" type="checkbox"/>	EI <input checked="" type="checkbox"/>	
Temas Transversales ^(e) :	GD <input checked="" type="checkbox"/>	CC <input checked="" type="checkbox"/>	IC <input type="checkbox"/>	

^(a) Bajo los términos de la Facilidad de Financiamiento Flexible (documento FN-655-1) el prestatario tiene la opción de solicitar modificaciones en el cronograma de amortización, así como conversiones de moneda, de tasa de interés y de productos básicos. En la consideración de dichas solicitudes, el Banco tomará en cuenta aspectos operacionales y de manejo de riesgos.

^(b) Bajo las opciones de reembolso flexible de la Facilidad de Financiamiento Flexible (FFF), cambios en el período de gracia son posibles siempre que la Vida Promedio Ponderada (VPP) Original del préstamo y la última fecha de pago, documentadas en el contrato de préstamo, no sean excedidas.

^(c) La comisión de crédito y la comisión de inspección y vigilancia serán establecidas periódicamente por el Directorio Ejecutivo como parte de su revisión de los cargos financieros del Banco, de conformidad con las políticas correspondientes.

^(d) SI (Inclusión Social e Igualdad); PI (Productividad e Innovación); y EI (Integración Económica).

^(e) GD (Igualdad de Género y Diversidad); CC (Cambio Climático y Sostenibilidad Ambiental); y IC (Capacidad Institucional y Estado de Derecho).

I. DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO Y MONITOREO DE RESULTADOS

A. Antecedentes, problemática, y justificación

- 1.1 **Contexto general.** Costa Rica experimentó un crecimiento económico sostenido en los últimos 25 años (PIB per cápita de US\$12.570 en 2018), resultado de una estrategia de desarrollo basada en la apertura a la inversión extranjera y una liberalización comercial gradual, que alineó su sector exportador hacia la manufactura de alto valor agregado y los servicios. En 2018 la economía costarricense creció 2,7%¹, cifra menor a la de 2017 (3,4%) y al promedio de los últimos diez años (4% anual). La situación fiscal del país presenta retos importantes; la Ley de Fortalecimiento de las Finanzas Públicas aprobada en diciembre de 2018², implementada a cabalidad, tiene el objetivo de restaurar la sostenibilidad fiscal hacia 2023. No obstante, el déficit fiscal, que cerró en 5,9% del PIB en 2018, permanecerá elevado en el mediano plazo.
- 1.2 **Modelo de desarrollo concentrado en el GAM de San José.** El GAM concentra el 51,3% de la población³, el 87% de las industrias manufactureras⁴ y la mayoría del sector de servicios que generan el 70% del PIB⁵. A pesar de mejoras en el Índice de Desempeño Logístico (del puesto 89 al 73 entre 2016 y 2018), explicado por la mayor eficiencia en puertos y aeropuertos del país, los bajos indicadores de calidad y conectividad de las carreteras (puestos 111 y 124 entre 140 países según el Foro Económico Mundial) señalan a la infraestructura vial, como uno de los principales retos para mejorar la competitividad.
- 1.3 **Relevancia de la red vial en la competitividad el país.** Los flujos de carga de producción y consumo se han ido concentrando en el GAM como consecuencia de la orientación del modelo de desarrollo del país (§1.1), ver Figura 1. El mal estado de la RVE incrementa los costos de transporte entre 4% y 12%⁶, afectando a las principales cadenas de valor que requieren de rutas específicas para llegar de los nodos de producción al nodo central de consumo (GAM). Además, en la RVAC del GAM, la falta de segregación del transporte de carga con el tránsito urbano de vehículos privados y del transporte público, contribuye a reducir a 15 km/h la velocidad promedio de traslado durante la hora pico. Los elevados tiempos de viaje reducen la disponibilidad de talento humano, afectando la competitividad de la industria de servicios (CEPAL, 2014).

¹ [Programa Macroeconómico 2019 – 2020, Banco Central de Costa Rica.](#)

² [Ley N° 9635.](#)

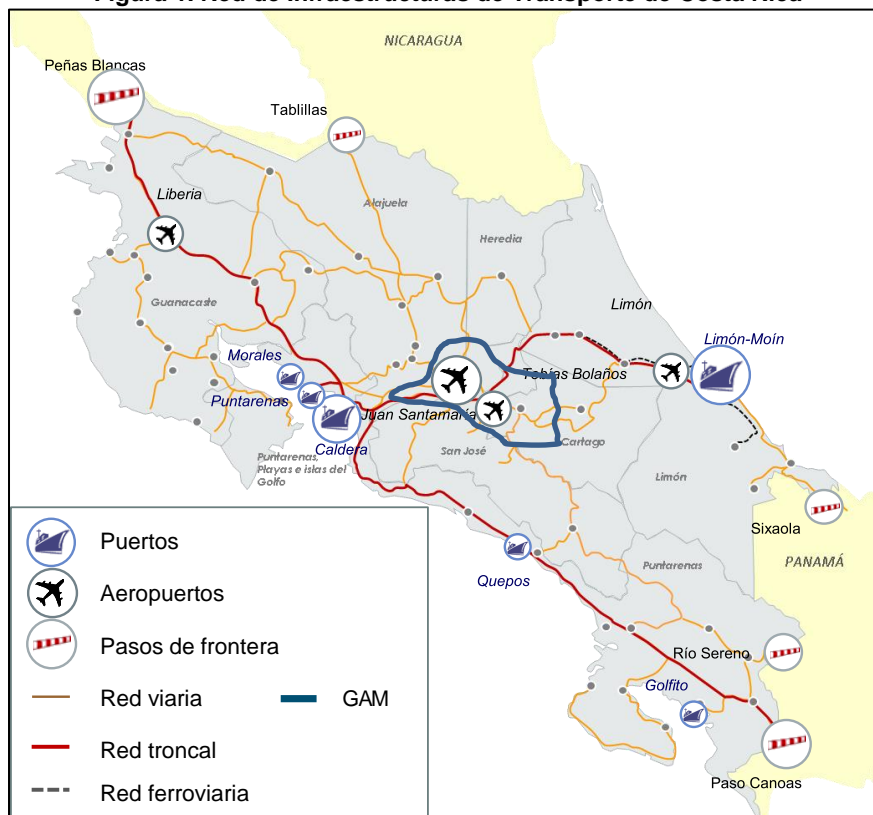
³ Informe del Estado de la Nación 2018.

⁴ En 2018 las exportaciones de bienes crecieron un 6%, entre los cuales se destaca equipos médicos, medicamentos, componentes electrónicos, manufactureras de plástico y jarabes para bebidas.

⁵ Plan Nacional en Logística de Cargas (PNLOG), Costa Rica, 2014 – 2024.

⁶ Competitive Advantage: Moving Ahead of the Global Competition, BID, marzo 2013.

Figura 1. Red de Infraestructuras de Transporte de Costa Rica



Fuente: PNLOG, Costa Rica, 2014 – 2024.

- 1.4 **Caracterización de la red vial.** Costa Rica cuenta con una de las redes viales más densas de ALC, con una cobertura de 76 km de vías por cada 100 km² de superficie⁷. Según el Plan Nacional de Transporte (PNT) 2011-2035 (MOPT), la RVE tiene 2.207 km de longitud, que incluye la RVAC⁸ (904 km) y distribuidores regionales (1.303 km). La RVAC presenta insuficiente capacidad y calidad ([EEO#12](#)), particularmente en los 163 km del GAM, que conecta San José con las zonas urbanas extendidas con mayor concentración de actividades. Según datos de LanammeUCR⁹ el 93% de la RVAC del GAM muestra niveles de servicio de alta congestión. Adicionalmente, la falta de un mantenimiento adecuado de la RVAC genera que un alto porcentaje se encuentre en mal estado de conservación¹⁰.
- 1.5 **Necesidades de inversión en los corredores de la RVE.** Las brechas en capacidad y calidad de la RVE son el resultado de retrasos en la inversión pública (CAF, 2015; OECD, 2017). La necesidad de inversión en los principales corredores de la RVE priorizados en el Plan Nacional de Desarrollo 2019-2022 (PND) asciende a US\$2.050 millones (ver Figura 2). Para cerrar esta brecha, el GdCR priorizó un plan de inversiones que incluye la gestión de proyectos viales a través de contratos de obra pública y de APP.

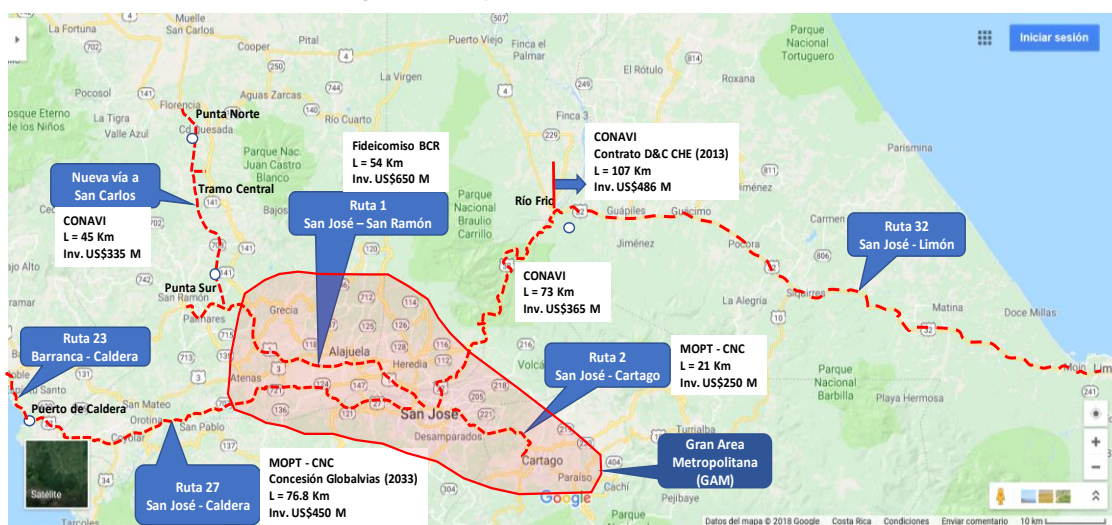
⁷ Esta es amplia comparada con toda ALC (30 km / 100 km²), y en particular con los países de Centroamérica. BID. Nota técnica del sector del transporte 2015.

⁸ Red de vías de múltiple calzada por sentido con control total o parcial de accesos.

⁹ Laboratorio Nacional de Materiales y Modelos Estructurales de la Universidad de Costa Rica.

¹⁰ Según un informe de evaluación de la Red Vial Nacional (RVN) de 2016-2017 elaborado por LanammeUCR, un 49,7% posee estándares de regularidad deficientes y muy deficientes, y solo un 7,8% tiene una buena condición buena.

Figura 2. Proyectos Viales Prioritarios



Fuente: Elaboración propia con base en Google Maps.

- 1.6 **Contexto para implementar APP.** Según mediciones del Infrascopio 2019¹¹, Costa Rica se encuentra bien posicionado en la región, con un índice que refleja un entorno para las APP “desarrollado”. Costa Rica reordenó su normativa¹² para incorporar lecciones aprendidas bajo el modelo de concesión (Ley 7404 de 1994) asociadas a un marco institucional y legal complejo y a una planificación estratégica insuficiente. Sin embargo, el Consejo Nacional de Concesiones (CNC), creado por Ley en 7762 en 1998 para desarrollar y gestionar concesiones, aún presenta desafíos en su operación, debido a la escasez de recursos y a una limitada capacidad técnica e institucional. Las principales lecciones aprendidas que serán tenidas en cuenta en el programa son: (i) contar con estudios completos de factibilidad y de estructuración técnica, legal y financiera del proyecto de APP; (ii) contar con especialistas calificados para cada una de las fases del ciclo de APP; y (iii) implementar una estrategia de promoción de las APP para atraer más oferentes. También se requiere modificar la estructura tarifaria de los peajes existentes, especialmente en la Ruta 1 y 2 (cuyo nivel promedio para vehículos livianos es de US\$0,18)¹³ para que, además de aportar recursos a la infraestructura, sirva como instrumento de gestión del tránsito urbano en el sentido de desestimular el uso del vehículo particular. En este sentido, el Consejo Nacional de Vialidad (CONAVI), que administra estos peajes, inició su ajuste gradual en las Ruta 1 y 2, pues se han mantenido constantes desde 2002.
- 1.7 **Desafíos de movilidad urbana en el GAM.** El GAM genera cerca del 60% del empleo del país y solo los cantones de San José, Alajuela, Heredia y Cartago, conectados por las Rutas 1 y 2, generan uno de cada dos empleos en el GAM, motivando el desplazamiento diario de cerca de 1,5 millones de personas. Un 50% de los trabajadores del GAM están empleados en un cantón diferente al que habitan, mientras que fuera del GAM esta cifra disminuye un 18%¹⁴. El transporte público representa el

¹¹ INFRASCOPIO 2019: “Evaluando el entorno para las APP en América Latina y el Caribe”, *The Economist Intelligence Unit*, 2019 – Comisionado por el BID.

¹² Reglamentos para implementar APP en 2016 (Decreto Nro. 39965) y en 2018 (Decreto Nro. 40933)

¹³ En la Ruta 1, entre San José – San Ramón, se cobran dos peajes (Río Segundo y Naranjo) y en la Ruta 2 hay un peaje (Tres Ríos). En ambos casos, según [ARESEP](#) la tarifa no se modifica desde 2002.

¹⁴ Ídem 4.

27% del número de viajes¹⁵ del GAM; y la alta congestión que se genera en los principales corredores (Ruta 1 y 2), debido principalmente a cuellos de botella en puentes e intersecciones viales que no tienen suficiente capacidad (menos carriles que la vía principal o que las vías que confluyen a la intersección), desincentivan cada vez más a usarlo. Apenas 2,6 km de vías cada 100.000 habitantes están dedicadas en forma exclusiva al transporte público (cuya flota presenta una antigüedad promedio de 15 años) y solo un 55% de la población del GAM lo utiliza como medio principal para ir al trabajo. Asimismo, el GAM cuenta sólo con 500 metros de ciclovías¹⁶.

- 1.8 **Contexto de adaptación y vulnerabilidad al Cambio Climático (CC).** Costa Rica ha transitado hacia una economía verde, mediante el uso y aprovechamiento sostenible de los recursos naturales, logrando avances importantes como una red eléctrica 95% libre de emisiones y muy bajas tasas de deforestación, con una cobertura boscosa que supera el 52% del territorio. Por otra parte, el país se encuentra en una región de vulnerabilidad media frente a efectos del CC¹⁷; las proyecciones de lluvia extrema según la *International Road Federation* (IRF) lo presentan como el país más afectado de la región de Mesoamérica¹⁸ y se estima que el 80% de los drenajes de carretera no tienen capacidad suficiente para afrontar estos flujos de agua.
- 1.9 **Contexto de vulnerabilidad de género y personas con discapacidad.** En Costa Rica, la participación laboral femenina (52,8%) está muy por debajo que la de los hombres (82,7%), con mayor incidencia en zonas rurales (34,9% y 77,2% respectivamente)¹⁹. Para las mujeres, la deficiencia en aspectos inclusivos de la infraestructura lleva a un acceso desigual a servicios sociales básicos y a reducir su empleabilidad en sectores de mayor valor agregado. Por su parte, la población con discapacidad económicamente activa equivale al 4.35% (56.406 personas) del total de la población empleada del país²⁰.
- 1.10 **Identificación y causas del problema.** La RVAC presenta bajos estándares de servicio en su operación (§1.2 y §1.4)²¹ que han generado un incremento de la congestión, debido a cuellos de botella en los corredores principales (Rutas 1 y 2) (§1.3). Esta condición es un obstáculo para mejorar la competitividad de las empresas del GAM y de la economía en su conjunto (§1.3). La congestión vehicular en la RVAC incrementa los costos de operación vehicular y eleva los tiempos de traslado de trabajadores (§1.7), afectando el desarrollo de la producción y de servicios de alto valor agregado, y limitando el acceso a mejores oportunidades de empleo de usuarios del transporte público, que afecta en mayor medida a mujeres y personas con discapacidad (§1.9). Los recursos de inversión en obras específicas para atender estos problemas de congestión urbana resultaron insuficientes (§1.5) y no atendieron condiciones de resiliencia al CC (§1.8).

¹⁵ Los modos no motorizados (peatones y bicicleta) atienden el 38% y el transporte privado el 35%. Plan Integral de Movilidad Urbana Sostenible, BID 2018.

¹⁶ BID (2016), Plan de Acción San José Capital: de la Acción Local a la Sostenibilidad Metropolitana

¹⁷ *Climate Change Projections in Latin America and the Caribbean*. BID. 2016.

¹⁸ Las proyecciones de precipitación se realizan en intensidad y en volumen hasta el 2040: más del 20% de aumento en la intensidad de las lluvias y más de 1.000 mm de lluvias en casi la totalidad del país.

¹⁹ Trabajo Decente e Igualdad de Género (género 2013), y Panorama Laboral 2012: ALC. Organización Mundial del Trabajo.

²⁰ Censo Nacional de Población y Vivienda del año 2000, Instituto Nacional de Estadística y Censos.

²¹ Los niveles de servicio reflejan condiciones de circulación de la vía como: velocidad, tiempo de viaje, seguridad, comodidad y costos de operación vehicular.

- 1.11 **Evidencia empírica sobre la efectividad de la intervención.** La evidencia internacional indica que las inversiones para mejorar la calidad y conectividad de la infraestructura de transporte generan impactos positivos en materia económica y social, al reducir costos y tiempos de viaje, los costos de operación, y facilitar la movilidad en zonas urbanas y el acceso de productores a nuevos mercados²². Sánchez (2018b)²³ estimó que los costos para los trabajadores a causa de la congestión en el GAM representan alrededor de un 3,8% del PIB (cerca de US\$2.527 millones), teniendo en cuenta el valor del tiempo que los congestionamientos agregan a los viajes, la duración de esos traslados, el perfil profesional y el valor del trabajo por horas²⁴. Otros estudios para la región muestran la incidencia de la baja capacidad y calidad de la infraestructura vial en los costos finales de los productos de exportación. Estos estudios²⁵ encuentran que los costos de logística pueden variar desde un 22% del precio final para los grandes productores hasta un 41% para los pequeños productores, siendo los costos de transporte el principal factor que determina esta diferencia. En relación con la incidencia del deterioro de la infraestructura vial en los tiempos de viaje de la carga, Marcelo, D. (2010) encontró que la calidad deficiente de los caminos, los desvíos por el mal estado de los puentes y la congestión urbana añaden hasta 1 hora 40 minutos al recorrido.
- 1.12 **Intervención propuesta por el programa.** La CCLIP apoyará el desarrollo de infraestructura vial adecuada para mejorar la capacidad de la RVE (incluye la RVAC) con una visión de largo plazo de movilizar recursos de inversión pública. Este primer programa mejorará la RVAC mediante las siguientes obras específicas diseñadas para eliminar cuellos de botella que afectan la capacidad integral del corredor: (i) tramo entre Taras y La Lima (3 km) del corredor San José – Cartago (Ruta 2), que incluye intercambiadores viales de varios niveles y carriles en los extremos, y un paso a desnivel en el centro, con el fin de separar el transporte de carga del tránsito urbano y del transporte público (§1.3); y (ii) 17 obras clave en el corredor San José – San Ramón (Ruta 1), de 54 km, para solucionar la totalidad de sitios de congestión identificados a lo largo del corredor (seis se financiarán con recursos del programa y once con contrapartida).
- 1.13 Como medidas para minimizar el riesgo de que el mejoramiento vial induzca mayor cantidad de vehículos particulares en estos corredores, el programa prevé: (i) un carril exclusivo para el transporte público, que será articulado a los definidos en el Proyecto de Sectorización de Transporte Público (PSTP)²⁶; (ii) el diseño de obras urbanas complementarias a la vialidad, que además de ofrecer zonas verdes, promuevan el uso de medios no motorizados de transporte y disminuyan la necesidad de viajes al articular los corredores viales al desarrollo urbano (§1.16); y (iii) asistencia técnica para modificar la estructura de peajes de tal forma que el recaudo pueda emplearse como instrumento para desestimular el uso del vehículo privado. Igualmente, el programa brindará asistencia técnica para evaluar propuestas bajo modalidad APP en estos corredores, a fin de asegurar la calidad técnica en los estudios de este tipo de proyectos, de mayor

²² Estudios de impacto y evaluaciones ex post confirman el vínculo entre productividad y conectividad del transporte (Diechmann et al, 2000; Henderson et al, 2001; Limao y Venables, 2001; Rattanatay, 2007; Banco de Desarrollo Asiático, 2008; Limi et al, 2015; entre otros).

²³ Situación del ordenamiento territorial en Costa Rica y caracterización del uso del territorio en el GAM. Ponencia preparada para el Informe del Estado de la Nación, 2018. San José, PE.

²⁴ Ídem 2.

²⁵ Fernández, Gómez, Souza y Vega (2011) y Fries (2012).

²⁶ [Proyecto de Sectorización de Transporte Público.](#)

complejidad. El programa incluye actividades de Cooperación Técnica para promover la electromovilidad en el transporte público y cerrar la brecha en temas de género y accesibilidad universal. Con el segundo programa se financiaría infraestructura vial adecuada para mejorar y ampliar la RVE que conecta el área productiva de la zona de San Carlos, y la construcción de las obras urbanas complementarias a la vialidad.

- 1.14 **Justificación de las intervenciones.** Con el fin de atender la problemática identificada (§1.10), el programa contribuirá a resolver algunos de los cuellos de botella en los principales corredores viales que generan congestión en el GAM, con el fin último de mejorar la calidad de vida de la población y aumentar la competitividad del país, medidos en términos de reducción en tiempos de viaje y costos de operación vehicular, promoviendo un tránsito sostenible e integrado al ámbito urbano, de forma inclusiva y resiliente al CC.
- 1.15 **Estrategia del Gobierno de Costa Rica.** El PNT 2011-2035 (MOPT, 2011) definió 15 corredores troncales de la RVAC. Cinco intervenciones en estos corredores fueron priorizadas en el Plan Nacional de Desarrollo 2019-2022: (i) rehabilitación y ampliación de la Ruta Nacional 32 entre la intersección con Ruta 4 y Limón (financiación Eximbank China); (ii) ampliación y rehabilitación de la Ruta 1 entre Barranca y Cañas (3071/OC-CR); (iii) construcción de la nueva carretera a San Carlos; (iv) ampliación del corredor San José – Cartago, entre Taras y La Lima; y (v) ampliación y mejoramiento del corredor San José - San Ramón (ver Figura 2). Por otra parte, el PNT 2011 – 2035, incluye el Proyecto de Sectorización de Transporte Público (PSTP) que reordena las rutas de transporte en el GAM, a partir de la sectorización por áreas de servicio y prevé su implantación gradual y progresiva, iniciando en el centro de San José.
- 1.16 **Plan de descarbonización y Desarrollo Orientado al Transporte (DOT).** Costa Rica está implementando el Plan de Descarbonización, congruente con el cumplimiento de los objetivos de la Agenda 2030 y del Acuerdo de París. Entre otras metas, para el 2035, el Plan espera lograr que el 70% de los buses y taxis serán cero emisiones, partiendo de que no existe flota eléctrica para el transporte público, aunque hay avances importantes para vehículos privados con una red nacional de 66 electrolineras. Otra de las metas del Plan es un incremento de al menos un 10% de los desplazamientos en modos no motorizados dentro del GAM, y que el sistema de transporte público sustituya al automóvil particular como la primera opción de movilidad para la población. Por otra parte, el GdCR promueve el desarrollo urbano bajo un enfoque de DOT ([EEO#5](#)), que consiste en habilitar las áreas que se encuentran dentro de un radio de 500 metros de las principales vías, para un desarrollo urbano compatible con la red vial y los sistemas de transporte público, concepto que junto a una red de carriles exclusivos para buses (hay un primer piloto²⁷) está materializando en el PSTP. El programa apoyará el desarrollo de estos dos temas.
- 1.17 **Innovación y adicionalidad.** El valor agregado de la participación del Banco está en promover un enfoque integral de la vialidad, que incluye: (i) carriles exclusivos para el transporte público en las áreas de servicios definidas en el PSTP (apoyado con ATN/OC-17278-CR), (ii) la electromovilidad a través de nuevos modelos de negocio para buses eléctricos y gestión de sus baterías (apoyado con ATN/AC-1660-RG, ATN/OC-16602-RG, ATN/OC-16603-RG); y (iii) el concepto de DOT, a través de la articulación de la vialidad y el desarrollo urbano para minimizar la necesidad de viajes,

²⁷ [Primer piloto de carriles exclusivos para transporte público.](#)

de zonas verdes e infraestructura para la movilidad no motorizada y para la accesibilidad de personas con discapacidad al transporte público.

- 1.18 **Experiencias previas y lecciones aprendidas.** El Banco ha acompañado al país realizando la preparación y financiamiento de numerosos proyectos de transporte. En 2008, se aprobó una CCLIP (CR-X1007), por hasta US\$850 millones, bajo la cual se ejecutaron satisfactoriamente el primer Programa de Infraestructura Vial (PIV-I) (2007/OC-CR), por US\$300 millones a cargo del Consejo Nacional de Vialidad (CONAVI), y el primer Programa de la Red Vial Cantonal (PRVC) (2098/OC-CR), por US\$60 millones a cargo del MOPT. En la actualidad, se ejecuta satisfactoriamente por parte del MOPT, el segundo PRVC (4507/OC-CR). En 2014, se aprobó el Programa de Infraestructura de Transporte (PIT) (3071/OC-CR y 3072/CH-CR) para rehabilitación de la RVN, por US\$450 millones que está siendo ejecutado satisfactoriamente por el MOPT. Las principales lecciones aprendidas que han sido incorporadas al programa son: (i) contar con un Organismo Ejecutor (OE), con personal idóneo y recursos suficientes para administrar el programa (se utilizará el mismo mecanismo de ejecución del PIT); (ii) tener estudios y diseños detallados de las obras antes de abrir la licitación (se elaboraron los estudios del tramo Taras-La Lima con recursos del PIT); (iii) incluir el mínimo de requisitos necesarios en los Documentos de Licitación (DDL), utilizando criterios incluidos en licitaciones anteriores, con el fin de minimizar el impacto en tiempo y cambios en el proceso licitatorio, por efecto del régimen recursivo especial que hay en Costa Rica; y (iv) adquirir los predios antes del inicio de las obras y tener acuerdos previos con las empresas de servicios públicos para el traslado oportuno de redes.
- 1.19 **Estrategia del Banco con el país.** El programa es consistente con la Estrategia del Banco (EBP) para Costa Rica 2015-2018 (GN-2829-1); se alinea con el objetivo de mejorar la calidad, eficiencia y sustentabilidad de la infraestructura productiva, contribuyendo a reducir los costos asociados al transporte de bienes.
- 1.20 **Alineación estratégica.** El programa es consistente con la Actualización de la Estrategia Institucional (UIS) 2010-2020 (AB-3008) y se alinea con los desafíos de desarrollo de: (i) Productividad e Innovación; y (ii) Integración Económica, proveyendo infraestructura de calidad que garantice el acceso a los servicios públicos de manera fiable y permanente e incrementando la productividad de la economía a través de la mejora de la eficiencia del transporte reduciendo los tiempos y costos del transporte de carga. El programa también es consistente con las áreas transversales de: (i) Igualdad de Género y Diversidad; y (ii) CC y Sostenibilidad Ambiental, por medio de: (a) la incorporación del tema de género y diversidad en los planes estratégicos institucionales del MOPT y del CNC, para mejorar la participación de mujeres en proyectos (¶1.22); (b) la disminución de la huella de carbono del sector transporte y la promoción del DOT (¶1.16) y de la adaptación de los diseños de las obras a efectos del CC para proveer resiliencia ([EEO#14](#)). El 32,9% de los recursos de la operación se invierten en actividades de mitigación y adaptación al CC, según la [metodología conjunta de los BMD](#). Estos recursos contribuyen a la meta de financiamiento climático del Grupo BID. El programa contribuye al Marco de Resultados Corporativos (CRF) de 2016-2019 (GN-2727-6) a través del indicador “caminos construidos o mejorados (km)”.
- 1.21 El programa es consistente 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: (i) 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 (ii) Marco Sectorial de Desarrollo Urbano y Vivienda (GN-2732-6) al promover sistemas de movilidad urbana sostenibles, seguros, e integrados con los usos de suelo y la planificación urbana. Asimismo, la operación está en concordancia con el [Marco de Infraestructura Sostenible del BID](#), en particular en materia de sostenibilidad ambiental, al apoyar el desarrollo del Plan de Descarbonización, a través de la promoción de electromovilidad en el transporte público. Adicionalmente, el programa se encuentra incluido en la actualización del Anexo III del informe del Programa de Operaciones de 2019 (GN-2948-2).

- 1.22 **Aspectos de género.** En el año 2013, se creó la Secretaría Técnica de la Oficina de Igualdad de Género para promover la igualdad y la equidad de género en la normativa, las políticas, los programas, proyectos y acciones del MOPT y órganos adscritos²⁸. En el 2014 también se crea la Comisión Institucional de Igualdad de Género integrada por representantes del MOPT y de sus consejos adscritos²⁹. Con el programa se actualizará la política de género y se implementarán planes de acción en el MOPT y CNC, lo que incluirá el desarrollo de capacidades del MOPT y formación para el personal asignado a este proceso ([EEO#8](#)). Con recursos de cooperación técnica no reembolsable se propone realizar, en forma paralela al programa, un levantamiento de información que identifique las brechas económicas y laborales de mujeres y personas con discapacidad en el sector transporte con el fin de proponer acciones que beneficien a esta población.
- 1.23 **Inclusión de personas con discapacidad.** Según el censo realizado por el INEC en el 2011, las personas con discapacidad representaban el 10% de la población costarricense, pero La Encuesta Nacional sobre Discapacidad de 2018, indica que un 18,2% de las personas de 18 años y más se encuentran en situación de discapacidad. Las Leyes 7600³⁰ de 1996 y 7948³¹ de 1999 contemplan un desarrollo social inclusivo que considera el entorno físico como uno de los elementos primarios para el desarrollo equitativo de la toda la población. Con el programa, se incorporan a la infraestructura vial elementos modernos de acceso al espacio físico para las personas con discapacidad, que van más allá de lo exigido actualmente en legislación nacional, que incluyen pasos peatonales, ascensores, rampas, y aceras³². Adicionalmente, el programa buscará oportunidades laborales para la población con discapacidad, a través del apoyo al Plan de Fortalecimiento de la Comisión Institucional de Género y a la actualización del Plan Estratégico Institucional del CNC, a los cuales se adicionará personas con discapacidad, para que se incluyan campañas de capacitación y sensibilización orientadas a disminuir las brechas económicas y sociales de las personas con discapacidad ([EEO#16](#)).

B. Objetivos, componentes y costo

- 1.24 **Objetivo de la CCLIP.** Facilitar el acceso a financiamiento a largo plazo para invertir en proyectos sostenibles de mejora y ampliación de la RVE del país, y de mejora del desarrollo y la movilidad urbana en el GAM, que promuevan la competitividad como mecanismo para impulsar el crecimiento económico del país. La primera operación de

²⁸ [Constitución de la Secretaría Técnica de la Oficina de Igualdad de Género.](#)

²⁹ [Creación de la Comisión Institucional de Igualdad de Género.](#)

³⁰ Ley N° 7600, Ley de Igualdad de Oportunidades para las Personas con Discapacidad, 1996.

³¹ Ley N° 7948, Convención interamericana para la eliminación de todas las formas de discriminación contra las personas con discapacidad.

³² El costo de incluir estos elementos en un proyecto vial está entre el 3% y el 5% del presupuesto total. Transmilenio, 2019.

- 1.28 Las ampliaciones de las obras viales privilegiarán el transporte público limpio sobre el transporte privado de combustión interna, a través de la implementación, donde sea factible, de carriles exclusivos sobre los cuales se desplazarán los vehículos de servicio público y vehículos privados eléctricos de forma prioritaria. Además, las ampliaciones están diseñadas cumpliendo toda la normativa de seguridad vial³⁵ y serán construidas para ser acompañadas de obras urbanas complementarias que faciliten la intermodalidad con modos no motorizados y la accesibilidad a personas con discapacidad³⁶.
- 1.29 **Componente 2. Desarrollo de capacidades institucionales (US\$4 millones).** Tiene dos subcomponentes: (i) subcomponente de APP (US\$3 millones): financiará actividades de fortalecimiento técnico e institucional del CNC, MOPT y Ministerio de Hacienda, para gestionar proyectos de APP, incluye: asistencia para el desarrollo de al menos dos APP viales durante su ciclo de vida, complementada con el desarrollo de estudios, modelos, evaluaciones, promoción de proyectos, guías y capacitaciones, realizadas bajo la estrategia de aprender haciendo; y (ii) subcomponente de innovación, sostenibilidad y género (US\$1 millones): financiará: (a) el diseño final de obras urbanas complementarias a la vialidad, correspondientes al parque metropolitano de Alajuela, parque lineal de Taras - La Lima y el circuito recreativo de occidente en San Ramón; (b) apoyo a la implementación del modelo de negocio para buses eléctricos de transporte público; y (c) apoyo al fortalecimiento de la equidad de género y personas con discapacidad: mediante la actualización de la política de género y planes de acción que incluyan formación y desarrollo de capacidades en el MOPT y el CNC (¶1.22), y mediante la incorporación en las obras viales de elementos que faciliten el acceso a las personas con discapacidad y el apoyo a oportunidades laborales en el sector transporte (¶1.23).
- 1.30 **Administración, gestión y auditoría (US\$2 millones).** Dentro de este rubro se financiará la gestión fiduciaria, la gestión técnica (¶3.2) y las auditorías del programa.

C. Indicadores claves de resultados

- 1.31 **Caracterización de los beneficiarios del programa.** Los beneficiarios directos serán las personas que utilizan las vías intervenidas, usuarios del transporte de carga y demás actores de las cadenas logísticas; particularmente en el tramo de Taras – La Lima, se contabilizan 132.900 usuarios que utilizan transporte privado y 75.400 usuarios que utilizan transporte público, totalizando 208.300 usuarios que ocupan los 80.300 vehículos que en promedio circulan diariamente. A su vez, en el corredor de San José – San Ramón se contabilizan 38.700 usuarios que utilizan transporte privado y 71.300 usuarios que utilizan transporte público, totalizando 110.000 usuarios que ocupan los 46.600 vehículos que en promedio circulan diariamente.
- 1.32 **Resultados e indicadores.** El principal impacto esperado del programa es la mejora de la competitividad del país mediante el mejoramiento y ampliación de la RVAC en el GAM. Se dará seguimiento a través de la mejora en la calificación del componente Conectividad Vial del Índice de Competitividad Global del Foro Económico Mundial. Los principales resultados esperados de la operación, y que serán evaluados con base en los indicadores propuestos en la matriz de resultados (Anexo II), son: (i) disminución de los costos de operación vehicular del flujo de transporte que circula por la RVAC; (ii) disminución de los tiempos de viaje del flujo de transporte que circula por la RVAC;

³⁵ Se aplican la [Guía técnica para la aplicación de Auditorías de Seguridad Vial en los países de América Latina y el Caribe](#).

³⁶ Ídem 36.

(iii) minimización de las emisiones generadas por el transporte que circula por la RVAC; y (iv) diseño integral de un proyecto vial bajo modalidad APP. Los indicadores de resultados serán medidos directa o indirectamente de acuerdo con las metodologías que se establecen en el plan de monitoreo y evaluación ([EER#2](#)).

- 1.33 En el primer año de la puesta en operación de los proyectos se ha calculado: (i) en el tramo Taras - La Lima, un ahorro en costos de operación vehicular de US\$1,92 millones, se estaría reduciendo el tiempo de viaje en 24,5%, y reduciendo las emisiones de dióxido de carbono (CO₂) en 3.820 toneladas al año; y (ii) por la OBIS en el corredor San José – San Ramón, un ahorro en costos de operación vehicular de US\$46,54 millones, se estaría reduciendo en 5,5% el tiempo de viaje, y reduciendo las emisiones de CO₂ en 29.054 toneladas al año.
- 1.34 **Viabilidad económica.** El análisis de viabilidad económica de los proyectos incluidos en el programa se realizó aplicando la metodología tradicional de evaluación social aplicable a los proyectos de inversión vial, basada en la comparación de los costos totales de transporte, entre la situación “sin proyecto” y la situación “con proyecto”, durante el período de análisis de 22 años (tiempo promedio de ejecución de obras, más el operar y mantener las mismas). Después de la comparación, se obtuvo el flujo de beneficios netos para la sociedad en su conjunto mediante el cual, se calcula el Valor Actual Neto Económico (VANE) utilizando una tasa social de descuento del 12,0%, que es equivalente al retorno económico mínimo requerido a los proyectos. Asimismo, se realizó un análisis de frontera de los indicadores económicos efectuando varias combinaciones de fluctuación de los costos y ahorros determinados en los proyectos.
- 1.35 La conclusión principal de la evaluación es que los proyectos a ser financiados con el programa serán beneficiosos para la sociedad en la medida en que tiene una tasa interna de retorno social mayor que la tasa de descuento para proyectos de inversión pública en Costa Rica. Los beneficios directos provienen principalmente de la reducción en tiempos de viaje, y el ahorro en costos de operación ([EEO#1](#)).
- 1.36 Los resultados de la evaluación realizada con el SIDRA INTERSECTIONS y HDM-4 determinan que, comparando la situación base con la situación con proyecto, indican que los proyectos muestran un VANE de US\$629,98 millones (para la tasa de descuento de 12,0%) y una Tasa Interna de Retorno Económica (TIRE) de 44,8%. El valor de la TIRE es superior a la tasa de corte del 12,0% lo que implica que el VANE es satisfactorio. Por lo expuesto, se considera que el programa es económicamente rentable.

II. ESTRUCTURA DE FINANCIAMIENTO Y PRINCIPALES RIESGOS

A. Instrumentos de financiamiento

- 1.37 Se propone una CCLIP sectorial por un monto hasta de US\$350 millones de Capital Ordinario del BID, con un plazo de diez años, a través de dos operaciones individuales. La primera operación será un programa de obras específicas de US\$178 millones (US\$125 millones financiados por el BID y US\$53 millones financiados por el MOPT a través de CONAVI³⁷), con un plazo de desembolso de cinco años a partir de la vigencia del contrato de préstamo. El presupuesto consolidado por componente se muestra en la Tabla 1 ([EEO#15](#)).

³⁷ [El MOPT y CONAVI financian el mejoramiento y ampliación del corredor San José – San Ramón en su calidad de fideicomitentes del contrato de Fideicomiso suscrito con el Banco de Costa Rica en 2016.](#)

Tabla 1. Montos de la primera operación de la CCLIP (US\$ millones)

Componente	BID	MOPT*	Total
Componente 1. Infraestructura	119	53	172
Componente 2. Desarrollo de capacidades institucionales	4	---	4
Administración, gestión y auditoría	2	---	2
TOTAL	125	53	178

Nota: * Contrapartida para las OBIS del corredor San José – San Ramón (Ruta 1).

- 2.1 La Tabla 2 presenta el cronograma previsto de desembolsos.

Tabla 2. Cronograma de desembolsos (US\$ millones)

Fuente	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5	Total
BID	1,44	36,6	39,2	35,4	12,36	125,0
GdCR (Contrapartida)	0,0	26,4	10,9	10,9	4,8	53,0
Total	1,44	63,0	50,1	46,3	17,16	178,0

- 2.2 **Justificación del instrumento:** El GdCR solicitó que el MOPT sea el OE de la CCLIP y de la primera operación. El MOPT cumple satisfactoriamente con los requisitos de elegibilidad establecidos para la CCLIP (GN-2246-9) y con las Directrices Operativas (párrafo 3.6 del documento GN-2246-11) ya que: (i) cuenta con una sólida experiencia como ejecutor de proyectos financiados por el BID (¶1.18) y ha ejecutado de manera satisfactoria al menos dos proyectos similares con el BID en el sector de transporte en los últimos cinco años (2098/OC-CR y 3071/OC-CR); (ii) en ambos proyectos: (a) el desempeño general de su ejecución y el progreso en la consecución de los resultados esperados fueron satisfactorios; (b) el prestatario y el OE han cumplido las condiciones del Contrato de Préstamo; (c) los informes financieros y de operaciones, incluido entre otros los estados financieros auditados, informes de cuentas, de ejecución presupuestaria y de gestión operativa, fueron preparados y presentados en forma oportuna y poseen un nivel de calidad aceptable en cuando administración financiera y a control operacional de los proyectos; y (d) la operación y el mantenimiento de las inversiones realizadas y finalizadas con financiamiento de los proyectos son adecuados; (iii) el BID ha comprobado la solidez institucional del MOPT, lo que permite asumir que la trayectoria de desempeño satisfactoria se mantendrá durante la ejecución de la primera operación de la CCLIP; y (iv) las áreas de intervención de la CCLIP se alinean con la Estrategia de País y con el objetivo de mejorar la calidad, eficiencia y sustentabilidad de la infraestructura productiva, contribuyendo a reducir los costos asociados al transporte de bienes.
- 2.3 La CCLIP sectorial es un instrumento estratégico para brindar un apoyo financiero y técnico sostenido al sector transporte en Costa Rica, que permite consolidar más de una década de apoyo del BID al MOPT (¶1.18). Además, la CCLIP permitirá agilizar el proceso de preparación de la operación subsiguiente; disminuyendo sus costos transaccionales.
- 2.4 **Cumplimiento de los criterios de elegibilidad de la primera operación individual bajo la CCLIP.** La primera operación cumple con los criterios de elegibilidad de las operaciones individuales de préstamo bajo las CCLIP sectoriales definidos en la política (GN-2246-9) y en sus directrices operativas (GN-2246-11), a saber: (i) está contemplada en el objetivo de facilitar financiamiento a largo plazo de la CCLIP; (ii) la operación fue incluida en la actualización del Anexo III del Informe sobre el Programa de Operaciones de 2019 (GN-2948-2); y (iii) el OE es parte integral, sostenible y ente rector del sector transporte.

B. Riesgos ambientales y sociales

- 2.5 De acuerdo con la Política de Cumplimiento y Salvaguardias Ambientales (OP-703), la operación ha sido clasificada Categoría “B” por los potenciales impactos negativos que se darán esencialmente durante la fase de construcción, relacionados a la posible contaminación del aire, suelo y recursos hídricos y al potencial aumento del nivel de accidentes durante las obras, mayoritariamente en tramos urbanos. Las obras se realizarán mayormente dentro de los derechos de vía, y por tanto los impactos ambientales y sociales se estiman moderados, puntuales, temporales y reversibles mediante la aplicación de medidas de mitigación conocidas y de fácil ejecución y que están incluidas en los planes de gestión ambiental, social, de salud y seguridad ocupacional. Se anticipa que el reasentamiento físico de personas y desplazamiento económico sea de menor magnitud y en algunos tramos solamente, y para ello se establecerá un Plan de Reasentamiento Involuntario (PRI) y Plan de Adquisición Predial para compensar los impactos económicos específicos de la liberación del derecho de vía. No se afectarán poblaciones indígenas. No se anticipa que el proyecto contribuya a la exacerbación del riesgo de desastres durante su etapa de operación, para la fase de construcción se cuenta con un plan de evaluación de eventos naturales y plan de contingencias. Durante la preparación de la operación fueron realizados un Análisis Ambiental y Social (AAS) y así como Planes de Gestión Ambiental y Social (PGAS) y PRI específicos para los proyectos a ser financiados por la operación Ruta 1 y Ruta 2. Los PGAS incluyen medidas preventivas y de mitigación para los impactos ambientales, sociales y de salud ocupacional y de los trabajadores. Asimismo, para cada proyecto se ha realizado una consulta significativa, junto con los estudios socioambientales y los PRI, están publicados en la web del MOPT, del Fideicomiso Ruta 1 y del Banco. Los aspectos más relevantes de las consultas están relacionados con la construcción de puentes peatonales, el manejo de la escorrentía pluvial de las obras, rutas alternas mientras se construye el proyecto, peajes y costo, mecanismos o enlaces de comunicación con las comunidades, como y cuando se pagarán las expropiaciones.

C. Riesgos fiduciarios

- 2.6 Se considera un nivel de riesgo fiduciario medio para la operación. Los principales riesgos identificados son los siguientes:

Tabla 3. Riesgos fiduciarios

RIESGO FIDUCIARIOS	CLASIFICACIÓN RIESGO	ACCIÓN DE MITIGACIÓN
Retrasos en la ejecución por las protestas que se presenten en los procesos de licitación, usando el régimen recursivo de la legislación nacional de Costa Rica.	Medio	<ul style="list-style-type: none">• La UA coordinara el manejo de las protestas (recursos) con la UAP o la UEP-PIT de acuerdo con el componente.• Presentar a la CGR, antes de iniciar cada gran licitación la justificación técnica de los requisitos y criterios de evaluación incluidos en los DDL, así como la estrategia de adquisiciones.• Capacitación del equipo para la atención inmediata de las protestas en la UA, UAP y UEP-PIT.

D. Otros riesgos y temas claves

2.7 Otros riesgos del programa identificados son:

Tabla 4. Otros riesgos de la primera operación

TIPO DE RIESGO*	RIESGO	CLASIFICACIÓN RIESGO	ACCIÓN DE MITIGACIÓN
Desarrollo	Atraso durante la ejecución de obras.	Medio	<ul style="list-style-type: none"> • Liberar el derecho de vía antes del inicio de obras. • Revisar y resolver oportunamente las modificaciones de diseño que presente el contratista.
Sostenibilidad ambiental y social	Atraso en el inicio y cronograma de las obras por las gestiones socioambientales.	Medio	<ul style="list-style-type: none"> • Establecer y mantener desde el inicio de la obra el equipo dedicado a la gestión socioambiental. • Realizar reuniones periódicas con la comunidad para informar del estado de las obras, posibles impactos y sus medidas de mitigación.
Gestión pública y gobernabilidad	Demoras en el inicio de la ejecución de las obras.	Medio	<ul style="list-style-type: none"> • Realizar antes del inicio de las obras el levantamiento de los servicios públicos a reubicar y notificar a las entidades responsables
	Retrasos en la ratificación de la línea CCLIP por la Asamblea Legislativa.	Medio	<ul style="list-style-type: none"> • Iniciar el trámite de ratificación en la Asamblea Legislativa, tan pronto se tenga la aprobación del Directorio del Banco. • Entregar información del programa a los ministerios, sectores y municipalidades beneficiadas, para que apoyen su aprobación en la Asamblea Legislativa.

2.8 **Sostenibilidad de las inversiones.** El tramo Taras - La Lima (3 km) una vez terminado, sería considerado por el GdCR como parte de una concesión de operación y mantenimiento del corredor San José – Cartago (Ruta 2), por un período de 30 años³⁸. En la Ruta 1, el mantenimiento de las obras será financiada con cobros de peaje y con aportes del gobierno al fideicomiso Ruta 1 suscrito con el Banco de Costa Rica.

2.9 **Sobrecostos.** Se cuenta con suficiente información histórica de costos de obras de este tipo, producto de los contratos adjudicados en el PIT, lo cual ha permitido preparar un presupuesto con costos detallados y realistas. Asimismo, en los diseños se dio especial atención a criterios conservacionistas y a la disponibilidad de predios dentro del derecho de vía para evitar sobrecostos en los proyectos. En las recientes licitaciones del PIT los precios han tendido a la baja, al facilitar la participación de empresas internacionales.

III. PLAN DE IMPLEMENTACIÓN Y GESTIÓN

A. Resumen de los arreglos de implementación

3.1 **Prestatario y OE.** El prestatario será la República de Costa Rica. El MOPT será el OE del programa, el cual se apoyará en dos unidades a las que se adicionará el personal y recursos necesarios para la ejecución del Programa: (i) la Unidad Administradora del Proyecto (UAP) del Fideicomiso Corredor San José-San Ramón, que actuará como subejecutor del programa, para la gestión técnica y financiera de las OBIS; y (ii) el Comité Asesor de la Supervisión (CAS) y su Unidad Asesora (UA), pertenecientes al MOPT³⁹, que estará a cargo de la gestión administrativa, técnica, legal y financiera, para el resto del programa, así como del seguimiento control y monitoreo de los contratos del programa

³⁸ Mientras se estructura la concesión, la responsabilidad de mantenimiento de las obras corresponde al CONAVI.

³⁹ Constituidos mediante Decreto Ejecutivo No. 39240 de 2015, que define sus funciones.

que le correspondan. El MOPT conservará la responsabilidad sobre todo el proyecto de gestionar el presupuesto, suscribir los contratos, rendir cuenta sobre el uso de los recursos al Banco, la aprobación de los estados financieros y todas las decisiones de disposición de fondos públicos.

- 3.2 Adicionalmente, el OE tendrá para el programa, el apoyo externo de una Unidad Ejecutora para realizar la gestión administrativa, técnica y legal, y de un Fideicomiso para realizar la gestión financiera. Por eficiencia, el OE podrá valorar o analizar se pretende que estos apoyos sean prestados por las mismas empresas que realizan estas labores para el PIT; en caso de no lograr un acuerdo razonable con alguna de ellas para su participación en el programa, el OE podrá presentar una alternativa a satisfacción del Banco.
- 3.3 **Manual Operativo del Programa (MANOP).** El MANOP describirá en detalle, al menos: (i) las responsabilidades de las instancias participantes en el mecanismo de ejecución del programa; (ii) el detalle del flujo de procesos para realizar las adquisiciones y contrataciones; (iii) los procesos administrativos financieros especiales para el programa; y (iv) los criterios de elegibilidad y selección de obras. Una primera versión del MANOP fue preparada para el programa ([EEO#2](#)).
- 3.4 **Adquisiciones.** El OE será responsable de todos los procesos de adquisiciones de obras y bienes, y de la selección de servicios de consultoría, que se realizarán de conformidad con las Políticas para la Adquisición de Obras y Bienes Financiados por el BID (GN-2349-9) y con las Políticas para la Selección y Contratación de Consultores Financiados por el BID (GN-2350-9); incluyendo el Acuerdo de Uso Parcial del Sistema de Contrataciones Administrativas de Costa Rica en proyectos financiados por el BID. El Plan de Adquisiciones (PA) contiene el detalle de las adquisiciones que se implementarán durante la ejecución ([EER#4](#)).
- 3.5 **Financiamiento retroactivo.** El BID podrá financiar retroactivamente con cargo a los recursos del préstamo los gastos elegibles efectuados por el prestatario antes de la fecha de aprobación del préstamo, hasta una suma máxima de US\$25 millones (20% del monto del préstamo), siempre que se hayan cumplido requisitos sustancialmente análogos a los establecidos en el contrato de préstamo. Dichos gastos deberán haberse efectuado a partir del 20 de junio de 2019 (fecha de aprobación del Perfil de Proyecto), pero en ningún caso se incluirán gastos efectuados más de 18 meses antes de la fecha de aprobación del préstamo.
- 3.6 **Selección Directa:** Se ha previsto que el OE podrá realizar la contratación directa⁴⁰ de: (i) Consorcio INECO-ACCIONA para continuar su labor de Gestor Técnico-Administrativo, por un monto estimado de hasta US\$800,000; y (ii) Banco SCOTIABANK, para dar continuidad a su rol de Fideicomiso de pagos, por un monto estimado de hasta US\$200,000. El **Consorcio INECO-ACCIONA** desarrolla actualmente la gestión administrativa, legal, técnica y ambiental del PIT (3071/OC-CR y 3072/OC-CR), y el **Banco SCOTIABANK de Costa Rica**, desarrolla la gestión financiera, ambos hasta que concluyan los contratos de préstamo del PIT (noviembre de 2020). INECO-ACCIONA y SCOTIABANK fueron seleccionados mediante los procesos competitivos SP No.01-2015 y 02-2015, respectivamente, los cuales contaron con la no objeción del BID por haber resultado evaluados como la mejor oferta técnica y económica para prestar los servicios

⁴⁰ El método de selección directa se utiliza según lo indicado en las Políticas para la Selección y Contratación de Consultores Financiados por el BID (GN-2350-9), punto 3.10, "(a) en el caso de servicios que constituyen una continuación natural de servicios realizados anteriormente por la firma". Lo anterior debido a la necesidad de mantener la continuidad del enfoque técnico, de la experiencia adquirida y la responsabilidad profesional del mismo consultor (punto 3.11).

de gestión requeridos. Teniendo en cuenta que la primera operación de la CCLIP utilizará el mismo esquema de ejecución que el PIT, el cual se desarrolla satisfactoriamente, resulta esencial la continuidad de los servicios del Consorcio INECO-ACCCIONA y el Banco SCOATIABANK, con base en lo dispuesto en la GN-2350-9, párrafo 3.10, inc. (a). Lo anterior debido a la necesidad de mantener la continuidad del enfoque técnico, de la experiencia adquirida y la responsabilidad profesional de dichas empresas. Otros casos de contratación directa, que surjan durante la ejecución requerirán la revisión ex ante y la respectiva no objeción del Banco.

- 3.7 **Condiciones contractuales especiales previas al primer desembolso del financiamiento.** Será condición contractual especial previa al primer desembolso del financiamiento: (a) la aprobación y entrada en vigencia del MANOP (¶3.3); (b) se haya asignado al CAS y a su UA, las funciones, el personal y los recursos necesarios para la ejecución de la primera operación de la CCLIP, de acuerdo con lo que establezca el MANOP (¶3.3) mediante el instrumento legal correspondiente. Estas condiciones son necesarias para garantizar se tenga el mecanismo (¶3.1) (¶3.2) y procedimientos (¶3.3) de ejecución necesarios para la ejecución de la operación.

B. Resumen de los arreglos para el monitoreo de resultados

- 3.8 **Monitoreo.** El plan de monitoreo y evaluación ([EER#2](#)) cubrirá la ejecución de la operación de acuerdo con los indicadores y objetivos de la matriz de resultados. Para ello, se usarán los siguientes instrumentos: (i) informes semestrales indicando el progreso de los indicadores de la matriz de resultados, monitoreando la ejecución física y financiera basada en los planes de trabajo, de ejecución, de adquisiciones y de desembolsos; (ii) auditorías de los estados financieros; y (iii) el Informe de Cierre de Proyecto (PCR). El Banco supervisará el programa a través de revisiones ex ante y ex post de adquisiciones, visitas de inspección y misiones administrativas. El OE mantendrá sistemas apropiados para recopilar información periódica del avance físico y financiero y mantendrá la información actualizada del programa.
- 3.9 **Evaluación.** Para la evaluación ([EER#2](#)) de los resultados esperados del programa se utilizarán metodologías antes y después, así como análisis costo beneficio ex ante. Para el establecimiento de los costos de operación vehicular y tiempo de los usuarios se utilizó el modelo HDM-4.

Matriz de Efectividad en el Desarrollo		
Resumen		
I. Prioridades corporativas y del país		
1. Objetivos de desarrollo del BID		
Retos Regionales y Temas Transversales	-Productividad e Innovación -Integración Económica -Equidad de Género y Diversidad -Cambio Climático y Sostenibilidad Ambiental	
Indicadores de desarrollo de países		
2. Objetivos de desarrollo del país		
Matriz de resultados de la estrategia de país	GN-2829-1	Mejorar la calidad, eficiencia y sustentabilidad de la infraestructura productiva
Matriz de resultados del programa de país	GN-2948-2	La intervención está incluida en el Programa de Operaciones de 2019.
Relevancia del proyecto a los retos de desarrollo del país (si no se encuadra dentro de la estrategia de país o el programa de país)		
II. Development Outcomes - Evaluability		Evaluable
3. Evaluación basada en pruebas y solución	6.3	
3.1 Diagnóstico del Programa	2.0	
3.2 Intervenciones o Soluciones Propuestas	2.3	
3.3 Calidad de la Matriz de Resultados	2.1	
4. Análisis económico ex ante	10.0	
4.1 El programa tiene una TIR/VPN, o resultados clave identificados para ACE	3.0	
4.2 Beneficios Identificados y Cuantificados	3.0	
4.3 Supuestos Razonables	1.0	
4.4 Análisis de Sensibilidad	2.0	
4.5 Consistencia con la matriz de resultados	1.0	
5. Evaluación y seguimiento	8.5	
5.1 Mecanismos de Monitoreo	2.5	
5.2 Plan de Evaluación	6.0	
III. Matriz de seguimiento de riesgos y mitigación		
Calificación de riesgo global = magnitud de los riesgos*probabilidad	Medio	
Se han calificado todos los riesgos por magnitud y probabilidad	Si	
Se han identificado medidas adecuadas de mitigación para los riesgos principales	Si	
Las medidas de mitigación tienen indicadores para el seguimiento de su implementación	Si	
Clasificación de los riesgos ambientales y sociales	B	
IV. Función del BID - Adicionalidad		
El proyecto se basa en el uso de los sistemas nacionales		
Fiduciarios (criterios de VPC/FMP)		
No-Fiduciarios		
La participación del BID promueve mejoras adicionales en los presuntos beneficiarios o la entidad del sector público en las siguientes dimensiones:		
Antes de la aprobación se brindó a la entidad del sector público asistencia técnica adicional (por encima de la preparación de proyecto) para aumentar las probabilidades de éxito del proyecto		

Nota: (*) Indica contribución al Indicador de Desarrollo de Países correspondiente.

Nota de Evaluabilidad

El objetivo general del CCLIP (CR-00005) es facilitar el acceso a financiamiento de largo plazo para invertir en proyectos sostenibles de mejora y ampliación de la Red Vial estratégica (RVE) y de mejora del desarrollo ya la movilidad urbanas en la Gran Área Metropolitana (GAM), que promuevan la competitividad como medio para impulsar la actividad económica del país.

La primera operación (CR-L1139) de este CCLIP tiene como objetivo contribuir a la competitividad del país mediante la mejora y ampliación ambientalmente sostenible de la RVAC que conecta los puertos y pasos de frontera con la GAM, así como, mediante el apoyo al desarrollo de proyectos de infraestructura vial a través de modelos de Asociaciones Público-Privadas (APP) como mecanismo complementario para su financiamiento y gestión.

Los objetivos específicos de esta primera operación son:

i. Disminuir los costos de operación vehicular del flujo de transporte de carga que circula por la RVAC que conecta con la GAM.

ii. Disminuir tiempos de viaje de los vehículos que circulan por la RVAC que conectan con la GAM.

iii. Disminuir las emisiones generadas por el transporte en la GAM y fortalecer la resiliencia a los riesgos de desastre y CC.

iv. Mejorar la capacidad técnica e institucional del GdCR para desarrollar proyectos viales mediante esquemas de APP.

El diagnóstico del programa identifica como principales problemas un rezago en la competitividad, asociado a elevados costos de transporte y tiempos de viaje; así como la necesidad de aseguramiento de recursos de largo plazo, para lo cual sugieren un esquema de APP. Es justamente este segundo enlace el que no queda muy claro. En particular, no es claro qué problema específico relacionado a la implementación de APP es necesario atender.

La lógica vertical, de este modo, se ve afectada pues no queda claro cómo la intervención propuesta conduzca a una mejora en la capacidad técnica e institucional del GdCR para desarrollar proyectos viales mediante esquemas APP. En particular, el indicador de resultado propuesto para el objetivo específico iv no es del todo claro para poder inferir que se ha mejorado la capacidad técnica para desarrollar proyectos viales mediante esquemas APP.

MATRIZ DE RESULTADOS

Objetivo del Proyecto:	Contribuir a la competitividad del país a través de la mejora y ampliación ambientalmente sostenible de la RVAC que conecta el GAM, y apoyar el desarrollo de proyectos de infraestructura vial a través modelos de APP como mecanismo complementario para su financiamiento y gestión. Los objetivos específicos son: (i) disminuir los costos de operación vehicular del flujo de transporte de carga que circula por la RVAC que conecta el GAM; (ii) disminuir tiempos de viaje de los vehículos que circulan por la RVAC que conectan con el GAM; (iii) minimizar las emisiones generadas por el transporte del GAM; y (iv) mejorar la capacidad técnica e institucional del GdCR para desarrollar proyectos viales mediante esquemas de APP.
-------------------------------	--

IMPACTO ESPERADO

Indicadores	Unidad de medida	Línea de base	Año línea de base	Meta final (2025)	Medios de verificación	Comentarios ¹
IMPACTO #1: Mejora de la competitividad del país						
Índice de Conectividad Vial	Puntuación	42,3	2018	44,0	Valor registrado en el componente 2.01 Road connectivity del Pilar de Infraestructura del Informe de Competitividad Global del FEM	Se establecen porcentajes de reducción de tiempo de 5,5% y 24,5% en los tramos intervenidos; los que son trascendentales en la circulación del GAM, se considera que la mejora en su capacidad impactará significativamente a la mejora en la conectividad; por lo que se proyecta que el ICV mejorará en un 4%.

¹ Si el indicador (impacto, resultado y/o producto) cumple con los criterios Pro-Gender, escriba "Pro-Gender" en esta columna. Si el indicador cumple con los criterios de seguimiento de género, escriba "Seguimiento de género" en esta columna. Si el indicador satisface los criterios de Seguimiento étnico, escriba "Seguimiento étnico" en esta columna.

RESULTADOS ESPERADOS

[illegible]

Indicadores	Unidad de medida	Línea de base	Año línea de base	Meta final (2025)	Medios de verificación	Comentarios
Sumario de toneladas retenidas (ahorro) de emisiones de CO ₂ generadas por los vehículos que circulan en el tramo San José – San Ramón.	Toneladas	0	2020	11.449,00	Estudio de tránsito en el corredor vial, intersecciones e intercambios. Estudio de costos de operación mediante la modelación de los flujos de tránsito. Considera solo las OBIS analizadas en el AEP	Los valores de LdB y meta fueron establecidos a partir de los resultados obtenidos en el AEP (EEO#1). El procedimiento de cálculo utilizado se incluye en el PME (EER#2).
Sumario de toneladas retenidas (ahorro) de emisiones de CO ₂ generadas por los vehículos que circulan en el tramo Taras – La Lima	Toneladas	0	2020	3.820,00	Estudio de tránsito en el corredor vial, intersecciones e intercambios. Estudio de costos de operación mediante la modelación de los flujos de tránsito.	
<u>RESULTADO #4: MEJORAR LA CAPACIDAD TÉCNICA E INSTITUCIONAL DEL GDCR PARA DESARROLLAR PROYECTOS VIALES MEDIANTE ESQUEMAS DE APP.</u>						
Proyectos de Obras Viales Diseñadas (diseño Integral) bajo la modalidad de APP	Proyectos	0	2020	1	Contrato de APP	Se entiende por “diseño integral” al conjunto de documentos con los niveles de aprobación requeridos en cada caso para respaldar el inicio del proceso de licitación de un contrato bajo modalidad APP según la normativa nacional vigente (EER#2).

PRODUCTOS

Productos	Unidad de medida	Línea base	Año línea base	Años					Meta final	Medios de verificación	Comentarios
				1	2	3	4	5			
Componente #1 Infraestructura											
Longitud de intercambios Taras – La Lima realizados	km	0	2019					3,6	3,6	Informes semestrales (IS), actas de recepción de obras (ARO)	
Programa de OBIS en el corredor San Ramón – San José											
Lote 1											
Puente Río Ciruelas construido	m					850			850	IS y ARO	
Puente Río Alajuela construido	m					750			750		
Puente Río Segundo construido	m					600			600		
Paso Inferior Firestone construido	m					620			620		
Conector Barreal y rampas Castella construido	metro					600			600		
Lote 2											
Intercambio circunvalación construido y Puente río Torres construido	m					550			550	IS y ARO	
Estaciones de peaje reconstruidas (Río Segundo – Naranjo)	m²					25.000			25.000		

Productos	Unidad de medida	Línea base	Año línea base	Años					Meta final	Medios de verificación	Comentarios
				1	2	3	4	5			
Lote 3											
Intercambio Río Grande construido	m					570			570	IS y ARO	
Intercambio Coyol construido	m					675			675		
Intercambio FANAL construido	m						635		635		
Peaje Los Arcos Construido	m²						12.000		12.000		
Lote 4											
Puente Juan Pablo Segundo construido	m						600		600	IS y ARO	
Radial Río Segundo construido	km						4		4		
Intercambio Río Segundo construido	m						900		900		
Intercambio Grecia construido	m						700		700		
Intercambio Naranjo construido	m						500		500		
Intercambio San Ramón construido	m						500		500		
Estudios para la Nueva Vía San Carlos Realizados	Estudio	0	2019				1		1	Actas de recepción de los estudios (ARE)	

Productos	Unidad de medida	Línea base	Año línea base	Años							
				1	2	3	4	5	Meta final ³	Medios de verificación	Comentarios
Componente #2 Desarrollo de capacidades institucionales											
Estudios de Estructuración integral en al menos dos proyectos APP Realizados	Estudio	0	2019			2			2	ARE	
Evaluación impacto fiscal de garantías en los dos proyectos de APPs Realizado	Estudio	0	2019				1		1	ARE	
Supervisión continua de la distribución de la matriz de riesgos de los 2 APPs Realizada	Estudio	0	2019			1			1	ARE	
Fortalecimiento Institucional General + SICOMI Realizado	Estudio	0	2019			1			1	ARE	
Diseño de Obras Urbanas Complementarias (OUC): Elaboración de tres diseños finales de: (i) parque metropolitano de Alajuela; (ii) parque lineal de Taras-La Lima; y (iii) circuito recreativo de	Diseños	0	2019			3			3	ARE	

occidente en San Ramón realizados											
Estudio de Apoyo al plan de descarbonización Realizado	Estudio	0	2019			1			1	ARE	
Política de Género Institucional del MOPT actualizada, validada y oficializada	Política y plan de acción	0	2019			1			1	Actas de recepción y documentos oficiales	
Plan de fortalecimiento de la Comisión Institucional de Género y personas con discapacidad Realizado	Plan	0	2019			1			1	Actas de recepción del Plan	
Actualización del PEI del CNC con elementos de enfoque de género y personas con discapacidad Realizado	Estudio	0	2019			1			1	ARE	
Asesoría técnica para diseño urbano Realizada	Estudio	0	2019			1			1	ARE	

ACUERDOS Y REQUISITOS FIDUCIARIOS

País: Costa Rica
Proyecto N°: CR-O0005 y CR-L1139
Nombre: Línea de Crédito Condicional para Proyectos de Inversión (CCLIP) Programa de Infraestructura Vial y Movilidad Urbana (PIVMU), y Primera Operación Individual bajo la CCLIP para el Programa de Infraestructura Vial y promoción de Asociaciones Público-Privadas (PIVAPP)

Organismo Ejecutor: Ministerio de Obras Públicas y Transporte (MOPT)
Preparado por: Raúl Lozano (FMP/CCR) y Miguel Baruzzi (FMP/CCR)

I. CONTEXTO FIDUCIARIO DEL PAÍS

- 1.1 La evaluación del Sistema de Adquisiciones Públicas de Costa Rica (2015), con base en la Metodología OECD/DAC concluye que la principal característica del sistema de compras gubernamentales en Costa Rica es su alta dispersión. La ley es única, pero cada contratante emite sus propios reglamentos, los documentos de licitación difieren entre compradores y el país no dispone de un manual único de procedimientos, aunque sí de un Sistema Integrado de Compras Públicas (SICOP). Adicionalmente, muchos organismos autónomos cuentan con normas especiales de contratación administrativa, se presenta un marcado formalismo, abundante regulación en un sistema de control ex ante y atención de protestas (recursos) con intervención de la Contraloría General de la República (CGR), que implica dilatados tiempos hasta poder contar con una adjudicación en firme. El sistema de contrataciones públicas es sólido en regulaciones y control, pero en la práctica se presentan grandes dilaciones en los procesos. Todo ello conlleva que, de momento, el SICOP sea utilizado para las contrataciones financiadas por el Banco solo como un mecanismo de publicidad.
- 1.2 El análisis PEFA para Costa Rica de los sistemas nacionales financieros (2016) concluye que la gestión de las finanzas públicas de Costa Rica es satisfactoria. Dicho informe abarcó esencialmente los gastos del presupuesto aprobado por Asamblea Legislativa (los del gobierno central). La utilización del subsistema de tesorería, mediante caja única, para realizar los pagos de los proyectos financiados por el Banco reduce los riesgos fiduciarios mayores en cuanto a pagos, manejo de flujo de fondos y conciliaciones. Existe un razonable escrutinio de las finanzas públicas por la CGR.
- 1.3 El sistema de programación y monitoreo responde a la mecánica de aprobación y ejecución presupuestal de la administración central, diseñado principalmente para programas permanentes y no para proyectos. El sistema de administración de personal carece de flexibilidad para la ejecución de un proyecto, los cargos son rígidos y el sistema de contratación de personal temporal (consultores) no es ágil, ni permite adecuarse fácilmente a la realidad del mercado. El SICOP no permite usar procedimientos de selección y contratación diferentes a los de la legislación nacional. El Sistema Integrado de Administración Financiera (SIGAF), es un sistema de registro de ejecución presupuestal, que cuenta con los controles internos adecuados para asegurar integridad, confiabilidad y oportunidad. Constituye una base registral

adecuada, pero no permite elaborar estados financieros (EF) de propósito especial, requeridos para un adecuado monitoreo de la ejecución financiera del proyecto.

II. CONTEXTO FIDUCIARIO DEL ORGANISMO EJECUTOR

- 2.1 El MOPT tiene larga experiencia como Organismo Ejecutor (OE) en préstamos con el Banco. Actualmente es el OE del Programa de Infraestructura de Transporte (PIT) (3071/OC-CR y 3072/CH-CR) y el Segundo Programa Red Vial Cantonal (4507/OC-CR), en dónde ha demostrado el cumplimiento de las cláusulas contractuales y una ejecución satisfactoria y el consiguiente logro de objetivos.
- 2.2 La presente operación, plantea emplear la base del mecanismo de ejecución del PIT. Dicho mecanismo incluye la contratación de la figura de una firma gestora y un fideicomiso, pudiendo aprovecharse así la curva de aprendizaje de la Unidad Ejecutora del Proyecto (UEP) y el Fideicomiso existentes. A su vez el OE ha conformado el Comité de Aprobaciones y Supervisión (CAS) y una Unidad Asesora (UA) quienes se encargan de la relación UEP-OE-BID, y supervisará la buena ejecución del programa conforme las cláusulas del Contrato de Préstamo. El CAS deberá aprobar los productos preparados por la UEP y será el responsable de remitirlos al BID para su análisis y/o no objeción.
- 2.3 A su vez la Unidad Administradora del Proyecto (UAP) para las OBIS del Fideicomiso Corredor San Jose-San Ramon que actuará como organismo Subejecutor, cuenta con personal y estructura adecuadas para la ejecución de las actividades previstas en el proyecto, y actuara como entidad convocante de las licitaciones y administrar los contratos que le indique el MOPT, quien como OE será el único ordenador de gasto conservando la responsabilidad, sobre todo el proyecto, de gestionar el presupuesto, suscribir los contratos, rendir cuenta sobre el uso de los recursos al Banco, la aprobación de los EF y todas las decisiones de disposición de fondos públicos.

III. EVALUACIÓN DEL RIESGO FIDUCIARIO Y ACCIONES DE MITIGACIÓN

- 3.1 Se considera un nivel de riesgo fiduciario medio para la operación. Los principales riesgos identificados son los siguientes: (i) riesgo de retrasos en la ejecución por las protestas que se presenten en los procesos de licitación, usando el régimen recursivo de la legislación nacional de Costa Rica, siendo las medidas de mitigación: (a) la UA coordinara el manejo de las protestas (recursos) con la UAP o la UEP-PIT de acuerdo con el componente; (b) presentar a la CGR, antes de iniciar cada gran licitación la justificación técnica de los requisitos y criterios de evaluación incluidos en los DDL, así como la estrategia de adquisiciones; y (c) capacitación del equipo para la atención inmediata de las protestas en la UA, UAP y UEP-PIT; (ii) riesgo de recibir ofertas anormalmente bajas (ofertas ruinosas) y/o retrasos en la ejecución de las obras por problemas financieros del contratista; como medida de mitigación se ha previsto (a) elaborar especificaciones técnicas detalladas, realizar visitas de campo para oferentes al lugar de la obra, garantizar el tiempo necesario para responder todas las preguntas y aclaraciones de los oferentes interesados; (b) realizar precalificación de oferentes y/o exigir requisitos financieros actualizados; y (c) realizar una estimación de costos y mantenerla actualizados los datos al momento de la adjudicación; (iii) riesgo de demoras en la ejecución de las obras originadas por la falta de solución oportuna de conflictos; como medida de mitigación se usarán contratos FIDIC en las principales licitaciones y se activara tempranamente las figuras del Ingeniero y la Comisión de Resolución de Controversias (CRC) prevista en dichos contratos, como

pasos previos del arbitraje; y (iv) riesgo de retrasos en la rendición de cuentas y elaboración de los EF del Programa, debido a la coordinación interinstitucional entre la UEP-PIT y la UAP, siendo la medida de mitigación: (a) acordar y documentar un flujo detallado de procesos que determine claramente las responsabilidades de cada unidad y establezca los plazos para la gestión de desembolsos, rendición de cuenta de uso de fondos y elaboración de los EF del Programa; (b) desarrollar un taller de capacitación en gestión financiera para ambas unidades; y (c) se realizarán dos visitas financieras durante el primer año de ejecución, para validar la implementación de los mecanismos de coordinación definidos y las eventuales medidas de ajuste que se consideren necesarias.

IV. ACUERDOS Y REQUISITOS PARA LA EJECUCIÓN DE LAS ADQUISICIONES

A. Ejecución de las Adquisiciones

- 4.1 **Documentos de Licitación.** Para adquisiciones de Obras, Bienes y Servicios ejecutadas de acuerdo con las Políticas de Adquisiciones, se utilizarán los Documentos de Licitación (DEL) acordados con el BID. Asimismo, la selección y contratación de Servicios de Consultoría se utilizará la Solicitud Estándar de Propuestas (SEP) y documentos acordados con el Banco. La revisión de las especificaciones técnicas, así como de los términos de referencia será ex ante.
- 4.2 **Uso de Sistemas Nacionales.** El SICOP será utilizado solo como un mecanismo de publicación de las adquisiciones del programa, en tanto se concluyen las iniciativas de fortalecimiento y adaptación del SICOP previstas en el acuerdo de uso parcial suscrito el 20 de julio de 2015.
- 4.3 **Selección Directa:** Se ha previsto que el OE podrá realizar la contratación directa de: (i) Consorcio INECO-ACCIONA para continuar su labor de Gestor Técnico-Administrativo, por un monto estimado de hasta US\$800,000; y (ii) Banco SCOTIABANK, para dar continuidad a su rol de Fideicomiso de pagos, por un monto estimado de hasta US\$200,000. El **Consorcio INECO-ACCIONA** desarrolla actualmente la gestión administrativa, legal, técnica y ambiental del PIT (3071/OC-CR y 3072/OC-CR), y el **Banco SCOTIABANK de Costa Rica**, desarrolla la gestión financiera, ambos hasta que concluyan los contratos de préstamo del PIT (noviembre de 2020). INECO-ACCIONA y SCOTIABANK fueron seleccionados mediante los procesos competitivos SP No.01-2015 y 02-2015, respectivamente, los cuales contaron con la no objeción del BID por haber resultado evaluados como la mejor oferta técnica y económica para prestar los servicios de gestión requeridos. Teniendo en cuenta que la primera operación de la CCLIP utilizará el mismo esquema de ejecución que el PIT, el cual se desarrolla satisfactoriamente, resulta esencial la continuidad de los servicios del Consorcio INECO-ACCIONA y el Banco SCOTIABANK, con base en lo dispuesto en la GN-2350-9, párrafo 3.10, inc. (a). Lo anterior debido a la necesidad de mantener la continuidad del enfoque técnico, de la experiencia adquirida y la responsabilidad profesional de dichas empresas. Otros casos de contratación directa, que surjan durante la ejecución requerirán la revisión ex ante y la respectiva no objeción del Banco.
- 4.4 **Financiamiento retroactivo.** El BID podrá financiar retroactivamente con cargo a los recursos del préstamo los gastos elegibles efectuados por el prestatario antes de la fecha de aprobación del préstamo, hasta una suma máxima de US\$25 millones (20% del monto del préstamo), siempre que se hayan cumplido requisitos sustancialmente análogos a los establecidos en el contrato de préstamo. Dichos gastos deberán

haberse efectuado a partir del 20 de junio de 2019 (fecha de aprobación del Perfil de Proyecto), pero en ningún caso se incluirán gastos efectuados más de 18 meses antes de la fecha de aprobación del préstamo.

4.5 **Plan de Adquisiciones.** Todas las adquisiciones, incluidas la contratación anticipada y financiamiento retroactivo, deberán estar incluidas en el Plan de Adquisiciones (PA) aprobado previamente por el BID a través del Sistema de Ejecución de Planes de Adquisición (SEPA)¹ y de conformidad con las estipulaciones especiales del contrato de préstamo.

4.6 **Adquisiciones Principales.** Una vez aprobado el préstamo, el OE será responsable de preparar y actualizar el PA y el Especialista en Adquisiciones (EA) asesorará y evaluará que las licitaciones cumplan con los estándares de calidad esperada conforme las políticas de adquisiciones del Banco vigentes.

Actividad	Método de Selección ²	Fecha Estimada de convocatoria/invitación	Monto Estimado US\$
Obras			
Construcción de obras intercambios viales: Taras y La Lima de Cartago	LPI	Abril 2019 ³	\$ 62,943.000
Diseño y construcción de obras Impostergables para Lote 4	LPI	Julio 2020	\$ 93,750.000
Firmas			
Supervisión de la construcción de obras intercambios viales: Taras y La Lima de Cartago	SBCC	Mayo 2019 ⁴	\$3.500.000
Estructuración Integral en al menos 2 proyectos APP	SBCC	Julio 2021	\$2.000.000
Obras Urbanas Complementarias (OUC): elaboración de 3 Diseños finales de: (i) parque metropolitano de Alajuela; (ii) parque lineal de Taras-La Lima; y (iii) circuito recreativo de Occidente en San Ramón	SBPF	Julio 2021	\$664.000
Individuos			
Gerente de proyecto	3CV	Agosto 2020	\$450.000
Ingeniero de proyecto	3CV	Agosto 2020	\$450.000

4.7 Ver [PA](#) del programa para los primeros 18 meses.

B. Supervisión de las Adquisiciones

4.8 La modalidad de supervisión prevista será principalmente ex ante salvo en aquellos casos que se justifiquen a criterio del Banco en el PA, una supervisión ex post. En el caso de las adquisiciones anticipadas siempre serán ex post, por razón de su naturaleza.

¹ O cualquier otro que lo reemplace, a indicación del BID.

² En caso de tratarse de una adquisición llevada a cabo a través de Sistema Nacional, deberá indicarse en la casilla de Método de Selección.

³ El proceso de selección se avanza por parte del MOPT previo a la aprobación de la operación siguiendo las políticas de adquisiciones del Banco, de acuerdo el numeral 1.9 de la GN-2349-9. El Banco dará No objeción a la adjudicación, solo hasta que se cumplan las condiciones contractuales previas que habiliten la ejecución.

Cuadro 2. Modalidad de las adquisiciones

Tipo de inversión	Monto límite (U\$S miles)	Procedimiento de adquisición
Obras	Mayor o igual a 3.000	LPI
	Entre 250 y 3.000	LPN o Comparación de precios
	Menor a 250	Comparación de precios
Bienes y servicios diferentes a consultoría	Mayor o igual a 250	LPI
	Entre 50 y 250	LPN o Comparación de precios
	Menor a 50	Comparación de precios
Servicios de consultoría / firma consultora	Mayor o igual a 200	Lista corta de seis firmas con amplia representación geográfica (publicidad internacional y nacional)
	Menor a 200	Lista corta de seis firmas que podrán ser de consultores nacionales (publicidad nacional)
Servicios de consultoría individual	n/a	Por lo menos tres candidatos
Las contrataciones directas de bienes, obras, servicios diferentes a consultoría y servicios de consultoría van a requerir revisión ex ante del Banco, según se indique en el PA		

- 4.9 **Disposiciones especiales.** En el caso de obras, antes de iniciar la construcción, se requerirá disponer de los títulos y permisos necesarios en relación a los inmuebles y/o terrenos donde se construirán las obras del programa, la posesión legal, las servidumbres u otros derechos necesarios, así como los derechos sobre las aguas de la obra que se trate.
- 4.10 **Registros y Archivo.** EL OE a través del CAS su UA, coordinara con UAP del subejecutor y la UEP-PIT, para mantener los archivos de sus contratos y gastos. Para la preparación y archivo de los reportes del programa se deben utilizar los formatos o procedimientos que se acordarán con el OE.

V. ACUERDOS Y REQUISITOS EN GESTIÓN FINANCIERA

- 5.1 **Programación y presupuesto.** El responsable de la formulación del presupuesto será el MOPT como OE a través del CAS y la UEP, en coordinación con los agentes fiduciarios contratados (fideicomisos), de acuerdo con la legislación nacional y disposiciones en la materia. El OE realizará todos los procedimientos y la coordinación necesaria para la inclusión en el presupuesto nacional de los recursos necesarios para la ejecución del programa. La base para la formulación del presupuesto será el Plan de Ejecución del Proyecto actualizado y acordado entre el Banco y la UEP.
- 5.2 **Desembolsos y flujo de fondos.** El Banco efectuará los desembolsos principalmente mediante anticipos de fondos según las necesidades de liquidez del proyecto, sustentadas en un plan financiero para seis meses. Una vez se justifique al menos el 60% del saldo acumulado de anticipos pendientes de justificación, el Banco podrá realizar un nuevo anticipo. El nivel de rendición de cuentas del 60% se establece considerando que, si bien para esta operación se mantendrá la base del mecanismo de ejecución del Programa PIT I (3071/OC-CR y 3072/CH-CR), se adiciona un subejecutor: la UAP del Fideicomiso Corredor San Jose - San Ramon, lo que implica un nivel de coordinación adicional para la contabilización y rendición de cuentas del programa, que implicará un ciclo adicional para la elaboración de las justificaciones de uso de recursos anticipados por el Banco. A solicitud del Prestatario y para

situaciones puntuales, el Banco también podrá realizar pagos directos a proveedores o reembolsos de gastos.

- 5.3 Para la administración de la liquidez de los recursos del financiamiento, se prevé el uso del principio de caja única de Tesorería Nacional, por tratarse de ingresos públicos que percibe el GdCR. Se abrirán dos cuentas bancarias en la caja única para la administración exclusiva de los recursos del Programa: Una cuenta será administrada por el Fideicomiso que administra los recursos ejecutados por la UEP-PIT y la segunda cuenta bancaria será administrada por el Fideicomiso Corredor San Jose-San Ramon, que administra los recursos de la UAP. El OE será el responsable de gestionar la apertura de ambas cuentas bancarias ante la Tesorería Nacional.
- 5.4 El único responsable ante el Banco por la adecuada rendición de cuentas de los recursos del Programa será el OE. La UEP definirá e implementará un adecuado sistema de monitoreo y control sobre los recursos del financiamiento desembolsados por el Banco, que contemple los acuerdos y mecanismos de coordinación necesarios con la UAP, para cumplir con el objetivo de rendición de cuentas mencionado. Para estos efectos, utilizará los reportes que el Banco defina, manteniendo registros que faciliten la identificación de los movimientos de recursos del financiamiento.
- 5.5 La revisión de la documentación soporte de los pagos efectuados es realizada, por parte del Banco y/o los auditores externos, en forma ex post al desembolso de los recursos.
- 5.6 **Contabilidad y sistemas de información.** La base para la elaboración de los EF de propósito especial y de las justificaciones de gastos del proyecto, que el OE presentará al Banco, serán los registros contables de los agentes financieros (Fideicomisos), quienes llevan su contabilidad de acuerdo con los requisitos de la legislación nacional para esos casos. La UEP deberá realizar la coordinación para la obtención oportuna e integra de dicha información. Los EF serán presentados con información por componente y producto, de acuerdo con la estructura de la matriz de resultados del proyecto.
- 5.7 Los reportes financieros requeridos semestralmente serán: (i) los EF del programa que incluyen: (a) estado de inversiones acumuladas y estado de efectivo recibido y desembolsos efectuados; y (b) conciliación de la cuenta bancaria donde se administren los recursos del financiamiento.
- 5.8 Los EF del programa serán elaborados sobre la base contable de efectivo.
- 5.9 **Control y auditoría Internos.** El OE, a través de la UEP, será responsable de definir un mecanismo de control interno adecuado al programa y de asegurar que los controles definidos operen y se mantengan durante el período de ejecución y cierre financiero. La ejecución se apoyará en el mecanismo de control interno definido para la administración pública y en particular para los fideicomisos y su normativa aplicable.
- 5.10 **Control externo e informes.** El OE, a través de la UEP, deberá contratar a una firma de auditoría elegible para el Banco. Los informes financieros auditados requeridos serán auditados en base a normas internacionales de auditoría, se presentarán anualmente y al final del plazo de desembolsos del proyecto, de acuerdo con los términos de referencia acordados con el Banco. El OE, a través de la UEP, deberá asegurarse que los fondos correspondientes a los servicios de auditoría están disponibles y han sido reservados hasta la fecha de presentación del último informe al Banco.

- 5.11 **Plan de supervisión financiera.** Considerando la evaluación de la capacidad, el análisis de riesgo y el mecanismo de ejecución previsto, la supervisión financiera incluirá al menos una visita semestral en el primer año de ejecución y al menos una visita anual a partir del segundo año de ejecución.
- 5.12 **Mecanismo de ejecución.** El prestatario será la República de Costa Rica. El MOPT será el OE del programa. El OE se apoyará en dos unidades ya existentes: i) la Unidad Administradora del Proyecto (UAP) para las OBIS del Fideicomiso Corredor San Jose-San Ramon que actuara como subejecutor y ii) la Unidad Ejecutora del Programa PIT (UEP-PIT) del MOPT para el resto del programa; que estará a cargo de gestión administrativa, técnica, legal y financiera, así como el seguimiento control y monitoreo de los contratos del programa que le correspondan a cada una para una eficiente ejecución, conservando el MOPT la responsabilidad, sobre todo el proyecto, de gestionar el presupuesto, suscribir los contratos, rendir cuenta sobre el uso de los recursos al Banco, la aprobación de los EF y todas las decisiones de disposición de fondos públicos.
- 5.13 El OE ya tiene dentro de su propia estructura organizacional una UA y un CAS que autorizara todas las contrataciones, solicitudes de desembolso y rendición de cuentas sobre los recursos del Programa. Por estas condiciones y los niveles de control existentes se considera un nivel de riesgo fiduciario medio para la operación.

DOCUMENTO DEL BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO

PROYECTO DE RESOLUCIÓN DE-___/19

Costa Rica. Línea de Crédito Condicional para Proyectos
de Inversión (CCLIP) del Programa de Infraestructura
Vial y Movilidad Urbana (CR-O0005)

El Directorio Ejecutivo

RESUELVE:

1. Autorizar al Presidente del Banco, o al representante que él designe, para que, en nombre y representación del Banco, proceda a formalizar el acuerdo o acuerdos que sean necesarios con la República de Costa Rica, como prestatario, para establecer la Línea de Crédito Condicional para Proyectos de Inversión (CCLIP) del Programa de Infraestructura Vial y Movilidad Urbana (CR-O0005) hasta por la suma de US\$350.000.000, con cargo a los recursos del Capital Ordinario del Banco.

2. Establecer que los recursos asignados a Línea de Crédito Condicional para Proyectos de Inversión (CCLIP) del Programa de Infraestructura Vial y Movilidad Urbana, mencionada en el párrafo anterior, sean utilizados para financiar operaciones individuales de préstamo, de conformidad con: (a) los objetivos y reglamentos de la Línea de Crédito Condicional para Proyectos de Inversión aprobados mediante la Resolución DE-58/03 y su modificación aprobada mediante las Resoluciones DE-10/07, DE-164/07 y DE-86/16; (b) las disposiciones de los documentos GN-2246-9 y GN-2564-3; y (c) los términos y condiciones que consten en la Propuesta de Préstamo de la correspondiente operación individual.

(Aprobada el ____ de _____ de 2019)

DOCUMENTO DEL BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO

PROYECTO DE RESOLUCIÓN DE-___/19

Costa Rica. Préstamo ____/OC-CR a la República de Costa Rica
Primera Operación individual bajo la CCLIP para el Programa
de Infraestructura Vial y Promoción de Asociaciones
Público-Privadas bajo la Línea de Crédito Condicional
para Proyectos de Inversión CR-O0005

El Directorio Ejecutivo

RESUELVE:

Autorizar al Presidente del Banco, o al representante que él designe, para que, en nombre y representación del Banco, proceda a formalizar el contrato o contratos que sean necesarios con la República de Costa Rica, como prestatario, para otorgarle un financiamiento destinado a cooperar en la ejecución del Programa de Infraestructura Vial y Promoción de Asociaciones Público-Privadas, que constituye la primera operación individual bajo la Línea de Crédito Condicional para Proyectos de Inversión (CCLIP) del Programa de Infraestructura Vial y Movilidad Urbana, aprobada mediante la Resolución DE-___/19 de fecha __ de _____ de 2019. Dicho financiamiento será hasta por la suma de US\$125.000.000, que formen parte de los recursos del Capital Ordinario del Banco, y se sujetará a los Plazos y Condiciones Financieras y a las Condiciones Contractuales Especiales del Resumen de Proyecto de la Propuesta de Préstamo.

(Aprobada el ____ de _____ de 2019)