

PMR Public Report

Operation Number	CR-L1139	Chief of Operations Validation Date	04/07/21
Year- PMR Cycle	Second period Jan-Dec 2020	Division Chief Validation Date	04/07/21
Last Update	04/06/21	Country Representative Validation Date	04/12/21
PMR Validation Stage	Validated by Representative		

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	Disbursing (From eligibility until all the Operations are closed)
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 Public Report

RESULTS MATRIX

General Development Objectives

General Development Objectives 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	Expected Year of Achievement		Target
1.0	Índice de Conectividad Vial	Puntuación	42.30	2018	2025	P	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
The General Development objective indicator target is expected to be observed by the operation's "Fully Justified" date in Convergence (CO)			
	Yes		

PMR Public Report

RESULTS MATRIX

Specific Development Objectives

Specific Development Objectives 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
					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
					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
-------------------	----	----------------------	----

Specific Development Objectives 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
					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
-------------------	----	----------------------	----

PMR Public Report

RESULTS MATRIX

Specific Development Objectives

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
					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		

Specific Development Objectives 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
					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
					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.							
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	

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

Observation:

Indicator	Unit of	Baseline	Baseline		2025	EOP 2025
-----------	---------	----------	----------	--	------	----------

PMR Public Report

RESULTS MATRIX

Specific Development Objectives

		Measure		Year			
3.0	Proyectos de Obras Viales Contratadas bajo la modalidad de APP	Proyectos	0.00	2020	P	1.00	1.00
					A		
Details							
Means of verification: Contrato de APP							
Observations: Se entiende por “diseño integral” al conjunto de documentos con los niveles de aprobación requeridos en cada caso para respaldar el inicio del proceso de licitación de un contrato bajo modalidad APP según la normativa nacional vigente. (EER#2).							
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 construidos (Fuente BID).	Km	P	0	3.6	0	66,000,000
			P(a)	0	3.6	0	66,000,000
			A	0	0	0	0
1.2	LOTE #1 Programa de OBIS en el corredor San Ramón – San José: Puentes e Intercambio construidos (Fuente Contrapartida).	Km	P	0	2.82	4,470,000	24,510,000
			P(a)	0	2.82	4,470,000	24,510,000
			A	0	0	4,470,000	4,470,000
1.3	LOTE #2 Programa de OBIS en el corredor San Ramón – San José: Conector Barreal y rampas Castella construido (Fuente Contrapartida).	Km	P	0	0.6	1,260,000	3,270,000
			P(a)	0	0.6	1,260,000	3,270,000
			A	0	0	1,260,000	1,260,000
1.4	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	0	20,480,000
			P(a)	0	0.55	0	20,480,000
			A	0	0	0	0
1.5	LOTE #2 Programa de OBIS en el corredor San Ramón – San José: Estaciones de peaje reconstruidas (Río Segundo - Naranjo) (Fuente Contrapartida).	m2	P	0	25,000	0	4,740,000
			P(a)	0	25,000	0	4,740,000
			A	0	0	0	0
1.6	Lote #4 Programa de OBIS en el corredor San Ramón – San José: Intercambios y Puente Juan Pablo Segundo construidos (Fuente BID).	Km	P	0	3.2	0	50,000,000
			P(a)	0	3.2	0	50,000,000
			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): Elaboración de tres diseños finales de: (i) parque metropolitano de Alajuela; (ii) parque lineal de Taras-La Lima; y (iii) circuito recreativo de occidente en San Ramón realizados (Fuente BID)	Diseños	P	0	3	0	660,000
			P(a)	0	3	0	660,000
			A	0	0	0	0
2.6	Estudio de Apoyo al plan de descarbonización realizado (Fuente BID)	Estudio	P	0	1	0	250,000
			P(a)	0	1	0	250,000
			A	0	0	0	0
2.7	Política de Género Institucional del MOPT actualizada, validada y oficializada (Fuente BID)	Política y plan de acción	P	0	1	0	30,000
			P(a)	0	1	0	30,000
			A	0	0	0	0
2.8	Plan de fortalecimiento de la Comisión Institucional de Género y Personas con Discapacidad realizado (Fuente BID)	Plan	P	0	1	0	10,000
			P(a)	0	1	0	10,000
			A	0	0	0	0
2.9	Actualización del PEI del CNC con elementos de enfoque de género y Personas con Discapacidad realizada (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			0	2,000,000
		P(a)			0	2,000,000
		A			0	0

Total Cost

	Total Cost	P			5,730,000	178,000,000
		P(a)			5,730,000	178,000,000
		A			5,730,000	5,730,000

CHANGES TO THE MATRIX

No information available for this section

IMPLEMENTATION STATUS AND LEARNING

No information available for this section