

COSTA RICA

**PROGRAMA DE INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE (PIT) Y
PRIMER PROGRAMA DE INFRAESTRUCTURA VIAL (PIV)**

(CR-X1007 y CR-L1022)

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); Claudia Franco (FIN/TRY); Marco Zambrano (Consultor); Leonardo Petrone (Consultor) y Caterina Vecco (INE/TSP).

CONTENIDO

I.	DESCRIPCIÓN Y MONITOREO DE RESULTADOS.....	2
A.	Antecedentes y Resultados	2
B.	Objetivos, Componentes y Costos.....	5
C.	Matriz de Resultados e Indicadores Principales	9
II.	ESTRUCTURA DE FINANCIAMIENTO Y PRINCIPALES RIESGOS	10
A.	Instrumentos de Financiación	10
B.	Riesgos Ambientales y Sociales y Medidas de Mitigación.....	10
C.	Riesgo Fiduciario.....	12
III.	PLAN DE IMPLEMENTACION Y ADMINISTRACION	13
A.	Resumen de medida de Implementación.....	13
B.	Resumen de medidas para el Monitoreo de Resultados	15

ANEXOS

ANEXO I: Marco de Resultados

ANEXO II: Tabla de Plan de Adquisiciones

ENLACES ELECTRÓNICOS

Requeridos

1. Plan de Adquisiciones
<http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getDocument.aspx?DOCNUM=1434892>
2. Plan Operativo Anual (POA):
<http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getDocument.aspx?DOCNUM=1413972>
3. Esquema de Monitoreo y Evaluación:
<http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getDocument.aspx?DOCNUM=1413896>
4. ESMR
Informe de Análisis Ambiental del Programa:
<http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getDocument.aspx?DOCNUM=1413793> Marco de Gestión Ambiental y Social para la Línea de Crédito (MGAS-CCLIP)
<http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getDocument.aspx?DOCNUM=1413816> Informe de Gestión Ambiental y Social del primer programa a financiarse con la línea de crédito (CCLIP) llamado Programa de Infraestructura Vial. (IGAS-PIV)
5. <http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getDocument.aspx?DOCNUM=1434956> Clasificación Ambiental y Salvaguardias.

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
DJCA	Declaración Jurada de Compromisos Ambientales
EBP	Estrategia del Banco para el País
FONAFIFO	Fondo Nacional de Financiamiento Forestal
GCR	Gobierno de Costa Rica
HDM	Highway Design and Maintenance Standards Model
IGAS-PIV	Informe de Gestión Ambiental y Social del primer programa
IRI	Índice de Rugosidad Internacional
ISDP	Informe de Seguimiento de Proyecto
MGAS-CCLIP	Marco de Gestión Ambiental y Social para la Línea de Crédito
MINAE	Ministerio del Ambiente y Energía
MOPT	Ministerio de Obras Públicas Y Transporte
PIB	Producto Interno Bruto
PIT	Programa de Infraestructura de Transporte
PIV	Programa de Infraestructura Vial
PMAS	Planes de Manejo Ambiental y Social
PND	Plan Nacional de Desarrollo
POA	Programa Operativo Anual
POD	Propuesta de Desarrollo de la Operación
P-PGA	Pronóstico Plan de Manejo Ambiental
PPP	Plan Puebla Panamá
RICAM	Red Internacional de Carreteras Mesoamericanas
RVN	Red Vial Nacional
SETENA	Secretaría Técnica Nacional Ambiental
UGAS	Unidad de Gestión Ambiental y Social

RESUMEN DEL PROYECTO
COSTA RICA
PROGRAMA DE INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE (PIT) Y
PRIMER PROGRAMA DE INFRAESTRUCTURA VIAL (PIV)
(CR-X1007 Y CR-L1022)

TÉRMINOS Y CONDICIONES FINANCIERAS				
Prestatario: República de Costa Rica			Plazo de amortización:	25 años
Organismo Ejecutor: CCLIP: Ministerio de Obras Públicas y Transporte (MOPT). Primer Programa: MOPT a través del Consejo Nacional de Vialidad (CONAVI)			Período de Gracia	5 años
			Período de Desembolso:	5 años
Fuente	CCLIP	Programa	Tasa de interés:	Ajustable
IDB (OC)	US\$ 850.000.000	US\$300.000.000	Inspección y Vigilancia	*
Local	US\$ 200.000.000	US\$75.000.000	Comisión de Crédito	*
Total	US\$1.050.000.000	US\$375.000.000	Moneda: Dólares estadounidenses de la Facilidad Unimonetaria	
			Opción conversión a Colones de Costa Rica (CRC): FML	
ESQUEMA DEL PROYECTO				
Objetivos y Descripción del Programa:				
El objetivo general de la Línea de Crédito es contribuir al aumento de la competitividad del país y de la integración económica y social de la población. El alcance de la Línea de Crédito abarca todas las actividades que realiza el MOPT, en los subsectores bajo su responsabilidad. La primera operación específica, coadyuva con el objetivo general del CCLIP y con lo previsto en el Plan Nacional de Desarrollo (PND) mediante la mejora sostenible del nivel de transitabilidad de la red vial nacional (RVN), principalmente mediante la mejora de las condiciones del estado de la red y sus puentes, tanto en vías asfaltadas como en vías no asfaltadas. Los objetivos específicos de la primera operación son: (i) aumentar el número de vías en buen estado de la RVN a través de intervenciones de rehabilitación, reconstrucción y mejoramiento de las vías que se encuentren en regular o mal estado; (ii) incrementar la integración regional del país a través de las mejoras en accesibilidad; (iii) dar continuidad física y temporal a los corredores viales; y (iv) fortalecer las capacidades de gestión del MOPT-CONAVI, en su rol de agencia vial a nivel nacional.				
Condiciones Especiales previas al primer desembolso: Ninguna				
Condiciones contractuales especiales: Implementación de la Unidad de Gestión Ambiental y Social (UGAS) previo a la firma del primer contrato de obra.				
Excepciones a la Política del Banco: Ninguna				
El proyecto califica como:		SEQ[] PTI[] Sector[] Geographic[] Headcount[]		
Adquisiciones: Políticas para la adquisición de bienes y obras financiados por el BID (GN-2349-7), de julio de 2006. Políticas para la selección y contratación de consultores financiados por el BID. (GN-2350-7) de julio de 2006, y según establecido en el Plan de Adquisiciones adjunto.				
Fecha Verificación de ESR: Mayo 2/ 2008				

* 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. DESCRIPCIÓN 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. 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. En lo relativo a la red vial, ésta requiere de un período prolongado de aplicación e inversiones continuadas que permitan lograr un impacto importante, y sostenible, e incentivar al sector privado a gestionar con eficiencia su mantenimiento. La Línea de Crédito Condicional para Programas de Inversión (CCLIP), conjuntamente con los programas de inversión específicos son los instrumentos más adecuados para atender la solicitud del GCR. El presente documento se refiere a la Línea de Crédito y al primer programa financiado con cargo a la misma.
- 1.2 **Características socioeconómicas.** En los últimos años la economía de Costa Rica ha mostrado un significativo dinamismo, registrando tasas de crecimiento moderadamente altas. EL PIB registró un crecimiento promedio anual de 6.1% en 2003-2006. Esta situación se explica por un escenario mundial muy favorable, pese a los altos niveles de los precios del petróleo, en el cual el país se benefició de una alta demanda externa, alta liquidez en los mercados financieros internacionales y altos precios de algunos productos agrícolas de exportación. Asimismo, gracias a mejoras en la recaudación de impuestos y de aranceles en las aduanas y a la política de contención del gasto público, que incluso repercutió en una menor inversión pública, en los últimos años se registró una mejora en el desequilibrio fiscal, finalizando 2006 con un déficit del sector público global reducido a 0.5% del PIB. En el transcurso de 2007 los factores externos e internos favorables se mantuvieron. No obstante, las condiciones externas no son tan auspiciadoras como en años recientes, lo cual se ha reflejado en un menor crecimiento de la actividad económica, y en especial, una menor tasa de crecimiento de las exportaciones. En el 2007 el crecimiento fue de 5% y las autoridades esperan un crecimiento cercano al 4% para 2008.
- 1.3 **El sistema de transporte,** está compuesto por los siguientes subsectores: vial, portuario, ferroviario y aéreo. El Ministerio de Obras Públicas y Transporte (MOPT), es el ente rector del transporte de jurisdicción nacional en todos sus modos. A partir de 1999, el MOPT fue reestructurado, para pasar de Ente Ejecutor de obras al de Órgano Rector y Planificador que brinda al país la infraestructura de transporte, a través de la formación de cinco consejos (Seguridad Vial, Aviación Civil, Transporte Público, Vialidad Nacional (CONAVI) y Concesiones). Para ejercer su nuevo rol, la Administración Superior es la responsable a través de sus unidades asesoras de la planificación, la regulación y el control del sector, en forma integral y coordinada mediante la formulación y preparación de políticas sectoriales.

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 se constituye en la base para la definición de los planes quinquenales; que a su vez determinan los Planes Anuales Operativos que se traducen en presupuesto anuales de las instituciones.

- 1.4 Mediante la Ley N° 7798, se creó el Consejo Nacional de Vialidad (CONAVI), con el objetivo de planear, programar, administrar, financiar, ejecutar y controlar la conservación y la construcción de la Red Vial Nacional, CONAVI es un organismo con desconcentración máxima, adscrito al MOPT, con personería jurídica instrumental y presupuestaria para administrar el Fondo Vial.²
- 1.5 El transporte por carretera es el principal medio de movilización de personas y bienes con que cuenta el país. La RVN es aquella formada por las carreteras primarias, secundarias y terciarias.³ La red vial cantonal 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 América 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 28.481km (4.305km pavimentados y 24.176km en lastre o grava y tierra).
- 1.6 En los años noventa, se redujo drásticamente, en términos reales, el presupuesto destinado a la inversión en carreteras, como consecuencia de las políticas macroeconómicas de contención del gasto público, en el marco de los programas de reajuste estructural con el Fondo Monetario Internacional, lo que se reflejó en un deterioro progresivo de dicha red. Aunado a lo anterior, existían una serie de obstáculos para ejecutar las obras por administración y por contrato de forma expedita, en razón del complejo proceso de contratación y la poca flexibilidad para ejecutar el presupuesto.
- 1.7 La falta de inversión en vialidad durante muchos años ha llevado a que la red se encuentre en muy malas condiciones, aumentos en los costos de mantenimiento, incremento de accidentalidad y aumento de costos de operación que repercuten en la competitividad del país. La caracterización del estado de la RVN a cargo de CONAVI en términos de estado de la red se presenta en el cuadro siguiente:

² El Fondo Vial, está constituido por los siguientes tributos, ingresos y bienes: (i) Una contribución especial sobre la distribución nacional o internacional de combustibles y energéticos derivados del petróleo, cuya tarifa era de un 15%; (ii) El monto equivalente al 50% de los ingresos recaudados por el impuesto a la propiedad de vehículos, previsto en el artículo 9° de la Ley No. 7088; (iii) Los créditos nacionales e internacionales debidamente aprobados por la Asamblea Legislativa y que la ley le faculta; (iv) Las donaciones y las ganancias o utilidades que produzca la inversión de excedentes; (v) El producto de los peajes sobre puentes y vías públicas, no sujetos a concesiones de obra pública; (vi) Las multas por infracción a las normas de sobre pesos y dimensiones de vehículos; y (vii) Los recursos que por transferencia realice el Ministerio de Hacienda, por concepto de aplicación de la Ley No. 7088. Posteriormente, la Ley No. 8114 “Ley de Simplificación y Eficiencia Tributarias”, modifica el destino del impuesto único al combustible y lo fija en un 33,5% del producto anual de los ingresos provenientes de la recaudación de este impuesto, del cual se destinará un 30% al CONAVI y el 3,5% restante a favor de FONAFIFO (Fondo Nacional de Financiamiento Forestal). La ley establece que el 75% del 30% que se recaude por concepto del impuesto único a los combustibles, se destinará para la atención de la Red Vial Nacional (administrada por CONAVI), específicamente para proyectos de conservación, mantenimiento rutinario, mantenimiento periódico, mejoramiento y rehabilitación y un 25% para la Red Vial Cantonal (bajo la responsabilidad de las municipalidades).

³ 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

Estado	Red Asfaltada		Red Afirmada (lastre y tierra)	
	Longitud (Km.)	Rugosidad (IRI)	Longitud (Km.)	Rugosidad (IRI)
Bueno	1.229	Menos de 2,8	50	Menos de 6,0
Regular	2.162	2,8 a 4,0	1.800	6,0 a 8,0
Malo	1.370	4,0 a 5,0	892	8,0 o más
Sub total	4.761		2.742	
Total	7.503			

- 1.8 Los servicios de conservación de la red vial bajo responsabilidad de CONAVI buscan mantener el patrimonio nacional, preservando la vida útil inicialmente proyectada de las carreteras y proporcionando mayor seguridad, transitabilidad y comodidad a los usuarios. El MOPT, a través de CONAVI, viene invirtiendo sumas significativas en la conservación vial, en el año 2006 invirtió la suma de Col 22.496.700 miles; (aproximadamente US\$ 45.6 millones; US\$6.100/km) y en el 2007 las inversiones alcanzaron la suma de Col 54.998.900 miles (aproximadamente US\$111 millones, US\$14.800/km.). La previsión presupuestaria para el 2008 asigna 25% a actividades de rehabilitación y 10% a reconstrucción puntual, así como atención de emergencias como colocación de puentes modulares, muros de retención, limpiezas de derrumbes.
- 1.9 **Estrategia del País.** Busca fortalecer la expansión y mejorar la infraestructura con acciones orientadas a reducir los costos de transporte, mejorar la accesibilidad y seguridad vial, incrementando la competitividad. La atención de las necesidades de la red vial requiere de un período prolongado de aplicación e inversiones continuadas que permitan lograr un impacto importante, y sostenible, e incentivar al sector privado a gestionar con eficiencia el mantenimiento de la red vial. El PND establece la prioridad que se debe dar al mantenimiento, rehabilitación, construcción, mejoramiento de la Red vial Estratégica, conformada por las carreteras que contribuyan al turismo y la producción del país. El MOPT ha venido trabajando en definir un plan de inversiones a corto mediano y largo plazo en su red vial estratégica Prioritaria, dando prioridad en el corto plazo a la rehabilitación de su infraestructura vial de integración que forma parte de la Red Internacional de Carreteras Mesoamericanas (RICAM), para aumentar la conectividad y competitividad de su economía.
- 1.10 En Costa Rica, la RICAM comprende 1,084km, de los cuales 527km. corresponden al Corredor Pacífico y 557km. a ramales y conexiones complementarias. Las carreteras que forman la totalidad de esta red incluyen 8.596km de corredores principales de integración y 3.219km de ramales y conexiones regionales complementarios. El área vial incluye proyectos y obras de construcción, rehabilitación y mejoramiento de las carreteras. La Iniciativa Mesoamericana de Transporte⁴ incluye programas en transporte vial, transporte marítimo y transporte aéreo, y temas transversales. La estrategia del Plan Puebla Panamá (PPP) se integra alrededor de dichas iniciativas y sus proyectos, entre los que se prioriza el sector transporte.

⁴ En el marco del Plan Puebla Panamá (PPP) sobre la base del trabajo de la Comisión Técnica de la Iniciativa Mesoamericana de Transporte del PPP, y con el apoyo y participación del Banco, se preparó en 2001 el Memorando de Entendimiento sobre la RICAM en el cual se establece la conveniencia de la adopción de un marco común legal, institucional, regulatorio y operacional para la ejecución de la iniciativa, y se incluye la definición de los corredores viales que integran dicha red de integración. Los Presidentes de los países miembros del PPP aprobaron la constitución de la RICAM en 2002.

- 1.11 **Justificación de la participación del Banco.** La infraestructura vial muestra una brecha entre la oferta y demanda de atención de la RVN asfaltada y no asfaltada a cargo de CONAVI. Asimismo, el análisis de la disponibilidad financiera muestra restricciones presupuestarias para financiar actividades de rehabilitación, reconstrucción y mejoramiento de la RVN, siendo el endeudamiento externo la única fuente de recursos disponible para lograr la recuperación de la red. Esta Línea de Crédito y el primer Programa propuesto buscan reducir la brecha de infraestructura, optimizando el uso de los recursos disponibles, maximizando las metas físicas de reconstrucción, mejoramiento, rehabilitación y mantenimiento vial con el fin de incrementar sosteniblemente el porcentaje de vías en buen estado de la RVN. La Línea de Crédito y el primer programa de apoyo al proceso de recuperación y mejoramiento de la RVN, se encuentran alineados con los objetivos y las políticas definidas tanto en el Plan Nacional de Desarrollo (PND)⁵ como en la estrategia del Banco. En este contexto, el Banco busca consolidar su presencia en el país, participando activamente del financiamiento de la reconstrucción, mejoramiento y rehabilitación de la infraestructura de transporte.
- 1.12 **Estrategia del Banco.** El Programa es consistente con la estrategia del Banco (EBP) para Costa Rica 2006-2010⁶, 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.
- 1.13 El Programa propuesto es consistente con la EBP: (i) coadyuvará al desarrollo de un sistema de transporte más eficiente basado en una infraestructura física con mejor superficie de rodadura y mayor seguridad vial, que facilite y garantice el transporte de mercancías y productos de y hacia los centros de consumo, producción y exportación; y (ii) la mayor movilidad de pasajeros y mercancías repercutirá en una mejora de la competitividad, garantizando una interconexión apropiada con los países vecinos y entre las regiones productivas del País, así como brindará mejores accesos a las zonas turísticas del País.

B. Objetivo, Componentes y Costo

- 1.14 El objetivo general de la Línea de Crédito es contribuir al aumento de la competitividad del país y de la integración económica y social de la población. El alcance de la Línea de Crédito abarca todas las actividades que realiza el MOPT, en los subsectores bajo su responsabilidad, incluyendo las actividades de planificación y acompañamiento a los gobiernos municipales. El alcance de cada Programa específico

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.

⁶ BID: Estrategia de País con Costa Rica (2006-2010). CP-3267-1 (Diciembre 2006)

a ser financiado por la Línea CCLIP será función de las necesidades del MOPT para el desarrollo de un sistema de transporte más eficiente con una mejor infraestructura física en los diferentes subsectores a su cargo.

- 1.15 Bajo este CCLIP multisectorial se podrán financiar operaciones individuales en los diferentes subsectores a cargo del MOPT, incluyendo el sector vial, portuario, ferroviario y aéreo y que estos cuenten con órganos independientes en términos de ejecución y asignación presupuestal y bajo la responsabilidad del Ministerio. El sector vial, incluye red vial nacional, vecinal y urbana (a cargo de CONAVI, Dirección de Obras Públicas y Consejo de Transporte Público, respectivamente), el sector portuario (División Marítimo Portuaria), el ferroviario (Consejo Nacional de Concesiones) y el aéreo (Dirección de Aviación Civil). Las actividades a financiar en las diferentes operaciones que se otorguen incluyen rehabilitación, reconstrucción y mejoramiento de su infraestructura y el fortalecimiento de la gestión de sus órganos de implementación.
- 1.16 La primera operación específica, coadyuva con el objetivo general del CCLIP y con lo previsto en el PND mediante la mejora sostenible del nivel de transitabilidad de la red vial nacional (RVN), principalmente mediante la mejora de las condiciones de estado de la red y sus puentes tanto en vías asfaltadas como en vías no asfaltadas, asimismo, las secciones críticas se tratarán en forma integral, en pos del mejoramiento de la seguridad vial. Los objetivos específicos de la primera operación son: (i) aumentar el número de vías en buen estado de la RVN a través de intervenciones de rehabilitación, reconstrucción y mejoramiento de las vías que se encuentren en regular o mal estado; (ii) incrementar la integración regional del país a través de las mejoras en accesibilidad; (iii) dar continuidad física y temporal a los corredores viales; y (iv) fortalecer las capacidades de gestión del MOPT-CONAVI, en su rol de agencia vial a nivel nacional.
- 1.17 La sostenibilidad de la Línea CCLIP y de las operaciones específicas implica el fortalecimiento del MOPT, y de sus órganos competentes en los diversos subsectores bajo su responsabilidad, con las suficientes capacidades técnicas y operativas que aseguren su eficacia y eficiencia, y la búsqueda de nuevos mecanismos de contratación para permitir el cumplimiento de sus objetivos.
- 1.18 El Primer Programa del CCLIP mejorará las condiciones y el estado de la RVN bajo responsabilidad de CONAVI como órgano con desconcentración máxima adscrito al MOPT, tanto los tramos asfaltados como no asfaltados, a través de obras de mejoramiento, reconstrucción y rehabilitación de aproximadamente 500km de carreteras y puentes, mantenimiento periódico y rutinario, cifra que representa un 10% de la RVN asfaltada, siendo responsabilidad del CONAVI, como contrapartida, el mantenimiento periódico y rutinario de la RVN, para lo cual el Programa coadyuvará con CONAVI en su evolución hacia contratos de mantenimiento por estándares de servicio, para sectores de la RVN que sean sujeto de rehabilitación, reconstrucción y mejoramiento.
- 1.19 El monto total del CCLIP es de US\$1.050 millones, de los cuales el Banco aportará US\$850 millones y la contrapartida local será de US\$200 millones. La primera operación será, por US\$375 millones, de los cuales el Banco financiará US\$300

millones y la contrapartida local será de US\$75 millones y será ejecutada bajo la modalidad de obras múltiples.

- 1.20 **Criterios de elegibilidad de obras.** Por tratarse de una operación de obras múltiples, cualquier inclusión de obras al Programa deberá cumplir los siguientes criterios de elegibilidad: (i) los tramos seleccionados deberán ser parte de la RVN; ii) haber sido priorizado por el MOPT y estar incluidos en el Plan Nacional de Desarrollo; (iii) contar con una tasa interna de retorno económica igual o superior a 12%; y (iv) cumplir con los requisitos socioambientales previstos en el Programa.
- 1.21 Los componentes del programa comprenden:

Componente 1. Ingeniería y administración (US\$ 30.0 millones), comprende:

- 1.22 Estudios y diseños de ingeniería: que comprende los gastos asociados a los estudios de factibilidad económica, técnica y ambiental y diseños de ingeniería que definirán y prepararán las obras del Programa. Supervisión técnica y ambiental de obras: será realizada por empresas de consultoría especializadas en supervisión técnica de obras viales, que garantizará el cumplimiento de los cronogramas de trabajo, calidad de las obras y las especificaciones técnicas. Gastos de administración: que corresponde al conjunto de los servicios y actividades que estarán a cargo de CONAVI, designada como órgano responsable de la ejecución de la operación. Auditoría Financiera: financiará el costo de las auditorías externas en temas financieros, la que será financiada exclusivamente con recursos del Banco.

Componente 2 - Apoyo a las capacidades e instrumentos de gestión (US\$ 2.5 millones)

- 1.23 Se dirige a apoyar el desarrollo y consolidación de un sistema moderno y sostenible de gestión de la RVN, este componente financiará las siguientes actividades: (i) Apoyo a la Planificación Vial, entre otros, con la realización de conteos de tráfico para toda la red, y el levantamiento del Índice de Rugosidad Internacional (IRI) de 4,500km de la RVN pavimentada, capacitación del personal del MOPT en la aplicación de modelo HDM4; (ii) implementación de un sistema de Administración de Mantenimiento (SAM), que permitirá realizar los inventarios de las necesidades de mantenimiento de cada una de las carreteras, cuantificar las cantidades de obras de mantenimiento requeridas, estimar los requerimientos financieros para el mantenimiento de la red y realizar un control y actualización de las labores de mantenimiento realizada en cada una ella; (iii) Desarrollo de un piloto para el mantenimiento por estándares y capacitación de funcionarios de CONAVI en aspectos específicos del mantenimiento por estándares; y (iv) mejorar la gestión ambiental y sociocultural del MOPT y CONAVI a través de la capacitación y equipamiento para asegurar un adecuado manejo de la temática en los proyectos.

Componente 3. Costos Directos (US\$ 342.5millones)

- 1.24 El Programa incluye la rehabilitación, reconstrucción y mejoramiento de vías asfaltadas y vías afirmadas en lastre y tierra en aproximadamente 500Km. de carreteras de la RVN; rehabilitación, reconstrucción de puentes; actividades de seguridad vial y tanto en forma integral con la ejecución de obras civiles, como a través del mejoramiento de secciones críticas; mantenimiento rutinario, de

conformidad con el siguiente desglose:

- 1.25 Rehabilitación de vías asfaltadas: incluye la construcción de recapeos, bacheos profundos, sellados a la carpeta asfáltica existente, rehabilitación a los sistemas de drenaje, señalización vertical y horizontal y obras de arte. Mejoramiento y reconstrucción de vías asfaltadas incluye actividades de mejoras de estándar horizontal o vertical de los caminos, ancho, alineamiento, curvatura o pendiente longitudinal, a fin de incrementar la capacidad de la vía, la velocidad de circulación y aumentar la seguridad de circulación de los vehículos, incluye señalización, seguridad vial en los centros poblados, incluyendo instalación de cruces peatonales, construcción de ciclo vías que permitan la separación del tráfico peatonal y de bicicletas del de vehículos, así como la aplicación de dispositivos de seguridad vial como mecanismos de disipación de energía al impacto.
- 1.26 Rehabilitación de vías afirmadas: financiará trabajos de estabilización de plataforma, bacheo, perfilado y colocación de material granular, construcción de sistemas de drenaje, mejoras de geometría, señalización y obras de arte menores. Para garantizar la transitabilidad permanente las obras buscan recuperar la accesibilidad física, dando a los caminos condiciones operativas y de transitabilidad apropiada. Mejoramiento de vías afirmadas: financiará trabajos de cambio de estándar de afirmado a asfalto.
- 1.27 Rehabilitación, mejoramiento de puentes: financiará el refuerzo, ensanche o reconstrucción de puentes de la RVN que, en función de la falta de inversión en su conservación presentan niveles de deterioro que los constituyen en obstáculos importantes o puntos de alto riesgo en la red vial, o adecuación de puentes por nuevos estándares de diseño.
- 1.28 Mantenimiento Vial: Esta actividad se iniciará inmediatamente después de la rehabilitación, reconstrucción y/o mejoramiento de las carreteras con estándares técnicos que aseguren su estabilidad y duración, incorporando prácticas de conservación vial que garanticen alcanzar plenamente la vida útil de diseño y aplicando adecuadas prácticas socioambientales y de participación de la población. El mantenimiento de la red pavimentada se realizaría a través de dos mecanismos diferentes: (i) integral: por medio de contratos de 3 años, para realizar mantenimiento periódico y rutinario; y (ii) por redes: a través de contratos de 2 años, para realizar mantenimiento rutinario y atención de emergencias. El Programa prevé que todo camino rehabilitado o mejorado ingrese en un sistema de gestión del mantenimiento rutinario. Este componente, a ser financiado íntegramente a través de los aportes de contrapartida provenientes de los recursos que recibe CONAVI del Fondo Vial, incluye el mantenimiento de los caminos que serán rehabilitados por el programa, los que serán monitoreados para ajustar los mecanismos diseñados.
- 1.29 **Costos.** El costo total del Programa será de US\$375 millones, de los cuales US\$300 millones (80%) serán financiados por el Banco. Los restantes US\$75 millones (20%) serán aportados por la contraparte local. La contrapartida provendrá de los recursos de CONAVI. 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	25.000	5.000	30.000
Estudios y diseños de ingeniería	6.750		6.750
Supervisión de Obras	18.000		18.000
Administración del Programa		5.000	5.000
Auditoría Financiera	250		250
2. Apoyo a las capacidades e instrumentos de gestión	2.500		2.500
3. Obras Civiles	272.500	70.000	342.500
Rehabilitación, Mejoramiento y Reconstrucción de carreteras	252.500		252.500
Mejoramiento y/o reconstrucción de puentes	20.000		20.000
Mantenimiento de carreteras	0	70.000	70.000
4. Fondo de inspección y vigilancia	0		0
T O T A L	300.000	75.000	375.000

C. Matriz de Resultados e Indicadores Principales

- 1.30 Los resultados del Programa estarán relacionados con la provisión de condiciones sustentables de circulación de personas y mercancías. En particular, se espera contribuir en mejorar la gestión vial, reflejado en indicadores objetivos, de fácil medición y que estén relacionados con los principales beneficios económicos del Programa, tales como la reducción en el tiempo de viaje de los usuarios y costos de operación vehicular. Los principales resultados específicos que se esperan obtener a través de la implementación del Programa se resumen a continuación.
- 1.31 Los principales resultados esperados de la primera operación son: (i) el mejoramiento de la transitabilidad de la RVN; (ii) disminución de los tiempos de viajes, y (iii) reducción de los niveles de accidentalidad vial, los cuales son parte esencial para la mejora de la competitividad de la economía costarricense.

Indicadores Clave	Tiempo de Medición	Razón para su selección
Disminución en 20% de los días de no transitabilidad, con respecto a la línea de base de cada tramo..	Dos años después de finalizada cada intervención	Para confirmar que las inversiones financieras y de recursos son operativas y se garantiza una infraestructura de transporte más segura y eficiente.
Reducción del tiempo de viaje promedio de 10% en los tiempos de viaje promedio entre origen y destino en caminos asfaltados y 20% en caminos afirmados, con respecto a la línea de base de cada tramo		
Mejoran las condiciones de transitabilidad de la infraestructura vial pavimentada De IRI ⁷ =5,5 a IRI=2,0	Durante la implementación del Programa	Para confirmar la mejora en la calidad de la superficie de rodadura, y como beneficio directo a los usuarios en sus desplazamientos diarios.
Mejora la gestión del mantenimiento vial de las carreteras intervenidas Estado de mantenimiento de las carreteras De Bien 0%, Regular: 50 %, Mal:50 % a Bien: 75%, Regular:25 %, Mal:0 %		Para confirmar la evolución en el estado de mantenimiento de la red vial intervenida.

⁷ Índice de rugosidad Internacional

II. ESTRUCTURA DE FINANCIAMIENTO Y PRINCIPALES RIESGOS

A. Instrumentos Financieros

- 2.1 El Primer Programa bajo el CCLIP será ejecutado bajo la modalidad de Préstamo de Inversión y con un plazo de desembolso de cinco años. La línea de crédito será implementada, en principio, a través de seis operaciones de préstamos individuales. La validez de la línea de crédito será de doce años contados desde la entrada de vigencia del convenio del CCLIP.

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 Secretaria 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 de la Línea de Crédito CCLIP se desarrolló, en coordinación con el MOPT y los responsables de la gestión ambiental y social de ese Ministerio, un Marco de Gestión Ambiental y Social para la Línea de Crédito CCLIP (MGAS-CCLIP); y el respectivo Informe de Gestión Ambiental y Social para el primer programa a financiarse con recursos de la Línea de Crédito CCLIP Programa de Infraestructura Vial (IGAS-PIV).
- 2.4 En relación al MGAS-CCLIP, el objetivo principal es contar con un instrumento guía 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 de la Línea de Crédito CCLIP, 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-CCLIP incluye: (i) diagnóstico del marco legal e institucional en el que se implementará la Línea de Crédito CCLIP; (ii) caracterización ambiental y social del país en función de aspectos socio-ambientales relevantes; (iii) presentación de metodologías, herramientas, e instrumentos de evaluación socioambiental de proyectos viales; (iv) 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 Planes de Manejo Ambiental y Social (PMAS); y (v) la propuesta de un Plan para el Fortalecimiento de la Gestión Socio-Ambiental del MOPT.

- 2.5 En relación al IGAS-PIV, es un documento donde se presenta entre algunos aspectos: los resultados de la evaluación ambiental y social del Programa en forma genérica; los resultados de la revisión de las Políticas y Salvaguardias del Banco; los documentos ambientales y sociales desarrollados durante la preparación del Programa; la evaluación socio-ambiental de una muestra de proyectos propuestos para el primer año del Programa; y un análisis de la capacidad de gestión ambiental y social del CONAVI como institución responsable de la ejecución del PIV y las correspondientes medidas de fortalecimiento institucional.
- 2.6 Los proyectos propuestos en el PIV son para el mejoramiento y/o rehabilitación de vías existentes, comprendiendo obras de pequeña a mediana magnitud, donde no se esperan impactos socio-ambientales significativos más allá de aquellos impactos producto de la ejecución misma de las obras, pero que con la implementación de medidas adecuadas de prevención, mitigación y/o compensación previstas se evitará la afectación del entorno natural y/o social. El Programa ha sido clasificado como Categoría B de acuerdo con la Política de Medio Ambiente y Cumplimiento de Salvaguardias del Banco (OP-703)
- 2.7 De los resultados obtenidos de la evaluación socio-ambiental de la muestra de proyectos (*screening*), se concluye que de los 5 proyectos seleccionados, uno (1) tiene una moderada significancia de impacto ambiental (Categoría B1), principalmente por cruzar una zona montañosa y con riesgos de inestabilidad geológica; y cuatro (4) proyectos presentan una baja significancia de impacto ambiental (Categoría B2). Durante la fase de preparación del Programa, se desarrollaron los respectivos Términos de Referencia para la elaboración de los estudios ambientales requeridos en función de dicha categorización, en tal sentido, el tramo Paquera – RN 21, requiere de un Pronóstico Plan de Manejo Ambiental (P-PGA) ya que fue clasificado como Categoría B1; mientras que los demás tramos (Río Lepanto – Jicaral; Santa Cecilia – Birmania; Gloria – Loma; y Brown - Pitier), requieren únicamente de una Declaración Jurada de Compromisos Ambientales (DJCA) ya que del análisis preliminar se estableció que tienen una Categoría B2. Estos estudios ya están siendo desarrollados y se prevé su finalización en julio del presente año. Dichos estudios incluirán un cronograma de las medidas mitigadoras propuestas, costos y responsables por su implementación, así como el sistema de seguimiento y supervisión de las obras en conformidad con lo establecido en el MGAS. Los costos para ejecución de las medidas propuestas en los PMAS serán incluidos en los costos de los proyectos. Desde el punto de vista social, de los 5 proyectos de la muestra, solamente 2 (Paquera – RN21; y Birmania Santa Cecilia) requieren desarrollar un plan de acción simplificado para la liberación del derecho de vía, con orientaciones específicas para adquisición de pequeñas áreas de terrenos de fincas aledañas para mejoras localizadas del diseño geométrico; y el reestablecimiento de algunas “cercas vivas” que delimitan las propiedades en caso de afectación de las mismas. Ninguno de los proyectos de la muestra provocará la afectación directa de viviendas o personas. Asimismo, no se podrá iniciar la ejecución de las obras de los proyectos del Programa, si no se cuenta con los respectivos estudios socio-ambientales de acuerdo con el definido en el MGAS y el pronunciamiento de la SETENA como autoridad ambiental viabilizando el proyecto en particular.

- 2.8 Para proyectos que sean categoría A, de conformidad con las Políticas del Banco, que requieran un Estudio de Impacto Ambiental, el ejecutor deberá presentar los TDR y el correspondiente informe final del EIA para la no objeción del Banco.
- 2.9 El Programa incluye recursos para el fortalecimiento de la gestión ambiental y social del CONAVI destinados a apoyar e impulsar la iniciativa que actualmente desarrolla con relación a la creación de su Unidad de Gestión Ambiental y Social (UGAS). El 31 de marzo de 2008 CONAVI aprobó su nueva estructura, que incluye la UGAS y se encuentra en proceso de conformación. La implementación de dicha unidad será condición especial previa a la firma del primer contrato de obra.

C. Riesgo Fiduciario

- 2.10 En términos institucionales y fiduciarios no se anticipan problemas dada la experiencia del ejecutor en programas similares. El MOPT a través de CONAVI ejecuta presupuestos importantes y cuenta con experiencia en la contratación de obras con el sector privado. CONAVI 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 (§1.23). Adicionalmente, la evaluación institucional realizada a CONAVI 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, no obstante dada la relevancia que reviste el tema de las licitaciones y que estas se ejecuten en los tiempos previstos y de conformidad con los procedimientos del Banco, se ha previsto la capacitación continua de funcionarios de CONAVI en procesos de contrataciones con procedimientos del Banco.
- 2.11 **Riesgos de ejecución.** En el área técnica, las obras no representan un excesivo grado de dificultad y existe un mercado, a nivel nacional, regional e internacional, de empresas constructoras capacitadas para el tipo de obras que serán financiadas. En cuanto a la sustentabilidad técnica y operacional, CONAVI viene dando prioridad al mantenimiento de la red vial a su cargo, durante el año 2007 invirtió un promedio de US\$15.000/ por kilómetro, que es un costo relativamente alto si se compara con otros países similares, pero eso se debe principalmente al mal estado de su red (§1.8). Conforme se vaya rehabilitando la red, estos costos de mantenimiento disminuirán y CONAVI podrá destinar mayores recursos para la rehabilitación de su red. Además, se ha incluido un componente orientado a fortalecer la capacidad de la gestión y mantenimiento vial. En el área ambiental, las obras no presentan significativos impactos indirectos, y los directos, relacionados con la implementación de las obras serán adecuadamente tratados en los contratos de obra y de supervisión.
- 2.12 **Factibilidad económica.** Para los componentes de inversión, la principal herramienta de evaluación fue el HDM (*Highway Design and Maintenance Standards Model*). Mediante éste modelo fueron determinados los principales indicadores económicos (TIR) de la muestra representativa del Programa. La tasa interna de retorno económico (TIR) varía entre 22% y 66%. Los beneficios económicos se componen básicamente de la reducción de dos categorías de costos: (i) operación de vehículos, responsable del 43% del total de beneficios; (ii) tiempo de viaje de pasajeros de automóviles, autobuses y carga 57%

- 2.13 **Esquema de mantenimiento y sostenibilidad de las inversiones:** la responsabilidad por el mantenimiento de la RVN es de CONAVI, este viene realizando los trabajos mediante contratos de mantenimiento con empresas privadas. El Programa permitirá a CONAVI desarrollar nuevos conceptos e instrumentos para la gestión y conservación de la RVN, evitando el deterioro prematuro del patrimonio vial en general, y al mismo tiempo, asegurando un nivel de servicio adecuado a los usuarios, a un costo más económico que el actual. El Programa piloto propuesto busca construir sobre la base de la experiencia y las lecciones aprendidas sobre la utilización del modelo de mantenimiento por estándares, que garantice la conservación de la RVN así como su sostenibilidad en el tiempo.

III. PLAN DE IMPLEMENTACION Y ADMINISTRACION

A. Resumen de medidas de implementación

- 3.1 El MOPT, dado su carácter de órgano regulador y de planificación sectorial, será el organismo ejecutor del CCLIP. El MOPT se considera elegible como unidad ejecutora del CCLIP por cuanto cumple con los requisitos establecidos ya que: i) durante los últimos cinco años ha ejecutado un programa asimilable (Proyecto vial participativo MOPT/GTZ) de forma adecuada; asimismo, el MOPT a través de CONAVI viene ejecutando adecuadamente presupuestos anuales en la RVN del orden de US\$ 80 millones; ii) ha cumplido las cláusulas contractuales de los préstamos y ha alcanzado, o prevé alcanzar, los objetivos esperados; iii) las evaluaciones ex post muestran que los proyectos fueron bien seleccionados, ejecutados en forma satisfactoria y adecuadamente operados y mantenidos; y iv) el MOPT ha sido el ejecutor, o ha coordinado la ejecución, de todos esos programas, con una trayectoria adecuada.
- 3.2 El MOPT implementará el primer programa a través del CONAVI, quien tiene su propia capacidad de manejo de recursos; sus fondos presupuestarios, aunque en principio forman parte de la cuenta única del estado, pueden ser administrados mediante transferencias a cuentas de fideicomiso en el sistema bancario. CONAVI puede tener excedentes presupuestarios (superávit) que no revierten al Tesoro al fin de cada ejercicio, por lo que la gestión presupuestal adquiere carácter multianual. El registro contable está organizado para hacer seguimiento de los contratos, permitiendo identificar adecuadamente proyectos, contratos, actividades, y categorías de gastos. Los procesos de contratación para proyectos son ejecutados por las Direcciones de Ingeniería, de Obras o de Conservación, habiendo realizado aproximadamente 240 durante el año 2007, es decir que cuenta con la capacidad operativa suficiente y experiencia en la aplicación de procedimientos nacionales y los empleados por otras fuentes de financiamiento externo (BCIE)
- 3.3 Todas 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, que serán contratados por CONAVI siguiendo los procedimientos del Banco. CONAVI asumirá la responsabilidad por la administración de los contratos del Programa y por la fiscalización de los servicios de supervisión, a ser prestados por dichas empresas.

- 3.4 A partir de los estudios técnicos realizados por CONAVI se verificaron los estándares técnicos de rehabilitación de caminos, las actividades y costos asociados a estos estándares y las medidas de protección social y ambiental a adoptar. Para estos caminos se realizaron análisis de factibilidad económica, estudios socioambientales y diseños de ingeniería final y son representativos del tipo de obras que el Programa ejecutará durante su desarrollo. Esta muestra, complementada con los proyectos que se contratarán próximamente con la cooperación técnica (CR-T1037) que incluye lo siguiente: estudios de factibilidad económica, estudios ambientales y preparación de diseños finales de ingeniería para carreteras y puentes, se contará con un número adecuado de proyectos que se ejecutarían durante el primer año del programa.
- 3.5 Dentro de las principales labores de CONAVI se encuentran: (i) planeación, programación, administración, ejecución y supervisión de las licitaciones efectuadas ; (ii) ejecutar mediante contratos las obras, suministros y servicios requeridos para el proceso de conservación y construcción de la totalidad de la red vial nacional; (iii) elaboración de términos de referencia (TdR) para la contratación de construcción y supervisión de obras, estudios de ingeniería; (iv) fiscalización de proyectos y obras, y en la adquisición de bienes y servicios; (v) ejecución de la supervisión ambiental de obras y del monitoreo ambiental del Programa; (vi) revisión de los estudios finales de ingeniería de los tramos que serán intervenidos; y (vii) elaboración de informes periódicos y específicos del avance físico y financiero del Programa, entre otras.
- 3.6 El sistema contable de CONAVI 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 presupuestales. También cuenta con otra contabilidad que se lleva por contrato y es de utilidad interna para el CONAVI. Este segundo registro contable es suficientemente flexible como para poder identificar adecuadamente, proyectos, contratos, actividades y categorías de gasto como se requiere en el Programa. El registro en ambos casos es oportuno y previo al pago, cuenta con controles suficientes para garantizar su exactitud, así como con toda la documentación de soporte requerida por las buenas prácticas contables.
- 3.7 **Fondo rotatorio.** Con el propósito de manejar los fondos provenientes del préstamo del Banco, el MOPT a través de CONAVI deberá gestionar la apertura y mantener durante todo el período de ejecución del Programa, una “cuenta especial específica”, separada de otras fuentes. Para efectuar los desembolsos del Programa se establecerá, de acuerdo con los procedimientos del Banco, un fondo rotatorio de hasta un 5% del monto total del Préstamo a ser depositado en la cuenta específica habilitada a tal efecto. El MOPT a través de CONAVI será responsable de: preparar solicitudes de desembolso en nombre del Prestatario, y presentar al Banco los informes semestrales de la situación de dicho fondo, dentro de los 60 días posteriores al cierre de cada semestre calendario.
- 3.8 **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.

- 3.9 **Desembolsos.** Las solicitudes de desembolsos serán respaldadas con los documentos de soporte requeridos por el Banco de acuerdo con la modalidad de supervisión “ex-ante”. Sin embargo, si el Banco considera que existe una adecuada capacidad institucional comprobada en materia de administración financiera y control, se podrá determinar que la operación sea supervisada siguiendo los lineamientos de la modalidad “ex-post”.
- 3.10 **Nuevas Operaciones.** Las operaciones individuales de la Línea de Crédito serán para mejorar la infraestructura de los diferentes subsectores a cargo del Ministerio de Obras Publicas, bajo la modalidad de este CCLIP multisectorial, las operaciones podrán presentarse de manera simultánea para los diferentes órganos de implementación, que tienen capacidad técnica, financiera y de ejecución. En el caso de segundas operaciones con el mismo órgano de implementación del MOPT, será de aplicación el criterio de elegibilidad, que requiere el 50% de desembolsos o 75% de compromisos de la operación anterior, de conformidad con los lineamientos del CCLIP. Cada operación de crédito individual tendrá su propio análisis y el POD específico establecerá los criterios aplicables a ella.
- 3.11 **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 está 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

- 3.12 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” (<http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getDocument.aspx?DOCNUM=1413896>).

COSTA RICA
PRIMER PROGRAMA DE INFRAESTRUCTURA VIAL (CR-L1022)

Marco de Resultados / Matriz de Indicadores

Objetivo del Proyecto	El fin del Primer Programa es contribuir al aumento de la competitividad y de la integración económica y social de la población, mediante el mejoramiento del sistema de transporte con una mejor infraestructura física en los diferentes subsectores a cargo del MOPT. El propósito del Primer Programa es la mejora sostenible del nivel de transitabilidad de la red vial nacional, principalmente mediante la mejora de las condiciones de estado de la red y sus puentes tanto en vías asfaltadas como en vías no asfaltadas de las carreteras incluidas en el Programa.		
Indicador de Resultados	Línea Base	Meta	Comentarios
Disminución de los días de no transitabilidad			
- Reducir en 20% los días de no transitabilidad en la carreteras no asfaltadas del Programa	20 días	16 días (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 asfaltados del Programa en un 10%.	25 minutos	22 minutos	AFP, el tiempo de viaje medio será menor que aquel al AIP, medido en tramos promedio sobre un recorrido medio de 20 km, en una sola dirección.
- Reducir el tiempo medio de viaje de los usuarios, entre origen y destino en caminos afirmados del Programa en un 20%.	40 minutos	32 minutos	AFP, el tiempo de viaje medio será menor que aquel al AIP, medido en tramos promedio sobre un recorrido medio de 20 km, en una sola dirección

	Base	2009	2010	2011	2012	2013	
Componente. Obras Civiles							
<u>Productos</u>							
- Rehabilitación de carreteras	KM	100	100	100	100	100	
-Mejoramiento y/o reconstrucción de puentes	Puentes	10	10	10	10	10	
Mantenimiento de carreteras	KM		150	100	100	100	
<u>Resultados finales</u>							
- mejoran las condiciones de transi- tabilidad de la infraestructura vial	5,5	4,6	4,0	3,3	2,7	2,0	Medido con el Índice de Rugo- sidad Internacio- nal (IRI) de la red intervenida por el Programa
Componente. Apoyo a las capacidades e instrumentos de gestión							
<u>Productos</u>							
- Apoyo a la Planificación Vial del MOPT	0	-	-		100%		
- Sistema de Administración de Mantenimiento (SAM)	0	-	-			100%	
- Pilotos de mantenimiento por es- tándares	0	-		50%-	50%		
- fortalecimiento funcionarios de CONAVI en temas de manteni- miento por resultados	0	-		50%-	50%		
- revisión y actualización de los ma- nuales de mantenimiento de la red.	0	-			-	100%	
- Apoyo a la implementación de la unidad de gestión ambiental y social en CONAVI.		25%-	25%-	50%			
- Entrenamiento interno a los fun- cionarios de CONAVI en temas so- cio ambientales		25%-	25%-	50%			

	Base	2009	2010	2011	2012	2013	
- entrenamiento en aplicación modelo HDM 4		-	100%-	-			
- seminario de divulgación y capacitación mantenimiento por resultados.	0	-	-	-	100%		
Resultados finales							
- mejora la gestión de la conservación vial de las carreteras beneficiadas por el Programa	Bien: 0% Regular: 50% Mal: 50%	20% 40% 40%	40% 30% 30%	60% 20% 20%	65% 20% 15%	75% 25% 0%	Estado de conservación de la red vial intervenida por el Programa

COSTA RICA
PRIMER PROGRAMA DE INFRAESTRUCTURA VIAL (PIV)
(CR-L1022)

Tabla de Plan de Adquisiciones

Descripción	Costo Estimado (US\$)	Método de Adquisición	Revisión	Fuente de Financiamiento y Porcentaje		Pre-calificación (Si/No)	Fechas Estimadas	Situación
				BID %	Loca 1 %		Publicación del Aviso Específico de Licitación	
1. BIENES								
No está prevista la adquisición de bienes								

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 Ruta 4 Sección Santa Cecilia-Intersección Ruta Nacional No. 1 (Carretera Interamericana Norte)	9.000.000	LPI	ex-ante	100%		No	Enero 09	Pendiente
2. Obras de Mejoramiento Carretera Birmania-Sta Cecilia. Ruta 4	4.100.000	LPI	ex-ante	100%		No	Agosto 08	Pendiente
3. Obras de Rehabilitación Carreteras – Playa-Naranjo-Paquera	16.200.000	LPI	ex-ante	100%		No	Agosto 08	Pendiente
4. Obras de Mejoramiento Carretera Jicaral-Lepanto	3.400.000	LPI	ex-ante	100%		No	Agosto 08	Pendiente
5.Obras de Mejoramiento Carretera Gloria-La Loma	8.000.000	LPI	ex-ante	100%		No	Agosto 08	Pendiente
6. Obras de Mejoramiento Carretera Colonia G Brown-	2.500.000	LPN	ex-ante	100%		No	Enero 09	Pendiente

COSTA RICA
PRIMER PROGRAMA DE INFRAESTRUCTURA VIAL (PIV)
(CR-L1022)

Descripción	Costo Estimado (US\$)	Método de Adquisición	Revisión	Fuente de Financiamiento e Porcentaje		Pre-calificación (Si/No)	Fechas Estimadas Publicación del Aviso Específico de Licitación	Situación
				BID %	Local %			
Pittier								
7. Obras de mejoramiento de 10 puentes Interamericana 1	10.000.000	LPI	ex-ante	100%		No	Enero 09	Pendiente
8. Obras de mejoramiento de puntos críticos (ruta nacional 1, 2)	3,000,000	LPI	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	
3. Servicios de Consultoría								
1. Supervisión Obra Ruta 4	1.000.000	SBCC	ex-ante	100%		No	Diciembre 08	Pendiente
2. Supervisión Obras de carretera – Playa-Naranjo-Paquera	1.200.000	SBCC	ex-ante	100%		No	Enero 09	Pendiente
3. Supervisión Obras Carretera Jicaral-Lepanto	250.000	SBCC	ex-ante	100%		No	Diciembre 08	Pendiente
4. Supervisión Obras Carretera Gloria-La Loma	600.000	SBCC	ex-ante	100%		No	Julio 08	Pendiente
5. Supervisión Obras carretera Colonia G Brown-Pittier	180.000	SBCC	ex-ante	100%		No	Enero 09	Pendiente
6. Supervisión de obras de diez puente carretera	800.000	SBCC	ex-ante	100%		No	Enero 09	Pendiente

COSTA RICA
PRIMER PROGRAMA DE INFRAESTRUCTURA VIAL (PIV)
(CR-L1022)

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	
Interamericana								
7. Supervisión puntos críticos ruta nacional 1 y2	200.000	SBCC	ex-ante	100%		No	Enero 09	Pendiente
8. Sistema de Administración del Mantenimiento (SAM)	500.000	SBCC	ex-ante	100%		No	Julio 09	Pendiente
9. Sistema de Planificación	1.000.000	SBCC	ex-ante	100%		No	Octubre 08	Pendiente
10. Estudios técnicos San Ramón – Barranca	250.000	SBCC	ex-ante	100%		No	Enero 09	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. ____/LC-CR. Marco de Cooperación para el Financiamiento de
Proyectos de Inversión bajo el Instrumento Financiero Línea de
Crédito Condicional para Proyectos de Inversión
Programa de Infraestructura de Transporte

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 contrato o contratos que sean necesarios con la República de Costa Rica para establecer un marco de cooperación para el financiamiento de proyectos de inversión del programa de infraestructura de transporte, en el marco del instrumento financiero Línea de Crédito Condicional para Proyectos de Inversión, hasta por la suma de US\$850.000.000, con cargo a los recursos de la Facilidad Unimonetaria del Capital Ordinario del Banco.

2. Que el establecimiento y la utilización de los recursos del marco de cooperación para el financiamiento de proyectos de inversión se llevará a cabo de conformidad con: (a) los objetivos y reglamentos de la Línea de Crédito Condicional para Proyectos de Inversión establecidos mediante la Resolución DE-58/03 del 16 de julio de 2003, modificada mediante la Resolución DE-10/07 del 31 de enero de 2007; y (b) las disposiciones específicas establecidas en el documento GN-2246-4.

3. Que los montos autorizados para financiar operaciones individuales con cargo al marco de cooperación para el financiamiento de proyectos de inversión serán otorgados como préstamos individuales sujetos a los términos y condiciones financieras usualmente aplicables a los financiamientos con recursos de la Facilidad Unimonetaria del Capital Ordinario del Banco, que estén en vigencia en el momento en que cada operación individual sea aprobada, de acuerdo con lo especificado en el resumen ejecutivo de la correspondiente propuesta de préstamo.

4. Que la vigencia del contrato o contratos que el Banco suscriba con la República de Costa Rica para cada operación individual estará condicionada a la vigencia y validez del convenio de cooperación para el financiamiento de proyectos de inversión.

(Aprobada el ____ de _____ de ____)

DOCUMENTO DEL BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO

PROYECTO DE RESOLUCIÓN DE-___/___

Costa Rica. Préstamo Individual ____/OC-CR a la República de Costa Rica.
Primer Programa de Infraestructura Vial, en el Marco de Cooperación para
el Financiamiento de Proyectos de Inversión Aprobado Mediante la
Resolución DE-___/___, bajo el Instrumento Financiero
Línea de Crédito Condicional Para
Proyectos de Inversión

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 celebrar el contrato o contratos que sean necesarios con la República de Costa Rica, como Prestatario, para otorgarle un financiamiento para cooperar en la ejecución del primer programa de infraestructura vial, en el marco de cooperación para el financiamiento de proyectos de inversión aprobado mediante la Resolución DE-___/___, bajo el instrumento financiero Línea de Crédito Condicional para Proyectos de Inversión. Dicho financiamiento será por una suma de hasta US\$300.000.000, procedente 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 del Proyecto de la Propuesta de Préstamo.

(Aprobada el ___ de _____ de ____)

LEG/SGO/CID/IDBDOCS#1437422
CR-L1022