

COSTA RICA

PROGRAMA RED VIAL CANTONAL

(CR-L1023)

Propuesta de Préstamo

Este documento fue preparado por el Equipo de Proyecto compuesto por: Miroslava E de Nevo (INE/TSP), Jefe de Equipo; Alejandro Taddia (INE/TSP); Vera Lucia Vicentini (INE/TSP); Miguel Coronado (LEG/SGO); Marco Zambrano (Consultor) y Caterina Vecco (INE/TSP).

CONTENIDO

I.	DESCRIPCION Y MONITOREO DE RESULTADOS.....	2
A.	Antecedentes y Resultados	2
B.	Objetivo, Componentes y Costo.....	5
C.	Matriz de Resultados y Principales Indicadores.....	8
II.	ESTRUCTURA DE FINANCIAMIENTO Y PRINCIPALES RIESGOS.....	9
A.	Instrumentos Financieros.....	9
B.	Riesgos Ambientales y Sociales y Medidas de Mitigación.....	9
C.	Riesgo Fiduciario.....	11
III.	PLAN DE IMPLEMENTACIÓN Y ADMINISTRACIÓN	12
A.	Resumen de Medidas de Implementación.....	12
B.	Resumen de Medidas para el Monitoreo de Resultados.....	15

ANEXOS	
ANNEXO I:	Marco de Resultados
ANNEXO II:	Tabla del Plan de Adquisiciones

ENLACES ELECTRÓNICOS
REQUERIDOS
1. Plan de Adquisiciones http://idbdocs.iadb.org/WSDocs/getDocument.aspx?DOCNUM=1576454
2. Plan Operativo Anual (POA)s http://idbdocs.iadb.org/WSDocs/getDocument.aspx?DOCNUM=1576479
3. Esquema de Monitoreo y Evaluación http://idbdocs.iadb.org/WSDocs/getDocument.aspx?DOCNUM=1576491
4. ESMR Marco de Gestión Ambiental y Social Municipal http://idbdocs.iadb.org/WSDocs/getDocument.aspx?DOCNUM=1594163 Informe de Gestión Ambiental y Social Programa Red Vial Cantonal. http://idbdocs.iadb.org/WSDocs/getDocument.aspx?DOCNUM=1594143
OPCIONALES
1. Informe de capacidad institucional de la Agencia Ejecutora http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getDocument.aspx?DOCNUM=1413893

SIGLAS Y ABREVIATURAS

BID	Banco Interamericano de Desarrollo
CCLIP	Línea de Crédito Condicional para Programas de Inversión
CONAVI	Consejo Nacional de Vialidad
CP	Convenios de Participación
CRC	Colones de Costa Rica
DJCA	Declaración Jurada de Compromisos Ambientales
DOP	División de Obras Públicas
EBP	Estrategia del Banco para el País
FML	Facilidad en Moneda Local
FVN	Fondo Vial Nacional
GCR	Gobierno de Costa Rica
IGAS-PRVC	Informe de Gestión Ambiental y Social para el Programa de la Red Vial Cantonal
JVC	Junta Vial Cantonal
MEMR	Microempresas de Mantenimiento Rutinario
MGAS-CCLIP	Marco de Gestión Ambiental y Social para la Línea de Crédito
MGAS-M	Marco de Gestión Ambiental y Social para el ámbito Municipal
MINAE	Ministerio del Ambiente y Energía
MOP	Manual de Operaciones del Programa
MOPT	Ministerio de Obras Públicas y Transporte
PMAS	Planes de Manejo Ambiental y Social
PND	Plan Nacional de Desarrollo
PCDV	Plan de Conservación y Desarrollo Vial
PRVC	Programa Red Vial Cantonal
RVC	Red Vial Cantonal
RVN	Red Vial Nacional
SETENA	Secretaría Técnica Nacional Ambiental
TMD	Tránsito Medio Diario
UC	Unidad Coordinadora del Programa
UGAS	Unidad de Gestión Ambiental y Social
UTGVM	Unidad Técnica de Gestión Vial Municipal

**RESUMEN DEL PROYECTO
COSTA RICA
PROGRAMA RED VIAL CANTONAL
(CR-L1023)**

TÉRMINOS Y CONDICIONES FINANCIERAS			
Prestatario: República de Costa Rica		Plazo de amortización:	25 años
Organismo Ejecutor: Ministerio de Obras Públicas y Transporte (MOPT). a través de la División de Obras Públicas (DOP)		Período de Gracia	5 años
		Período de Desembolso:	5 años
Fuente	Programa	Tasa de interés:	Ajustable
IDB (OC)	US\$60.000.000	Inspección y Vigilancia	*
Local	US\$15.000.000	Comisión de Crédito	*
TOTAL	US\$75.000.000	Moneda: Dólares estadounidenses de la Facilidad Unimonetaria.	
		Opción conversión a Colones de Costa Rica (CRC): Facilidad en Moneda Local (FML). (GN-2365-6)	
ESQUEMA DEL PROYECTO			
Objetivos y Descripción del Programa:			
Esta es la segunda operación individual, financiada a través de la línea CCLIP multisectorial (CR-X1007), aprobada en agosto de 2008. (¶1.16).			
El objetivo es la mejora de las condiciones del estado de la red vial cantonal (RVC) y sus puentes, lo que incidirá en una mejor calidad de vida e ingreso de sus habitantes y por ende, en una reducción de los índices de pobreza. Los objetivos específicos son: (i) aumentar el número de vías en buen estado de la RVC a través de intervenciones de rehabilitación y mantenimiento periódico de las vías que se encuentren en regular o mal estado; (ii) asegurar el mantenimiento rutinario a la totalidad de los caminos rehabilitados por el Programa; (iii) profundizar la participación municipal en el financiamiento de la rehabilitación y del mantenimiento periódico y rutinario; y (iv) desarrollar e implementar un sistema sostenible de gestión municipal de la red vial cantonal, con apoyo técnico, institucional y financiero del gobierno central.			
Condiciones Contractuales Especiales (i) Previas al Primer Desembolso: Creación de la Unidad Coordinadora del Programa (¶3.2a).(ii) Durante la ejecución del programa: Puesta en vigencia del Manual de Operaciones del programa (¶ 3.9), incluyendo el convenio de participación			
Excepciones a la Política del Banco: Ninguna			
El proyecto califica como:		SEQ[] PTI[] Sector[] Geographic[] Headcount[]	
Adquisiciones: Las adquisiciones y contrataciones previstas en el Programa se llevaran a cabo de conformidad con las Políticas para la adquisición de bienes y obras financiados por el BID (GN-2349-7), de julio de 2006, las Políticas para la selección y contratación de consultores financiados por el BID. (GN-2350-7) de julio de 2006, y el Plan de Adquisiciones adjunto.			
Fecha Verificación de ESR: 15 de agosto de 2008 (ESR 32-08)			

* La comisión de crédito, y la comisión de inspección y vigilancia serán establecidas periódicamente por el Directorio Ejecutivo como parte de su revisión de cargos financieros del Banco, de conformidad con las disposiciones aplicables de la política del Banco sobre metodología para el calculo de cargos para prestamos de capital ordinario. En ningún caso la comisión de crédito podrá exceder del 0.75%, ni la comisión de inspección y vigilancia exceder, en un semestre determinado, lo que resulte de aplicar el 1% al monto del Financiamiento, dividido por el numero de semestre comprendido en el plazo original de desembolsos .

I. DESCRIPCION Y MONITOREO DE RESULTADOS

A. Antecedentes y Resultados

- 1.1 **Antecedentes.** El Gobierno de Costa Rica (GCR) solicitó al Banco el apoyo al proceso de recuperación y mejoramiento de su infraestructura de transporte, a través de financiamiento de corto, mediano y largo plazo, para proyectos de inversión en el sector. El Plan Nacional de Desarrollo (PND)¹ elaborado por el GCR establece la prioridad de recuperar esta infraestructura y define metas físicas de mediano plazo. El presente Programa busca la rehabilitación y el mantenimiento de los caminos cantonales así como apoyar el fortalecimiento institucional de las municipalidades y de otros organismos públicos y privados en el sector con miras a conseguir un mejoramiento en las condiciones de seguridad y transitabilidad de las redes viales cantonales que resulte sostenible en el mediano y largo plazo.
- 1.2 **La Red Vial.** La Red Vial Nacional (RVN) está formada por las carreteras primarias, secundarias y terciarias.² La red vial cantonal (RVC) está integrada por los caminos vecinales, las calles locales y los caminos no clasificados. Costa Rica cuenta con una de las redes viales más densas de America Latina, su red vial nacional (RVN) es de aproximadamente 7.503km, de los cuales 4.761km están pavimentados y 2.742km en lastre o grava y tierra, y una red vial cantonal de cerca de 29.014km (4.454km pavimentados y 24.560km en lastre o grava y tierra). El transporte por carretera es el principal medio de movilización de personas y bienes con que cuenta el país y por tal razón resulta un objetivo principal conseguir una mejora en las condiciones de infraestructura y seguridad de las redes viales tanto a nivel nacional como cantonal.
- 1.3 La RVN es atendida por el Ministerio de Obras Públicas y Transporte (MOPT), a través del Consejo Nacional de Vialidad (CONAVI). Por su parte, la RVC, debe ser atendida por las 81 municipalidades con que cuenta el país, con el apoyo del MOPT, de conformidad con el Artículo 15, del Decreto Ejecutivo N° 27917 de Reestructuración del MOPT, que indica que el rol de la División de Obras Públicas (DOP) pasará a enfocarse en la asistencia técnica y apoyo a las municipalidades para la conservación de dicha Red, procurando al mismo tiempo que las municipalidades vayan asumiendo gradualmente sus responsabilidades, en la medida que tengan capacidad técnica y financiera para su cometido.
- 1.4 La RVC representa aproximadamente el 80% de los kilómetros de vialidad del país. El 85% de esas vías son caminos de lastre o tierra de los cuales el 94% están

¹ El PND es el instrumento de planificación gubernamental que integra las políticas públicas para alcanzar los objetivos de desarrollo planteados por una determinada Administración, para garantizar el bienestar del país. Es un plan de carácter vinculante y por tanto constituye en la base para la definición de los planes quinquenales; que a su vez determinan los Planes Anuales Operativos y que se traducen en presupuesto anuales de las instituciones.

² Carreteras primarias: Red de rutas troncales, que sirven como corredores caracterizados por volúmenes de tránsito relativamente altos y con una alta proporción de viajes internacionales, interprovinciales o de larga distancia; Carreteras Secundarias: Rutas que conectan cabeceras cantonales importantes no servidas por carreteras primarias, así como otros centros de población, producción o turismo, que generan una cantidad considerable de viajes interregionales o intercantonales; y Carreteras terciarias: Rutas que sirven de colectoras del tránsito para las carreteras primarias y secundarias y que constituyen las vías principales para los viajes dentro de una región o entre distritos importantes

actualmente en un estado entre regular y malo. Por otra parte, durante la estación lluviosa, la mayoría de estos caminos son prácticamente intransitables y no es posible transitar por estos a una velocidad promedio de más de 10 Km./hora.

- 1.5 El Cuadro siguiente, presenta la extensión y condición de la RVC según su clasificación:

Superficie de Ruedo	Longitud Km.	CONDICIÓN					
		BUENO	%	REGULAR	%	MALO	%
Pavimentada	4.454	1.336	30	2.645	59	473	11
Lastre y tierra	24.560	1.407	6	9.979	41	13.174	53
Total	29.014	2.743	9	12.624	44	13.647	47

- 1.6 En general los caminos vecinales del país tienen una superficie de grava y son en promedio de seis metros de ancho. En la mayoría de los casos, las cunetas y tuberías de drenaje, si existen, no están en buen estado. El tránsito medio diario (TMD) varía entre 50 y 500 vehículos, dependiendo de la zona y de la estacionalidad de la producción agropecuaria. En las épocas de cosecha, aproximadamente hasta un tercio de los vehículos son de tipo camión.

- 1.7 El deterioro por falta de inversiones durante muchos años, ha llevado a la RVC a su condición actual lo que dificulta el acceso de la población y de la producción, incrementando la accidentalidad y produciendo aumentos en los costos que repercuten en la competitividad del país. Por tal motivo con el fin de conseguir fuentes seguras y sostenibles de financiamiento vial, se impulsó una reforma financiera que estableció una estructura tributaria sobre los combustibles para la creación y funcionamiento de un “Fondo Vial Nacional” (FVN) del cual un 25 % del 29% que se recaude por concepto de impuesto único a los combustibles se distribuirá entre los 81 municipios del país para la atención de la RVC.

- 1.8 Para tener acceso a los recursos del FVN destinado a la RVC, cada municipalidad debe desarrollar un Plan de Conservación y Desarrollo Vial (PCDV) –el que debe resultar coherente con los Planes Quinquenal y Anual Operativo de inversiones viales municipales - elaborados por la Junta Vial Cantonal (JVC)³.

Situación Financiera del Fondo Vial Cantonal (Monto en millones de US\$)			
Año	Presupuesto asignado ¹	Monto Transferido ²	Recursos no utilizados ³
2001	8.60	--	--
2002	18.92	10.34	8.24
2003	15.22	14.23	0.88
2004	25.80	24.59	1.21
2005	26.71	25.50	1.21
2006	19.38	18.77	0.61
2007	31.59	30.87	0.72

¹ Monto asignado a los municipios

² Monto efectivamente transferido a los municipios

³ Montos no utilizados por los municipios

- 1.9 Para la utilización del FVN cada municipalidad debe constituir una Unidad Técnica de Gestión Vial Municipal (UTGVM). Esta UTGVM debe contar, al menos, con un ingeniero civil, un técnico asistente y un promotor social. Entre las principales tareas asignadas a la UTGVM están las siguientes: a) elaborar y ejecutar los planes y programas de conservación y

³ Estas juntas son órganos públicos no estatales y son nombradas por el Concejo –ante quien responde- y están integradas por representantes del Gobierno Local, el MOPT y la comunidad. Actúan como entes de consulta en la planificación y evaluación en materia de obra pública vial en el cantón y de servicio vial municipal.

desarrollo vial, en concordancia con las políticas y directrices emitidas por el Concejo Municipal; b) promover la conservación vial participativa a través del fortalecimiento de la organización local y su vínculo con otras instancias afines, con el propósito de propiciar trabajos conjuntos de conservación de las vías públicas y el control social de los proyectos que se realicen; c) realizar y actualizar el inventario de la red de calles y caminos del Cantón; d) promover y facilitar el proceso de educación en escuelas, colegios y otras organizaciones de interés, en torno a la conservación y la seguridad vial; e) propiciar la equidad de género en todas las actividades en la gestión vial; y f) gestionar la obtención de autorizaciones de explotación de fuentes de material, para lo cual debe cumplir con los requerimientos dispuestos al efecto por el MINAE, así como mantener un inventario de posibles fuentes de material ubicadas en el Cantón.

- 1.10 En el marco de la descentralización vial el MOPT y las municipalidades han venido celebrando convenios de cooperación, ([link Convenio](#)) a través de los cuales se ha capacitado técnicamente a funcionarios, transferido equipos en forma temporal y ejecutado obras en forma conjunta, con el fin de fortalecer los recursos humanos y las capacidades técnicas municipales. Las actividades de implementación del programa serán transferidas gradualmente a las municipalidades a medida que éstas vayan logrando la capacidad institucional y técnica requerida; y el MOPT continuará con su rol de organismo ejecutor del programa y fortalecerá su función de órgano rector del sector.
- 1.11 **Estrategia del País.** El GCR busca fortalecer la expansión y mejorar la infraestructura rural básica con acciones orientadas a reducir los costos de transporte, mejorar la accesibilidad y seguridad, incrementando la competitividad. El PND establece la prioridad que se debe dar al mantenimiento, rehabilitación, construcción y mejoramiento de la RVC para mejorar la competitividad, además de servir como conducto que permita la expansión y sostenibilidad del sector turismo del país, que en conjunto propician el desarrollo socioeconómico y cultural de las zonas rurales y por ende, mejora la calidad de vida y el ingreso de sus habitantes, lo que incide directamente en una reducción de los índices de pobreza.
- 1.12 En lo que respecta a la RVC, la estrategia del Ministerio es coadyuvar en la conservación de la vialidad cantonal asistiendo a las municipalidades en el desarrollo de su capacidad de planificación y gestión, para que puedan asumir plenamente sus responsabilidades en esa materia, en concordancia con la política de descentralización. En este sentido el MOPT ha venido apoyando a las municipalidades en la atención de la RVC, con recursos del Gobierno Alemán, por medio de la rehabilitación y mantenimiento de más de 1.100 km. de caminos vecinales durante los últimos años. Adicionalmente, colabora con las municipalidades a través de los recursos de Presupuesto Nacional asignados a la DOP, los cuales se incorporan por medio de la ejecución conjunta de proyectos y la asistencia técnica. Evaluaciones llevadas a cabo por el MOPT muestran un alto grado de sostenibilidad en las actividades de mantenimiento de los caminos rehabilitados, basada en la inclusión de soluciones técnicas adecuadas para mejorar los sistemas de drenaje.

- 1.13 **Estrategia del Banco.** El Programa es consistente con la estrategia del Banco (EBP) para Costa Rica 2006-2010⁴, que tiene como objetivo general contribuir a profundizar el crecimiento económico y el progreso social en el país. Los ámbitos de acción del Banco para contribuir con el objetivo general son: a) fortalecimiento del marco macroeconómico y de gestión del gasto público; b) profundización del modelo de crecimiento e inserción internacional; y c) generación de oportunidades para un crecimiento económico inclusivo. Dentro del segundo ámbito de acción el Banco tiene como estrategia: (i) apoyar los programas de inversión de infraestructura básica, tanto en transporte, como en energía; (ii) mejorar la competitividad y apoyar la creación de cadenas productivas; (iii) disminuir las brechas regionales; y (iv) aumentar la capacidad de gestión ambiental.
- 1.14 El Programa propuesto es consistente con la EBP de: (i) apoyar la rehabilitación y expansión del sistema de transporte que facilite y garantice el transporte de mercancías y productos de y hacia los centros de consumo, producción y exportación; (ii) mejorar la integración física y económica de los sectores rurales tradicionalmente postergados, contribuyendo al esfuerzo de reducción de la pobreza facilitando el incremento en la cobertura y eficiencia de servicios sociales y (iii) apoyar la modernización de la administración pública municipal.
- 1.15 **Justificación de la participación del Banco.** La infraestructura vial muestra una brecha (§1.5) entre la oferta y demanda de atención de la RVC a cargo de las municipalidades. Este programa, con un alcance físico de aproximadamente 2000 km, equivalente al 7 % de la RVC apoya el proceso de su recuperación, en consonancia con los objetivos y las políticas definidas tanto en el Plan Nacional de Desarrollo (PND)⁵ como en la estrategia del Banco. La infraestructura vial rural requiere: (i) mejorar la transitabilidad de la red vial cantonal; (ii) desarrollar la conectividad de las redes viales de transporte, entre sí; (iii) dar sostenibilidad de mediano y largo plazo a su rehabilitación, mantenimiento y operación; (iv) desarrollar la capacidad técnica e institucional de los gobiernos locales y acompañar su gestión vial; y (v) mejorar la capacidad de financiación de la actividad vial a nivel municipal.
- 1.16 El Programa responde a la necesidad de brindar a las comunidades rurales una infraestructura y servicios de transporte que garanticen una accesibilidad permanente a servicios sociales y gubernamentales, servicios económicos y comerciales y oportunidades de empleo y de generación de ingresos, dotando a las áreas rurales de caminos, con estándares técnicos adecuados para las necesidades de la demanda rural y que, si cuentan con el mantenimiento apropiado, brindan continuidad en su operación.

B. Objetivo, Componentes y Costo

- 1.17 El 6 de agosto de 2008 el Banco aprobó un CCLIP por hasta US\$850 millones para contribuir al aumento de la competitividad del país y de la integración económica y

⁴ BID: Estrategia de País con Costa Rica (2006-2010). CP-3267-1 (Diciembre 2006)

⁵ El PND identifica y postula al sector vial como un inductor importante del desarrollo económico, a la vez que reconoce que la situación actual del estado de las vías no es el adecuado e identifica la prioridad de promover su recuperación a corto plazo.

social de la población, a través del mejoramiento de la Infraestructura de Transporte. El presente programa se enmarca en los objetivos establecidos en el CCLIP (CR-X1007). Esta es la segunda operación específica individual de la línea y la primera para la RVC para el mejoramiento sostenible de su nivel de transitabilidad, principalmente mediante el mejoramiento de las condiciones del estado de la red y sus puentes.

- 1.18 Los objetivos específicos son: (i) aumentar el número de vías en buen estado de la RVC a través de intervenciones de rehabilitación y mantenimiento periódico de las vías que se encuentren en regular o mal estado; (ii) asegurar el mantenimiento rutinario a la totalidad de los caminos rehabilitados en el programa; (iii) fortalecer la participación municipal en el financiamiento del mantenimiento rutinario y periódico; y (iv) desarrollar e implementar un sistema sostenible de gestión municipal de la red vial cantonal, con apoyo técnico, institucional y financiero del gobierno central. Para desarrollar nuevos procedimientos de actuación se incluye un plan piloto de creación de microempresas de mantenimiento con pobladores de la zona.
- 1.19 El PRVC está conceptualizado como un programa plurianual; esto obedece tanto al proceso de identificación y selección de las obras por las comunidades y autoridades locales, que torna imposible la identificación a priori de las mismas, como a la naturaleza sencilla y bajo costo y, por consiguiente, alto número de obras. Criterios estrictos de elegibilidad y evaluación de los proyectos asegurarán el cumplimiento de los objetivos del Programa. El Programa propuesto para la RVC rehabilita y mantiene la red; al hacerlo en áreas rurales y relativamente aisladas, facilita el desarrollo de la agricultura y su integración con los mercados, a la vez que promueve, entre otras actividades productivas, la agroindustria y el turismo. Al brindar una mejor accesibilidad física a las comunidades, logra que los servicios sociales se utilicen con mayor intensidad y se presten con mayor eficiencia. Al actuar sobre temas prácticos de gestión municipal, promueve la modernización de la administración pública local y apoya la descentralización política. Para lograr un mayor impacto, el PRVC incluirá la rehabilitación de aproximadamente 2.000 km priorizados en los PCDV, a través de obras de rehabilitación y mantenimiento periódico y rutinario y puentes localizados en esos caminos, cifra que representa aproximadamente un 7% de la RVC, siendo responsabilidad de las municipalidades, como contrapartida, el financiamiento parcial de las obras de rehabilitación y el costo total del mantenimiento rutinario de la RVC.
- 1.20 Los componentes del programa comprenden:

1. Componente 1 - Ingeniería y administración

- 1.21 Administración: Incluye los gastos de la Unidad de Coordinación (UC) del Programa. Estudios y diseños de ingeniería: que comprende los gastos asociados los estudios técnicos (diseños de ingeniería, ambientales, sociales y económicos) de los proyectos de rehabilitación de los caminos cantonales y sus puentes, y que prepararán las obras del Programa. Supervisión: financiará los contratos de

supervisión de las obras del programa. Auditoría Financiera: financiará el costo de las auditorías financieras independientes.

2. Componente 2 - Apoyo a las capacidades e instrumentos de gestión

- 1.22 Este componente está dirigido a: (i) mejorar la capacidad de gestión sobre la infraestructura cantonal de transporte del MOPT y las municipalidades y sus UTGVM para el desarrollo de sistemas de gestión vial y su implementación; mecanismos de financiación; capacitación en temas socioambientales de proyectos viales; revisión y actualización de manuales y guías técnicas y ambientales; y provisión de equipamiento informático; (ii) prestar asistencia técnica a las municipalidades en planificación, adquisición de GPS para el levantamiento de inventarios viales, gestión técnica y financiera de la vialidad cantonal, talleres de capacitación, organización institucional, adquisición de computadoras, etc.; (iii) actualizar los aspectos técnicos aplicados, en particular los relacionados al seguimiento de la condición de la red rehabilitada y los sistemas aplicables a la planificación vial; y (iv) adquirir equipo necesario para la UC del Programa (§3.2), básicamente vehículos, equipos de oficina, computadoras, etc. para su adecuado funcionamiento.

3. Componente 3. Costos Directos

- 1.23 El Programa incluye la rehabilitación y mantenimiento periódico de caminos en lastre y tierra en aproximadamente 2000 Km. de caminos de la RVC; actividades de seguridad vial y; mantenimiento rutinario, de conformidad con el siguiente desglose:
- 1.24 Rehabilitación y mantenimiento periódico de caminos: El PRVC rehabilitará 2.000 km de caminos existentes de la red rural cantonal en las municipalidades participantes⁶. Las obras buscan recuperar la accesibilidad física, dando a los caminos condiciones operativas y de transitabilidad apropiadas a los vehículos livianos y de baja capacidad que atienden las comunidades. Las obras propuestas son sencillas no incluyen ampliación o cambios de trazado; en ningún caso supone la construcción de nuevos caminos. La rehabilitación comprenderá la conformación de la superficie de ruedo, actividades de bacheo, relastrado, remoción de derrumbes y deslizamientos, pequeñas obras de estabilización y contención de laderas, mejoramiento del sistema de drenaje, limpieza de alcantarillas y cunetas y control de la erosión. Mejoramiento y rehabilitación de puentes. Incluye los puentes ubicados en los caminos cantonales a ser rehabilitados.
- 1.25 Mantenimiento Vial: Esta actividad se iniciará inmediatamente después de la rehabilitación de los caminos con estándares técnicos que aseguren su estabilidad y duración, incorporando prácticas de conservación vial que garanticen alcanzar

⁶ En esta primera operación para la RVC, el MOPT ha identificado 42 municipios (<http://idbdocs.iadb.org/WSDocs/getDocument.aspx?DOCNUM=1672762>) y se espera que en 24 de ellos se realizarán trabajos de rehabilitación de obras.. Esta selección inicial podrá ampliarse y/o modificarse con la anuencia del banco en caso de que alguno de los municipios seleccionados no quiera adherirse al Programa y/o que se presenten emergencias en las cuales sea necesario intervenciones del MOPT y que revista particular interés para el desarrollo del Programa. Además, el Programa podrá financiar Rutas Inter-Cantonales Estratégicas, aunque involucren otros cantones y con un límite de 15% de las metas del Programa. La metodología de inclusión y ejecución de estos proyectos deberá formar parte del Manual de Operaciones.

plenamente la vida útil de diseño y aplicando adecuadas prácticas socioambientales y de participación de la población. El Programa prevé que todo camino rehabilitado ingrese en un sistema de gestión del mantenimiento rutinario. Este componente, a ser financiado íntegramente a través de los aportes provenientes de los recursos que reciben las municipalidades del Fondo Vial, incluye el mantenimiento de los caminos que serán rehabilitados por el Programa, los que serán monitoreados para ajustar los mecanismos diseñados.

- 1.26 *Piloto de mantenimiento.* Permitirá desarrollar procedimientos prácticos y de bajo costo de mantenimiento rutinario. La ejecución de las labores será por medio de microempresas de mantenimiento rutinario (MER) que serán creadas y capacitadas por el piloto. Bajo este componente se analizarán los costos de mantenimiento, las modalidades de constitución de MER, integración, rendimiento y sistemas de contratación.
- 1.27 **Costos.** El costo total del Programa será de US\$75 millones, de los cuales US\$60 millones (80%) serán financiados por el Banco. Los restantes US\$15 millones (20%) serán aportados por la contraparte local. La contrapartida para las obras provendrá de los recursos que el FVC le asigna a las municipalidades (US\$ 12 millones) y provenientes del Presupuesto Nacional para la administración. Los costos estimados del Programa, desglosados por componentes, se presentan en el cuadro siguiente, en miles de US\$:

Categoría de Inversión	BID	A. Local	TOTAL
1 Ingeniería y Administración	7.150	3.000	10.150
Administración		3.000	3.000
Estudios y diseños de ingeniería	2.400		2.400
Supervisión de Obras	4.500		4.500
Auditoría Financiera	250		250
2. Apoyo a las capacidades e instrumentos de gestión	7.850		7.850
3. Obras Civiles	45.000	12.000 *	57.000
Rehabilitación de caminos	44.250	9.000	53.250
Mantenimiento de caminos	0	3.000	3.000
Desarrollo del Plan Piloto	750		750
4. Fondo de inspección y vigilancia	0		0
TOTAL	60.000	15.000	75.000

* Recursos provenientes de los aportes de las municipalidades participantes en el Programa

C. Matriz de Resultados y Principales Indicadores

- 1.28 Los resultados esperados estarán relacionados con la provisión de condiciones sustentables de circulación de personas y mercancías. En particular, se espera contribuir a la mejora de la accesibilidad física y transitabilidad existente, lo cual resultará en un mayor aprovechamiento de, y acceso a, servicios públicos y sociales, una reducción de los costos de transporte, reducción de los tiempos de viajes y mayor confiabilidad del servicio. Todos estos beneficios han sido evaluados y cuantificados en otros programas similares. El beneficiario principal será la población rural. Las municipalidades serán beneficiarios directos del fortalecimiento institucional, resultando en una mejora de la eficacia de la gestión vial.

- 1.29 Los principales resultados esperados de esta operación son: (i) la accesibilidad permanente de los caminos rehabilitados en el programa; (ii) disminución de los tiempos de viajes, y (iii) incremento del tránsito. En el mediano plazo, se espera obtener resultados en el nivel de actividad económica, la diversificación y ampliación productiva y la reducción de la pobreza.

II. ESTRUCTURA DE FINANCIAMIENTO Y PRINCIPALES RIESGOS

A. Instrumentos Financieros

- 2.1 El PRVC será ejecutado bajo la modalidad de Préstamo de Inversión y con un plazo de desembolso de cinco años.

B. Riesgos Ambientales y Sociales y Medidas de Mitigación

- 2.2 El GCR cuenta con un Marco Legal Ambiental vigente muy completo, contenido en la Ley Orgánica del Ambiente (Ley 7554), cuyo instrumento principal es el Reglamento General sobre los Procedimientos de Evaluación de Impacto Ambiental (Decreto No. 31849). La responsabilidad de la temática ambiental en el país recae sobre el Ministerio del Ambiente y Energía (MINAE), a través de la Secretaría Técnica Nacional Ambiental (SETENA). Es función de la SETENA exigir y analizar las evaluaciones de impacto ambiental; recomendar acciones para minimizar impactos negativos sobre el medio natural y social; y velar por la ejecución de las resoluciones emitidas en las respectivas Licencias o Viabilidades Ambientales. En general, todo proyecto, de cualquier índole que se quiera emprender, debe pasar por la SETENA.
- 2.3 En cumplimiento de las directrices del Banco, contenidas en las Políticas y Salvaguardias Ambientales y Sociales, durante la preparación del programa de la Red Vial Cantonal para la rehabilitación y mantenimiento de caminos, se desarrollaron, en coordinación con el MOPT y los responsables de la gestión ambiental y social de ese Ministerio, los siguientes documentos: a) Marco de Gestión Ambiental y Social para la Línea de Crédito CCLIP (MGAS-CCLIP), el cual presenta un marco de gestión general para el manejo ambiental y social; b) Marco de Gestión Ambiental y Social para el ámbito Municipal (MGAS-M), el cual a partir del marco general, fue adaptado para ser aplicado en el ámbito municipal y el respectivo Informe de Gestión Ambiental y Social para el Programa de la Red vial Cantona (IGAS-PRVC).
- 2.4 En relación al MGAS-M, el objetivo principal es contar con un instrumento guía en el ámbito Municipal como instancia de supervisión de los proyectos, que permita asegurar la incorporación de las variables ambientales y sociales a lo largo del “ciclo de proyecto” de las obras que se financien con recursos del Programa, con el fin de asegurar la sostenibilidad ambiental y social de las mismas, y cumplir tanto con la legislación ambiental nacional, como con las Políticas y Salvaguardias Ambientales y Sociales del Banco. Entre algunos aspectos el MGAS-M incluye: a) diagnóstico del marco legal e institucional en el

- que se implementará el Programa; b) caracterización ambiental y social del país en función de aspectos socio-ambientales relevantes; c) presentación de metodologías, herramientas, e instrumentos de evaluación socio-ambiental de proyectos viales; d) definición de procedimientos y responsabilidades en la aplicación del sistema de gestión socio-ambiental a lo largo del ciclo de proyecto, incluyendo el sistema de seguimiento y supervisión de la ejecución de los respectivos Planes de Manejo Ambiental y Social (PMAS); y e) la propuesta de un Plan para el Fortalecimiento de la Gestión Socio-Ambiental en el ámbito Municipal.
- 2.5 En relación al IGAS-PRVC, es un documento donde se presenta entre algunos aspectos: los resultados de la evaluación ambiental y social del Programa en forma general; los resultados de la revisión de las Políticas y Salvaguardias del Banco; los documentos ambientales y sociales desarrollados durante la preparación del Programa; un análisis de la capacidad de gestión ambiental y social en el ámbito Municipal; el Plan para el Fortalecimiento de la Gestión Ambiental y Social; y se concluye con la Viabilidad Ambiental y Social del Programa.
- 2.6 Las obras de rehabilitación y mantenimiento periódico de la red vial cantonal existente serán sencillas del punto de vista de ingeniería, de pequeña a mediana magnitud, no incluyen pavimentación, ampliación o cambios de trazado, construcción de by-pass y en ningún caso supone la construcción de nuevos caminos, cruces de áreas ambientales protegidas y de Pueblos Indígenas. En este contexto, no se tiene previsto impactos socio-ambientales negativos que pudieran poner en riesgo el entorno natural o a pobladores ubicados en el área de influencia directa e indirecta donde se ejecutarán las obras. Los potenciales impactos negativos serán de pequeña magnitud, baja significación, localizados y concentrados durante la etapa de ejecución de obras. El presupuesto para la mitigación de los eventuales impactos ambientales que ocurran como consecuencia de las obras de rehabilitación vial será incluido en los presupuestos individuales de los contratos. Considerando lo expuesto y en cumplimiento de las Políticas de Salvaguardia y Medio Ambiente [OP-703], el equipo de proyecto propuso para el PRVC la clasificación de “Categoría B”.
- 2.7 Durante la fase de preparación del Programa, se desarrollaron los Términos de Referencia para la preparación de las Declaraciones Juradas de Compromisos Ambientales (DJCA) que se deberán desarrollar, incluyendo el Formulario D1, instrumento definido por la SETENA para la obtención de la respectiva Licencia o Viabilidad Ambiental. Cabe resaltar que no se podrá iniciar la ejecución de las obras de los proyectos del Programa, si no se cuenta con la respectiva Viabilidad Ambiental por parte de SETENA.
- 2.8 El Programa incluye recursos para el fortalecimiento de la gestión ambiental y social en el ámbito Municipal, los cuales estarán dirigidos por un lado a apoyar la creación de las Oficinas de Gestión Ambiental en aquellas municipalidades donde no se cuente con este tipo de unidades, y por otro lado, a financiar actividades

relacionadas con la gestión, capacitación y equipamiento, en el ámbito municipal, con el fin de fortalecer y mejorar la capacidad de gestión socio-ambiental. Asimismo, está prevista la contratación de consultorías para garantizar una adecuada supervisión socio ambiental de las obras.

C. Riesgo Fiduciario

- 2.9 En términos institucionales y fiduciarios no se anticipan problemas dada la experiencia del ejecutor en programas similares. El MOPT a través de la División de Obras Públicas ejecuta presupuestos importantes y cuenta con experiencia en la ejecución de obras contratadas con el sector privado. El MOPT contará con el apoyo de empresas para la supervisión de las obras. Se han previsto acciones de fortalecimiento institucional para reforzar su estructura organizacional y su capacidad de gestión (1.229). Adicionalmente, la evaluación institucional realizada al MOPT demostró una buena ejecución de sus presupuestos y una adecuada capacidad de realizar las licitaciones y contrataciones, para administrar financieramente los recursos y para ejercer los controles correspondientes.
- 2.10 **Riesgos de ejecución.** El Programa asignará recursos para fortalecer la capacidad de los gobiernos municipales con quienes actuará, analizará alternativas de superación de las limitaciones actuales, establecerá cronogramas para proveerlos con asesoría y capacitación. La sostenibilidad de los proyectos individuales se sustenta en la aceptación de los gobiernos locales del sistema de gestión vial y en la participación comunitaria durante la identificación y priorización de los caminos. Los riesgos ambientales y técnicos se minimizarán mediante la aplicación de diseños y procedimientos de ejecución y control que aseguren la protección ambiental, durabilidad y preservación de los caminos rehabilitados, capacitación de los organismos de supervisión de las obras y del mantenimiento.
- 2.11 **Viabilidad Económica.** Previo a establecer la viabilidad económica de un camino, éste debe superar una serie de requisitos de elegibilidad, relacionados con los criterios de participación que el Programa implementa. Alcanzados estos compromisos, la mayor parte de ellos durante la etapa de incorporación al Programa y de elaboración del PCDV, el camino individualmente considerado se somete a una evaluación económica.
- 2.12 La viabilidad económica se analizará separadamente para dos grupos de caminos, de acuerdo con los niveles de demanda que atienden: (i) por encima de 100 vehículos/día se someten a un estudio formal de evaluación económica, basado en los ahorros de costos de operación de vehículos; estos caminos deberán presentar una tasa interna de retorno superior al 12%. Para establecer esta rentabilidad, se aplicará el modelo RED, especialmente desarrollado para caminos de bajo tránsito; y (ii) por debajo de aquel umbral, se someten a un análisis costo eficiencia, donde el Programa financiará todos aquellos caminos cuya inversión por habitante beneficiado sea igual o inferior a US\$200⁷. Si un camino dado,

⁷ Cabe recordar que los costos de rehabilitación promedio son de US\$25.000/km para los caminos de tránsito medio diario superior a 100 vehículos. Estos valores serán respetados por los diseños de rehabilitación y en los contratos de obra resultantes.

sometido a los estándares técnicos de rehabilitación del Programa, supusiera una inversión por habitante superior a la mencionada, no quedará automáticamente excluido, sino que podrá ser sujeto de mejoras en aquellos puntos críticos que presentan mayores restricciones a la circulación, siempre sin superar el umbral mencionado.

- 2.13 **Esquema de mantenimiento y sostenibilidad de las inversiones:** Según experiencias de otros países, el mantenimiento rutinario ha probado ser suficiente para que el camino alcance la vida útil esperada y dar estabilidad a las labores técnicas realizadas en la rehabilitación de los caminos, esta metodología será impulsada en este programa para lo cual se tiene previsto contratar el mantenimiento rutinario con empresas contratistas locales y además desarrollar un programa piloto de mantenimiento rutinario mediante microempresas de mantenimiento rutinario, quienes recibirán apoyo en su formación y adiestramiento.

III. PLAN DE IMPLEMENTACIÓN Y ADMINISTRACIÓN

A. Resumen de Medidas de Implementación

- 3.1 El prestatario de esta operación es el GCR. El MOPT, será el organismo ejecutor, a través de la División de Obras Públicas (DOP). La DOP tiene entre sus funciones las de asistir y apoyar a los municipios en la conservación de sus redes procurando al mismo tiempo que éstos asuman gradualmente sus responsabilidades en la medida que tengan capacidad financiera y técnica para ese cometido. La Dirección de Gestión Municipal depende del DOP y tiene las siguientes funciones: a) realizar diagnósticos de los recursos administrativos, financieros y técnicos municipales para establecer su capacidad de administrar en forma sostenible la Red Cantonal; b) mantener una base de datos actualizada, así como elaborar y ejecutar convenios para la mejor utilización de los recursos disponibles, identificando e incorporando a los entes locales o regionales con mayor potencial en beneficio de la Red Cantonal; c) desarrollar los planes y programas de trabajo anuales para cooperar con el régimen municipal; d) promover el fortalecimiento institucional de las municipalidades generando las condiciones que redunden en un mayor desarrollo de la Red Cantonal; e) elaborar y ejecutar programas de capacitación para promover la descentralización y la autosuficiencia municipal a favor de la Red Cantonal y la participación directa de sectores organizados de la comunidad en el mantenimiento de sus caminos, proporcionándoles los elementos conceptuales necesarios; y f) actualizar y poner en marcha el plan de transición municipal.
- 3.2 El Programa se implementará a través de una Unidad de Coordinación (UC) a un nivel jerárquico de subdirección de la DOP, en la forma siguiente:
- a. La UC con apoyo de las Dependencias del MOPT involucradas se encargará de la gestión del Programa. Ello implicará coordinar y participar en:

(i) promoción del Programa ante las municipalidades y comunidades y establecimiento y administración de acuerdos con ellos (*convenios de participación, CP*); ii) establecimiento de programas de inversión y de asignaciones presupuestarias, (iii) diseño y coordinación del componente de fortalecimiento institucional, (iv) formulación del manual de operaciones del programa, en el cual se establecerán las guías, mecanismos y procedimientos que se aplicarán en la ejecución del mismo; (v) aplicación y desarrollo del sistema de seguimiento del programa, fiscalizar y presentar informes sobre la ejecución de los proyectos a su cargo; (vi) preparación de informes de avance del programa, tramitación de solicitudes de desembolso, evaluar y disseminar resultado; y (vii) coordinación con otros organismos gubernamentales. La Unidad de Coordinación estará integrada por un equipo técnico con al menos un ingeniero, un especialista financiero, un especialista en adquisiciones, un especialista socio-ambiental. La conformación de esta unidad será condición especial previa al primer desembolso.

- b. La Proveeduría Institucional del MOPT⁸, se encargará de conducir los procesos de contratación administrativa, financiados por este Programa (PRVC) y será apoyada mediante la asignación y contratación de especialistas de adquisiciones. Las municipalidades que demuestren capacidad de gestión del PRVC, (contar con: UTGVM, Unidades de Gestión Ambiental y Social (UGAS) y una estructura administrativa-financiera, debidamente constituidas y en funcionamiento, entre otras) podrán ser los responsables de promover y conducir los procesos de adquisiciones como organismos subejecutores.
 - c. Las municipalidades, a través de sus UTGVM participarán entre otras actividades en: (i) identificar subproyectos y coordinar con la UC, los programas de inversión; (ii) la contratación de las actividades previstas en los proyectos; (iii) la realización de aportes o contribuciones al costo de las obras para los componentes de rehabilitación y mantenimiento; y (iv) la fiscalización de la ejecución de los proyectos y la presentación de información sobre posibles dificultades en la realización de los mismos.
- 3.3 El MOPT firmará Convenios de Participación (§3.2 a) con las municipalidades, para la ejecución del PRVC, estos convenios establecerán entre otras, las siguientes responsabilidades: (i) la adquisición de las obras y bienes de acuerdo con los procedimientos establecidos en el MOP; (ii) la participación en el programa de fortalecimiento institucional y el compromiso de llevar a cabo los planes de acción que acuerden; (iii) el cofinanciamiento de las obras de rehabilitación y el financiamiento del mantenimiento rutinario de las obras

⁸ La **Proveeduría** es una Unidad bien organizada y eficaz en su gestión. Todos los procesos de adquisiciones y contrataciones del MOPT son procesados por esta. La Unidad en el año 2007 procesó 860 solicitudes de adquisición o contratación, empleando diferentes métodos de contratación y consolidando adquisiciones cuando fue conveniente. La Unidad es responsable de procesar las adquisiciones en un ciclo que se inicia con la recepción de la solicitud de compra debidamente autorizada y culmina con el almacenamiento de los bienes recibidos en los depósitos administrados por la misma unidad de proveeduría. Los procesos de contrataciones de obras y consultoría son llevados a cabo con la participación de la Unidad Ejecutora Responsable (principalmente la División de Obras Públicas) que resuelve los aspectos técnicos, y la Proveeduría que resuelve los aspectos administrativos de la contratación.

- rehabilitadas en el Programa; y (iv) la realización de las asignaciones presupuestarias y liberación de los fondos para el mantenimiento de los caminos rehabilitados por el Programa.
- 3.4 **Cobertura geográfica:** el PRVC intervendrá en todas las municipalidades del país en mejorar la capacidad de gestión de los mismos y sus UTGVM; capacitar en planificación y gestión técnica y financiera de la vialidad rural, realizar talleres de capacitación, organización institucional, guías técnicas y socioambientales de proyectos viales; realizar inventarios viales, y proveer equipamiento informático; actualizar continuamente en aspectos técnicos relacionados al seguimiento de la condición de la red rehabilitada y los sistemas aplicables.
- 3.5 **Criterios de elegibilidad de los caminos:** institucionales, técnicos, ambientales, sociales y económicos. Los criterios institucionales se refieren al nivel de identificación de las comunidades incluidas en la zona de influencia de un determinado proyecto con éste; en este sentido, el Programa sólo financiará aquellos caminos que hayan sido identificados como prioritarios en el PCDV y donde las autoridades locales manifiesten su compromiso de financiar su mantenimiento. Los criterios técnicos y ambientales se refieren a las características de construcción de los proyectos propuestos, la validez de sus medidas de protección ambiental y su funcionalidad dentro de la red vial del Cantón. Los criterios sociales se refieren a la necesidad de integrar las zonas más pobres a las actividades económicas y sociales y contribuir a mitigar la pobreza mediante generación de empleo.
- 3.6 El Programa busca la desconcentración de actividades; para ello, funciones operativas tales como la contratación y supervisión de estudios y obras de caminos vecinales y la supervisión podrán ser transferidas a las municipalidades. (§3.2b). Las obras del Programa serán ejecutadas por empresas contratistas privadas. La supervisión técnica y ambiental de las obras y la ejecución de los estudios y servicios de apoyo técnico del Programa estarán a cargo de empresas de consultoría y/o consultores individuales, que serán contratados siguiendo los procedimientos del Banco.
- 3.7 Para la elaboración de los estudios y proyectos de ingeniería de los tramos de la red cantonal que será intervenida en el Programa, se contratará un levantamiento detallado del camino, determinando el tipo de deterioro, su localización planimétrica y propondrá un tipo de solución y respuesta técnica. La respuesta técnica conformará un proyecto básico que tiene en cuenta el tipo de suelo, estado de la capa de rodadura y obras de drenaje, y condiciones de erosión. El relevamiento también estimará las cantidades de obra que servirán de referencia para la licitación de las obras.
- 3.8 Adicionalmente, el programa prevé la elaboración de un documento de procedimientos para rehabilitación de caminos rurales que identifique los defectos más comunes y sistematice las soluciones para la reconstrucción y restauración de dicha red. El MOPT asesorará en la elaboración de los planes viales de las

municipalidades participantes con el fin de seleccionar algunos caminos para iniciar los procesos de consulta y de preparación del marco institucional y financiero para las negociaciones con los gobiernos locales.

- 3.9 A fin de garantizar la consistencia en la ejecución, la UC desarrollará un Manual Operativo del Programa (MOP) en el que se establezca claramente las directrices y procedimientos que se utilizarán en el desarrollo del mismo, incluyendo i) normas y procedimientos para su implementación ii) estructura institucional general; iii) procedimientos de desembolsos, contabilidad, procesos de adquisiciones, distribución de responsabilidades, controles internos, etc.; y iv) procedimientos de identificación, preparación, aprobación de proyectos y su monitoreo, entre otras. La puesta en vigencia de este manual será condición contractual especial previa al inicio de los procesos de contratación de la primera obra.
- 3.10 El sistema contable del MOPT incluye la contabilidad de Gobierno que se lleva a cabo de modo integrado con la ejecución presupuestal en el SIGAF. Este sistema maneja la información agrupada según partidas presupuestarias. Además, el MOPT cuenta con otros sistemas informáticos de utilidad interna que permiten identificar adecuadamente, proyectos, contratos, actividades y categorías de gasto como se requiere en el Programa.
- 3.11 **Adquisición de bienes y servicios.** La adquisición de bienes y servicios, la contratación de obras y la selección y contratación de servicios de consultoría, se realizarán de conformidad con las Políticas del Banco GN-2349-7 y GN-2350-7. El plan de adquisiciones adjunto presenta el detalle de los procesos de contratación que se utilizarán en el programa.
- 3.12 **Moneda.** El Gobierno de la Republica de Costa Rica ha solicitado al Banco el uso de la Facilidad en Moneda Local (FML). El Programa se concretaría a través de recursos de la Facilidad Unimonetaria en Dólares Norteamericanos del Capital Ordinario del Banco y estará sujeto al Marco Operativo para la Concesión de Préstamos en Moneda Local (Documento GN-2365-6). Con el fin de tener la posibilidad de minimizar el riesgo cambiario, el Gobierno de la Republica de Costa Rica tendría el derecho, bajo lo establecido en la FML, a la conversión de los desembolsos y saldos adeudados en “Colones de Costa Rica”. Al emplear la FML en la presente operación, se esta atendiendo la necesidad que al respecto manifestó el Gobierno de Costa Rica de desarrollar una estrategia de endeudamiento público con componentes crecientes de moneda local, con recursos de la Facilidad Unimonetaria del capital ordinario del Banco.

B. Resumen de Medidas para el Monitoreo de Resultados

- 3.13 El esquema de monitoreo incluye misiones de administración, informes de progreso semestrales, el plan operativo anual y auditorias anuales externas. El detalle de estas actividades se encuentran en el documento “Esquema de Monitoreo y Evaluación”.

<p>COSTA RICA PROGRAMA DE RED VIAL CANTONAL CR-L1023 Marco de Resultados</p>			
Objetivo del Proyecto	El objetivo del Programa es la mejora sostenible del nivel de transitabilidad, principalmente mediante la mejora de las condiciones del estado de la red y sus puentes, lo que incidirá en una mejor calidad de vida e ingreso de sus habitantes y por ende, en una reducción de los índices de pobreza. El propósito es: Incrementar la accesibilidad física de la población rural a servicios públicos, económicos y sociales		
Indicador de Resultados	Línea Base	Meta	
Disminución de los días de no transitabilidad			
- Reducir en 20% en promedio los días de no transitabilidad en los caminos	100	80 20%	Al final del Programa. (AFP)
Reducción del tiempo de viaje			
- Reducir el tiempo medio de viaje de los usuarios, entre origen y destino en caminos en un 20%.	40 minutos	32 minutos 20%	AFP, el tiempo de viaje medio será menor que aquel al inicio del proyecto, medido en tramos promedio sobre un recorrido medio de 15 km, en una sola dirección.
Incremento del tránsito			
- El volumen de tránsito general y comercial aumenta en un 20%.	100	120 20%	Al inicio del programa se seleccionará una muestra de al menos 10 tramos de caminos en los cuales se realizarán conteos de tránsito, a fines del tercer año de concluidas las obras.

	Base	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5	Meta
Componente. Obras Civiles							
<u>Productos</u>							
- Rehabilitación de caminos vecinales (Km)	0	100	400	500	500	500	2000 km.
- Piloto de Mantenimiento de caminos				100	100	100	100 km
Mantenimiento de Caminos			200	600	1100	1500	3400 km
Componente de Ingeniería Administración							
Estudios técnicos y económicos terminados y disponibles para contratar las obras	0	500	600	600	500		2200 km
Componente. Apoyo a las capacidades e instrumentos de gestión							
<u>Productos</u>							
- Planes de Inversión Vial Participativo realizados	0	25	25				50
- Profesionales de las unidades técnicas de gestión vial municipal (UTGVM) entrenados y capacitados en los temas técnicos, ambientales, sociales , financiero y de adquisición del Programa	0	25	25	-			50
-Unidades de gestión ambiental y social creadas y en funcionamiento.	0	4-	6	6	6	2	24
- Revisión y actualización de los manuales de rehabilitación de caminos incluyendo temas socio ambientales	0	-	100	-	-	100 %	
<u>Resultados finales</u>							
- mejora la gestión de la conservación vial de los caminos beneficiados por el Programa	Bien: 0% Regular: 50% Mal: 50%	50% 29% 16%	58% 27% 15%	61% 25% 14%	65% 22% 15%	75% 25% 0%	Estado de conservación de la red vial intervenida por el Programa

COSTA RICA
PROGRAMA RED VIAL CANTONAL (PRVC)
(CR-L1023)

Tabla de Plan de Adquisiciones

Descripción	Costo Estimado (US\$)	Método de Adquisición	Revisión	Fuente de Financiamiento e Porcentaje		Pre-calificación (Si/No)	Fechas Estimadas	Situación
				BID %	Local %		Publicación del Aviso Específico de Licitación	
1. Bienes								
1. Adquisición de equipos de cómputo	40.000	CP	ex-ante	100%		No	Marzo 09	Pendiente
2. Adquisición GPS	20.000	CP	ex-ante	100%		No	Marzo 09	Pendiente

Descripción	Costo Estimado (US\$)	Método de Adquisición	Revisión	Fuente de Financiamiento e Porcentaje		Pre-calificación (Si/No)	Fechas Estimadas	Situación
				BID %	Local %		Publicación del Aviso Específico de Licitación	
2. Obras/								
1. Obras de Rehabilitación Caminos vecinales Municipio 1 (50Km)	1.250.000	LPN	ex-ante	100%		No	Julio 09	Pendiente
2. Obras de Rehabilitación Caminos vecinales municipio 2 (50Km)	1,250.000	LPN	ex-ante	100%		No	Julio 09	Pendiente
3. Obras de Rehabilitación Caminos vecinales municipio 3 (50Km)	1.250.000	LPN	ex-ante	100%		No	Julio 09	Pendiente
4. Obras de Rehabilitación Caminos vecinales municipio 4 (50Km)	1.250.00	LPN	ex-ante	100%		No	Julio 09	Pendiente
5. Obras de Rehabilitación	1.250.000	LPN	ex-ante	100%		No	Julio 09	Pendiente

Descripción	Costo Estimado (US\$)	Método de Adquisición	Revisión	Fuente de Financiamiento e Porcentaje		Pre-calificación (Si/No)	Fechas Estimadas	Situación
				BID %	Local %		Publicación del Aviso Específico de Licitación	
Caminos vecinales municipio 5 (50Km)								
6. Obras de Rehabilitación Caminos vecinales municipio 6 (50Km)	1.250.000	LPN	ex-post	100%		No	Noviembre 09	Pendiente
7. Obras de Rehabilitación Caminos vecinales municipio 7 (50Km)	1.250.000	LPN	ex-post	100%		No	Noviembre 09	Pendiente
8 Obras de Rehabilitación Caminos vecinales municipio 8 (50Km)	1.250.000	LPN	ex-post	100%		No	Noviembre 09	Pendiente
8 Obras de Rehabilitación Caminos vecinales municipio 9 (50Km)	1.250.000	LPN	ex-post	100%		No	Noviembre 09	Pendiente
8 Obras de Rehabilitación Caminos vecinales municipio 10 (50Km)	1.250.000	LPN	ex-post	100%		No	Noviembre 09	Pendiente

Descripción	Costo Estimado (US\$)	Método de Adquisición	Revisión	Fuente de Financiamiento y Porcentaje		Pre-calificación (Si/No)	Fechas Estimadas	Situación
				BID %	Local %		Publicación del Aviso Específico de Licitación	
3. Servicios de Consultoría								
1. Revisión y diseño del sistema de mantenimiento incluido normas técnicas y manuales de mantenimiento vial rutinario	30.000	SCC	ex-post	100%		No	Diciembre 09	Pendiente
2. Revisión de normas técnicas específicas para la rehabilitación de los caminos	30.000	SCC	ex-ante	100%		No	Enero 09	Pendiente

Descripción	Costo Estimado (US\$)	Método de Adquisición	Revisión	Fuente de Financiamiento y Porcentaje		Pre-calificación (Si/No)	Fechas Estimadas	Situación
				BID %	Local %		Publicación del Aviso Específico de Licitación	
vecinales								
3. Revisión y Actualización de Planes de Inversión Vial Participativo (5 Planes)	50.000	SCC	ex-post	100%		No	Diciembre 09	Pendiente
4. Revisión y Actualización de Planes de Inversión Vial Participativo (5 Planes)	50.000	SCC	ex-post	100%		No	Diciembre 09	Pendiente
5. Revisión y Actualización de Planes de Inversión Vial Participativo (5 Planes)	50.000	SCC	ex-post	100%		No	Enero 10	Pendiente
6. Revisión y Actualización de Planes de Inversión Vial Participativo (5 Planes)	50.000	SCC	ex-post	100%		No	Enero 10	Pendiente
7. Revisión y Actualización de Planes de Inversión Vial Participativo (5 Planes)	50.000	SCC	ex-post	100%		No	Junio 10	Pendiente
8. Diseño de talleres de capacitación para las UTGVM en temas de ingeniería	30,000	SCC	ex-ante	100%		No	Marzo 09	Pendiente
9. Diseño de talleres de capacitación para las UTGVM en temas socio ambientales	30.000	SCC	ex-ante	100%		No	Marzo 09	Pendiente
10. Diseño de talleres de capacitación para las UTGVM en temas administrativos.	30.000	SCC	ex-ante	100%		No	Marzo 09	Pendiente
11. Diseño técnicos 50km de caminos vecinales	75.000	SBMC	ex-ante	100%		No	Julio 09	Pendiente
12. Diseño técnicos 50km de caminos vecinales	75.000	SBMC	ex-ante	100%		No	Julio 09	Pendiente
13. Diseño técnicos 50km de caminos vecinales	75.000	SBMC	ex-ante	100%		No	Julio 09	Pendiente
14. Diseño técnicos 50km de caminos vecinales	75.000	SBMC	ex-ante	100%		No	Julio 09	Pendiente
15. Diseño técnicos 50km de	75.000	SBMC	ex-ante	100%		No	Julio 09	Pendiente

Descripción	Costo Estimado (US\$)	Método de Adquisición	Revisión	Fuente de Financiamiento y Porcentaje		Pre-calificación (Si/No)	Fechas Estimadas	Situación
				BID %	Local %		Publicación del Aviso Específico de Licitación	
caminos vecinales								
16. Diseño técnicos 50km de caminos vecinales	75.000	SBMC	ex-post	100%		No	diciembre 09	Pendiente
17. Diseño técnicos 50km de caminos vecinales	75.000	SBMC	ex-post	100%		No	diciembre 09	Pendiente
18. Diseño técnicos 50km de caminos vecinales	75.000	SBMC	ex-post	100%		No	diciembre 09	Pendiente
19. Diseño técnicos 50km de caminos vecinales	75.000	SBMC	ex-post	100%		No	diciembre 09	Pendiente
20. Diseño técnicos 50km de caminos vecinales	75.000	SBMC	ex-post	100%		No	Junio 10	Pendiente
21. Diseño técnicos 50km de caminos vecinales	75.000	SBMC	ex-post	100%		No	Junio 10	Pendiente
22. Diseño técnicos 50km de caminos vecinales	75.000	SBMC	ex-post	100%		No	Junio 10	Pendiente
23. Diseño técnicos 50km de caminos vecinales	75.000	SBMC	ex-post	100%		No	Junio 10	Pendiente
24. Diseño técnicos 50km de caminos vecinales	75.000	SBMC	ex-post	100%		No	Junio 10	Pendiente

LPI: Licitación Pública Internacional; LIL: Licitación Internacional Limitada; LPN: Licitación Pública Nacional; CP: Comparación de Precios; CD: Contratación Directa; AD: Administración Directa; SBCC: Selección Basada en Calidad y Costo SBC: Selección Basada en Calidad; SBOF: Selección Basada en Presupuesto Fijo; SBMC: Selección Basada en Menor Costo; SCC: Selección Basada en Calificación de los Consultores; SD: Selección Directa.

DOCUMENTO DEL BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO

PROYECTO DE RESOLUCIÓN DE-___/___

Costa Rica. Préstamo ____/OC-CR a la República de Costa Rica
Programa Red Vial Cantonal

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 red vial cantonal. Dicho financiamiento será hasta por la suma de US\$60.000.000, que formen parte de los recursos de la Facilidad Unimonetaria del Capital Ordinario del Banco, y se sujetará a los Plazos y Condiciones Financieras y a las Condiciones Contractuales Especiales del Resumen Ejecutivo de la Propuesta de Préstamo.

(Aprobada el ____ de _____ de ____)

LEG/SGO/CID/IDBDOCS#1613676
CR-L1023