

PMR Operational Report

Operation Number	CR-L1139	Chief of Operations Validation Date	10/09/20
Year- PMR Cycle	First period Jan-Jun 2020	Division Chief Validation Date	
Last Update	10/06/20	Country Representative Validation Date	
PMR Validation Stage	Validated by Chief of Operations		

Basic Data

Operation Profile

Operation Name	Road Infrastructure Program and promotion of Public-Private Partnerships (PPP)	Loan Number	4864/OC-CR
Executing Agency	MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS Y TRANSPORTE	Sector/Subsector	TRANSPORT-MAJOR HIGHWAYS
Team Leader	BAYONA PULIDO, MAURICIO	Overall Stage	Signed/Pending Ratification
Operation Type	Loan Operation	Country	Costa Rica
Lending Instrument	Investment Loan	Convergence related Operation(s)	
Borrower	REPUBLICA DE COSTA RICA		

Environmental and Social Safeguards

Impacts Category	B	Was/Were the objective(s) of this operation reformulated?	NO
Safeguard Performance Rating	Satisfactory	Date of approval	
Safeguard Performance Rating - Rationale	La operación ha sido aprobada por la Dirección del Banco en cumplimiento con las políticas y aunque ha iniciado su ejecución no ha realizado acciones que incidan en su desempeño. La operación todavía no ha desembolsado aún		

Financial Data

Item	Total Cost and Source					Available Funds (US\$)			
	Original IDB	Current IDB	Local Counterpart	Co-Financing / Country	Total Original Cost	Current IDB	Disb. Amount to Date	% Disb	Undisbursed Amount
CR-L1139	125,000,000	125,000,000	53,000,000	0	178,000,000	125,000,000	0	0.00%	125,000,000
Aggregated	125,000,000	125,000,000	53,000,000	0	178,000,000	125,000,000	0	0.00%	125,000,000

Expense Categories by Loan Contract (cumulative values)

PMR Operational Report

RESULTS MATRIX

IMPACTS

Impact Nbr. 1: Mejora de la competitividad del país.

Observation: El Índice de Conectividad Vial, ha sido incorporado en el Informe de Competitividad Global a partir del año 2018, y se prevé que será medido y registrado en los informes de los años subsiguientes. Su escala varía entre 0 y 100 (excelente) y mide la velocidad promedio y la rectitud de en la infraestructura vial a través de dos elementos: (i) medida de la velocidad de itinerarios de conducción que conectan las diez o más ciudades más grandes que representan al menos el 15% del ingreso económico de la población total; y (ii) medida de rectitud de las carreteras, por medio de la relación de la suma de las distancias de conducción entre las ciudades separadas a más de 20 km entre sí, y la distancia medida en línea recta entre ambos puntos. Para la determinación de estos componentes se utilizan las API de Google Directions y Open Street Map.

Indicator		Unit of Measure	Baseline	Baseline Year		2025	EOP 2025
1.0	Índice de Conectividad Vial	Puntuación	42.30	2018	P	44.00	44.00
					P(a)	44.00	44.00
					A		

Details

Means of verification: Valor registrado en el componente 2.01 Road connectivity del Pilar de Infraestructura del Informe de Competitividad Global del Foro Económico Mundial.

Observations: Se establecen porcentajes de reducción de tiempo de 5,5% y 24,5% en los respectivos tramos; porcentajes que, al ponderarlos por su longitud, se establece que se estaría ahorrando un 6,1% del tiempo de recorrido. Dado que los tramos viales son trascendentales en la circulación del GAM, se considera que la mejora en su capacidad impactará significativamente a la mejora en la conectividad; por lo que se proyecta que el índice de conectividad vial mejorará conservadoramente en un 4%.

Pro-Gender

No

Pro-Ethnicity

No

PMR Operational Report

RESULTS MATRIX

OUTCOMES

Outcome Nbr. 0: DISMINUIR LOS COSTOS DE OPERACIÓN VEHICULAR DEL FLUJO DE TRANSPORTE DE CARGA QUE CIRCULA POR LA RVAC QUE CONECTA CON LA GAM

Observation:

Indicator		Unit of Measure	Baseline	Baseline Year		2025	EOP 2025
0.0	Costos de operación vehicular ponderado en los sitios de las OBIS en el tramo San José – San Ramón.	US\$ Millones	39.07	2020	P	34.76	34.76
					P(a)		
					A		

Details

Means of verification: Estudio de tránsito en el corredor vial, intersecciones e intercambios. Estudio de costos de operación mediante la modelación de los flujos de tránsito. Ver POD EEO#1, páginas 30-31, y 83-84 respectivamente. En el primer indicador considera solo las OBIS calculadas.

Observations: Los valores de línea base de base y meta fueron establecidos a partir de los resultados obtenidos en el Análisis Económico del Proyecto (EEO#1). El procedimiento de cálculo utilizado se incluye en el Plan de Monitoreo y Evaluación (EER#2).

Pro-Gender No **Pro-Ethnicity** No

Indicator		Unit of Measure	Baseline	Baseline Year		2025	EOP 2025
0.1	Costos de operación vehicular ponderado del transporte en el tramo Taras – La Lima.	US\$ Millones	24.05	2020	P	11.93	11.93
					P(a)		
					A		

Details

Means of verification: Estudio de tránsito en el corredor vial, intersecciones e intercambios. Estudio de costos de operación mediante la modelación de los flujos de tránsito. En el primer indicador considera solo las OBIS analizadas en la Evaluación Económica del Proyecto. Estudios a realizarse por consultores.

Observations: Los valores de línea base de base y meta fueron establecidos a partir de los resultados obtenidos en el Análisis Económico del Proyecto (EEO#1). El procedimiento de cálculo utilizado se incluye en el Plan de Monitoreo y Evaluación (EER#2).

Pro-Gender No **Pro-Ethnicity** No

Outcome Nbr. 1: DISMINUIR LOS TIEMPOS DE VIAJE DE LOS VEHÍCULOS QUE CIRCULAN POR LA RVAC QUE CONECTA CON LA GAM

Observation:

Indicator		Unit of Measure	Baseline	Baseline Year		2025	EOP 2025
1.0	Tiempo de viaje promedio de los vehículos que circulan por el tramo San José -San Ramón en la hora de mayor congestión	Minutos	75.60	2020	P	56.10	56.10
					P(a)		
					A		

Details

Means of verification: Pronósticos de tiempos de recorrido en los diferentes tramos que conforman los corredores viales; determinados a partir de consultas en la plataforma Google Cloud.

Observations: Los valores de línea base de base y meta fueron establecidos a partir de los resultados obtenidos en el Análisis Económico del Proyecto (EEO#1). El procedimiento de cálculo utilizado

PMR Operational Report

RESULTS MATRIX

OUTCOMES

se incluye en el Plan de Monitoreo y Evaluación (EER#2).

Pro-Gender	No	Pro-Ethnicity	No
-------------------	----	----------------------	----

Indicator		Unit of Measure	Baseline	Baseline Year		2025	EOP 2025
1.1	Tiempo de viaje promedio de los vehículos circulan por el tramo Taras – La Lima en la hora de mayor congestión	Minutos	10.80	2020	P	4.90	4.90
					P(a)		
					A		

Details

Means of verification: Pronósticos de tiempos de recorrido en los diferentes tramos que conforman los corredores viales; determinados a partir de consultas en la plataforma Google Cloud.

Observations: Los valores de línea base de base y meta fueron establecidos a partir de los resultados obtenidos en el Análisis Económico del Proyecto (EEO#1). El procedimiento de cálculo utilizado se incluye en el Plan de Monitoreo y Evaluación (EER#2).

Pro-Gender	No	Pro-Ethnicity	No
-------------------	----	----------------------	----

Outcome Nbr. 2: MINIMIZAR LAS EMISIONES GENERADAS POR EL TRANSPORTE EN LA GAM.

Observation:

Indicator		Unit of Measure	Baseline	Baseline Year		2025	EOP 2025
2.0	Sumario de toneladas retenidas (ahorro) de emisiones de CO2 generadas por los vehículos que circulan en el tramo San José – San Ramón.	Toneladas	0.00	2020	P	11,449.00	11,449.00
					P(a)		
					A		

Details

Means of verification: Estudio de tránsito en el corredor vial, intersecciones e intercambios. Estudio de costos de operación mediante la modelación de los flujos de tránsito. Ver POD, EEO#1 página 86 respectivamente. Considera solo las OBIS calculadas.

Observations: Los valores de línea base de base y meta fueron establecidos a partir de los resultados obtenidos en el Análisis Económico del Proyecto (EEO#1). El procedimiento de cálculo utilizado se incluye en el Plan de Monitoreo y Evaluación (EER#2).

Pro-Gender	No	Pro-Ethnicity	No
-------------------	----	----------------------	----

Indicator		Unit of Measure	Baseline	Baseline Year		2025	EOP 2025
2.1	Sumario de toneladas retenidas (ahorro) de emisiones de CO2 generadas por los vehículos que circulan en el tramo Taras – La Lima.	Toneladas	0.00	2020	P	3,820.00	3,820.00
					P(a)		
					A		

Details

Means of verification: Estudio de tránsito en el corredor vial, intersecciones e intercambios. Estudio de costos de operación mediante la modelación de los flujos de tránsito. Ver POD, EEO#1, página 22 y 30.

PMR Operational Report

RESULTS MATRIX

OUTCOMES

Observations: Los valores de línea base de base y meta fueron establecidos a partir de los resultados obtenidos en el Análisis Económico del Proyecto (EEO#1). El procedimiento de cálculo utilizado se incluye en el Plan de Monitoreo y Evaluación (EER#2).

Pro-Gender	No	Pro-Ethnicity	No
-------------------	----	----------------------	----

Outcome Nbr. 3: MEJORAR LA CAPACIDAD TÉCNICA E INSTITUCIONAL DEL GDCR PARA DESARROLLAR PROYECTOS VIALES MEDIANTE ESQUEMAS DE APP.

Observation:

Indicator		Unit of Measure	Baseline	Baseline Year		2025	EOP 2025
3.0	Proyectos de Obras Viales Contratadas bajo la modalidad de APP	Proyectos	0.00	2020	P	1.00	1.00
					P(a)		
					A		

Details

Means of verification: Contrato de APP

Pro-Gender	No	Pro-Ethnicity	No
-------------------	----	----------------------	----

RESULTS MATRIX

OUTPUTS: ANNUAL PHYSICAL AND FINANCIAL PROGRESS

Component Nbr. 1 Infraestructura.

	Output	Unit of Measure		PHYSICAL PROGRESS		FINANCIAL PROGRESS	
				2020	EOP 2025	2020	EOP 2025
1.1	Intercambios Taras – La Lima realizados (Fuente BID).	Km	P	0	3.6	18,450	68,790,000
			P(a)	0	3.6	18,450	68,790,000
			A	0	0	0	0
1.2	LOTE #1 Programa de OBIS en el corredor San Ramón – San José construidos (Fuente Contrapartida).	Km	P	0	3.42	3,110,000	18,000,000
			P(a)	0	3.42	3,110,000	18,000,000
			A	0	0	0	0
1.3	LOTE #2 Programa de OBIS en el corredor San Ramón – San José: Intercambio circunvalación y Puente Río Torres construidos (Fuente Contrapartida).	Km	P	0	0.55	3,620,000	17,500,000
			P(a)	0	0.55	3,620,000	17,500,000
			A	0	0	0	0
1.4	LOTE #2 Estaciones de peaje reconstruidas (Río Segundo - Naranjo) (Fuente Contrapartida).	m2	P	0	25,000	0	3,500,000
			P(a)	0	25,000	0	3,500,000
			A	0	0	0	0
1.5	LOTE #3 Programa de OBIS en el corredor San Ramón – San José construidos (Fuente Contrapartida).	Km	P	0	1.88	1,730,000	9,990,000
			P(a)	0	1.88	1,730,000	9,990,000
			A	0	0	0	0
1.6	LOTE #4 Programa de OBIS en el corredor San Ramón – San José construido (Fuente BID).	Km	P	0	7.2	8,800,000	51,000,000
			P(a)	0	7.2	8,800,000	51,000,000
			A	0	0	0	0
1.7	Estudios para la Nueva Vía San Carlos (Fuente BID)	Estudio	P	0	1	0	3,000,000
			P(a)	0	1	0	3,000,000
			A	0	0	0	0

RESULTS MATRIX

OUTPUTS: ANNUAL PHYSICAL AND FINANCIAL PROGRESS

Component Nbr. 2 Desarrollo de capacidades institucionales

	Output	Unit of Measure		PHYSICAL PROGRESS		FINANCIAL PROGRESS	
				2020	EOP 2025	2020	EOP 2025
2.1	Estudios de Estructuración integral en al menos dos proyectos APP Realizados (Fuente BID).	Estudio	P	0	2	0	2,000,000
			P(a)	0	2	0	2,000,000
			A	0	0	0	0
2.2	Evaluación impacto fiscal de garantías en los dos proyectos de APPs Realizado (Fuente BID)	Estudio	P	0	1	0	100,000
			P(a)	0	1	0	100,000
			A	0	0	0	0
2.3	Supervisión continua de la distribución de la matriz de riesgos de los 2 APPs Realizada (Fuente BID)	Estudio	P	0	1	0	200,000
			P(a)	0	1	0	200,000
			A	0	0	0	0
2.4	Fortalecimiento Institucional General + SICOMI Realizado (Fuente BID)	# of agencies	P	0	1	0	700,000
			P(a)	0	1	0	700,000
			A	0	0	0	0
2.5	Diseño de Obras Urbanas Complementarias (OUC) de: (i) parque metropolitano de Alajuela; (ii) parque lineal de Taras-La Lima; y (iii) circuito recreativo de occidente en San Ramón; elaborados (Fuente BID).	Diseños	P	0	3	0	700,000
			P(a)	0	3	0	700,000
			A	0	0	0	0
2.6	Estudio de Apoyo al plan de descarbonización Realizado (Fuente BID)	Estudio	P	0	1	0	220,000
			P(a)	0	1	0	220,000
			A	0	0	0	0
2.7	Estudio de Formulación de la actualización de la PIEG Institucional del MOPT realizado (Fuente BID)	Estudio	P	0	1	0	30,000
			P(a)	0	1	0	30,000
			A	0	0	0	0
2.8	Estudio de Propuesta de fortalecimiento de la Comisión Institucional de Género y Personas con Discapacidad Realizado (Fuente BID)	Estudio	P	0	1	0	10,000
			P(a)	0	1	0	10,000
			A	0	0	0	0
2.9	Estudio para Actualización del PEI del CNC con elementos de enfoque de género y Personas con Discapacidad Realizado (Fuente BID)	Estudio	P	0	1	0	20,000
			P(a)	0	1	0	20,000
			A	0	0	0	0
2.10	Asesoría técnica para diseño urbano Realizada	Estudio	P	0	1	0	30,000
			P(a)	0	1	0	30,000
			A	0	0	0	0

Other Cost

	Administración, gestión y auditoría (Fuente BID).	P			89,769	2,210,000
		P(a)			89,769	2,210,000
		A			0	0

Total Cost

	Total Cost	P			17,368,219	178,000,000
		P(a)			17,368,219	178,000,000
		A			0	0

CHANGES TO THE MATRIX

No information available for this section

PMR Operational Report

IMPLEMENTATION STATUS AND LEARNING

Lesson Learned - Categories
Intra/Inter Coordination
Project Design