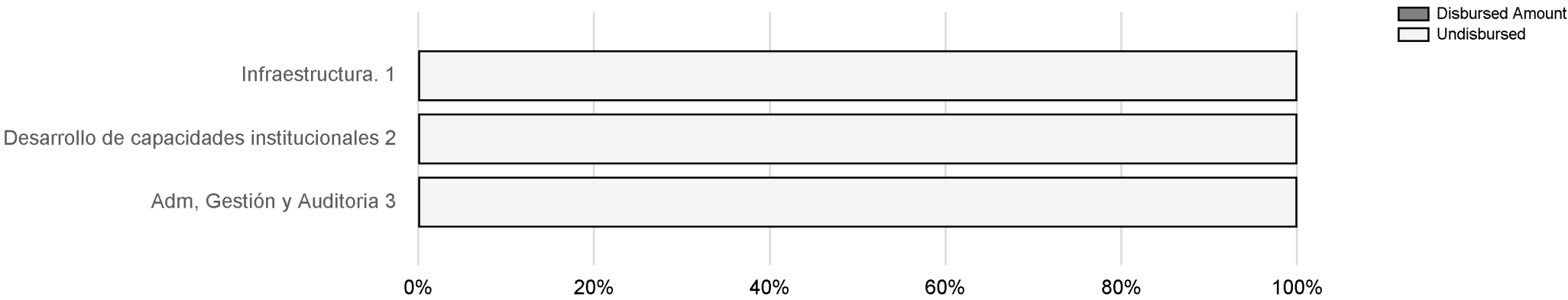


PMR Public Report

Operation Number	CR-L1139	Chief of Operations Validation Date	10/03/22
Year- PMR Cycle	First period Jan-Jun 2022	Division Chief Validation Date	
Last Update	09/30/22	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	GRANADA GARCES, ISABEL CRISTINA	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	Partially Satisfactory	Date of approval	
Safeguard Performance Rating - Rationale	La clasificación de desempeño se cambió a Parcialmente Satisfactorio, debido a que en la misión se identificaron temas importantes no resueltos, algunos recurrentes, tales como: i) Seguridad Vial, Peatonal y de Señalización que implican un riesgo de accidentes para las comunidades aledañas a los proyectos; ii) Salud y Seguridad Ocupacional e Industrial, que implican un riesgo para los trabajadores de las obras; iii) Riesgo de conflicto social debido al manejo de la quebrada Chumico, ya que aún está pendiente de confirmar que el proyecto no agravará el problema de las inundaciones que ya ocurren en el sector, tema del cuál la comunidad está muy pendiente; y iv) Aún no se ha presentado la actualización del Plan de Reasentamiento y de Afectados económicos, tampoco se han presentado las estadísticas del Mecanismo de Quejas y Reclamos (MQR) del proyecto de las Obras Impostergables (OBIS).		

Financial Data									
	Total Cost and Source					Available Funds (US\$)			
Operations	Original IDB	Current IDB	Local Counterpart	Co-Financing / Country	Total Original Cost	Current IDB	Disb. Amount to Date	% Disbursed	Undisbursed Amount
CR-L1139	125,000,000	125,000,000	53,000,000	0	178,000,000	125,000,000	20,000,000	16.00%	105,000,000
Aggregated	125,000,000	125,000,000	53,000,000	0	178,000,000	125,000,000	20,000,000	16.00%	105,000,000
Expense Categories by Loan Contract (cumulative values)									



Please note that inactive indicators and outputs are not displayed; totals in the actual cost table may not match the sum of the cost of the outputs displayed, due to the cost of inactive outputs.

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	EOP 2025	
1.0	Índice de Conectividad Vial	Puntuación	42.3	2018	2025	P	44
						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%.

The General Development Objective indicator target is expected to be observed by the operation's "Fully Justified" date in Convergence (CO): Yes

Pro-Gender	No	Pro-Ethnicity	No	CRF indicator	

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).

Evaluation Methodology: -

Pro-Gender	No	Pro-Ethnicity	No	CRF indicator	

	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).

Evaluation Methodology: -

Pro-Gender	No	Pro-Ethnicity	No	CRF indicator	

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	75.6	2020	P	56.1	56.1
					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).

Evaluation Methodology: -

Pro-Gender	No	Pro-Ethnicity	No	CRF indicator	

	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	10.8	2020	P	4.9	4.9
					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).

Evaluation Methodology: -

Pro-Gender	No	Pro-Ethnicity	No	CRF indicator	
------------	----	---------------	----	---------------	--

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	2020	P	11,449	11,449
					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).

Evaluation Methodology: -

Pro-Gender	No	Pro-Ethnicity	No	CRF indicator				
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	2020	P	3,820	3,820
						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).

Evaluation Methodology: -

Pro-Gender	No	Pro-Ethnicity	No	CRF indicator	

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 Measure	Baseline	Baseline Year		2025	EOP 2025
3.0	Proyectos de Obras Viales Contratadas bajo la modalidad de APP	Proyectos	0	2020	P	1	1
					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).

Evaluation Methodology: -

Pro-Gender	No	Pro-Ethnicity	No	CRF indicator	

RESULTS MATRIX

OUTPUTS: ANNUAL PHYSICAL AND FINANCIAL PROGRESS

Component Nbr. 1 Infraestructura.

				PHYSICAL PROGRESS		FINANCIAL PROGRESS	
	Output	Unit of Measure		2022	EOP 2025	2022	EOP 2025
1.01	Intercambios Taras – La Lima construidos (Fuente BID).	km	P	-	3.6	21,760,000	66,000,000
			P (a)	-	3.6	6,000,000	66,000,000
			A	-	-	1,047,980.2	2,795,317.2
1.02	LOTE #1 Programa de OBIS en el corredor San Ramón – San José: Puentes e Intercambio construidos (Fuente Contrapartida).	km	P	2.82	2.82	10,030,000	24,510,000
			P (a)	2.82	2.82	7,348,870.26	24,510,000
			A	-	-	4,667,074	21,628,203.74
1.03	LOTE #2 Programa de OBIS en el corredor San Ramón – San José: Conector Barreal y rampas Castella construido (Fuente Contrapartida).	km	P	0.6	0.6	1,010,000	3,270,000
			P (a)	0.6	0.6	315,859.74	3,270,000
			A	-	-	-	2,904,140.26
1.04	LOTE #2 Programa de OBIS en el corredor San Ramón – San José: Intercambio circunvalación y Puente Río Torres construidos (Fuente Contrapartida).	km	P	-	0.55	3,470,000	20,480,000
			P (a)	-	0.55	608,490.11	20,480,000
			A	-	-	-	1,384,022
1.05	LOTE #2 Programa de OBIS en el corredor San Ramón – San José: Estaciones de peaje reconstruidas (Río Segundo - Naranjo) (Fuente Contrapartida).	m2	P	-	25,000	950,000	4,740,000
			P (a)	-	25,000	183,242.89	4,740,000
			A	-	-	-	-
1.06	Lote #4 Programa de OBIS en el corredor San Ramón – San José: Intercambios y Puente Juan Pablo Segundo construidos (Fuente BID).	km	P	-	3.2	-	50,000,000
			P (a)	-	3.2	-	50,000,000
			A	-	-	-	-
1.07	Estudios para la Nueva Vía San Carlos (Fuente BID)	estudio	P	1	1	1,900,000	3,000,000
			P (a)	1	1	1,147,500	1,147,500
			A	-	-	27,900	27,900

Component Nbr. 2 Desarrollo de capacidades institucionales

				PHYSICAL PROGRESS		FINANCIAL PROGRESS	
	Output	Unit of Measure		2022	EOP 2025	2022	EOP 2025
2.01	Estudios de Estructuración integral en al menos dos proyectos APP realizados (Fuente BID).	estudio	P	2	2	1,700,000	2,000,000
			P (a)	-	2	-	2,000,000
			A	-	-	-	-
2.02	Evaluación impacto fiscal de garantías en los dos proyectos de APPs realizado (Fuente BID)	estudio	P	-	1	-	100,000
			P (a)	-	1	-	100,000
			A	-	-	-	-
2.03	Supervisión continua de la distribución de la matriz de riesgos de los 2 APPs realizada (Fuente BID)	estudio	P	-	1	80,000	200,000
			P (a)	-	1	-	200,000
			A	-	-	-	-
2.04	Fortalecimiento Institucional General + SICOMI realizado (Fuente BID)	# of agencies	P	-	1	420,000	700,000
			P (a)	-	1	-	700,000
			A	-	-	-	-
2.05	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	-	3	-	660,000
			P (a)	-	3	-	660,000
			A	-	-	-	-
2.06	Estudio de Apoyo al plan de descarbonización realizado (Fuente BID)	estudio	P	1	1	200,000	250,000
			P (a)	-	1	-	250,000
			A	-	-	-	-
2.07	Política de Género Institucional del MOPT actualizada, validada y oficializada (Fuente BID)	Política y plan de acción	P	1	1	30,000	30,000
			P (a)	-	1	-	30,000
			A	-	-	-	-
2.08	Plan de fortalecimiento de la Comisión Institucional de Género y Personas con Discapacidad realizado (Fuente BID)	Plan	P	1	1	10,000	10,000
			P (a)	-	1	-	10,000
			A	-	-	-	-
2.09	Actualización del PEI del CNC con elementos de enfoque de género y Personas con Discapacidad realizada (Fuente BID)	estudio	P	1	1	20,000	20,000
			P (a)	-	1	20,000	20,000
			A	-	-	-	-
2.10	Asesoría técnica para diseño urbano realizada	estudio	P	1	1	30,000	30,000
			P (a)	-	1	-	30,000
			A	-	-	-	-

Other Cost					
	Administración, gestión y auditoría (Fuente BID).	P	450,000	2,000,000	
		P (a)	450,000	3,852,500	
		A	0	0	

Total Cost					
	Total Cost	P	42,060,000	178,000,000	
		P (a)	16,073,963	178,000,000	
		A	5,742,954.2	28,739,583.2	

No information available for this section

RISKS AND PLANNED RESPONSES

Risk ID	Risk Status		Risk Taxonomy
3	Inactive		Goods, and Services
	Response Actions		
	3.0	Management Strategy	Status
		-	

Risk ID	Risk Status		Risk Taxonomy
6	Inactive		Environmental and Social Safeguards
	Response Actions		
	6.0	Management Strategy	Status
		-	

Risk ID	Risk Status		Risk Taxonomy
9	Inactive		Planning
	Response Actions		
	9.0	Management Strategy	Status
		-	

Risk ID	Risk Status		Risk Taxonomy
12	Inactive		Organizational Structure
	Response Actions		
	12.0	Management Strategy	Status
		-	

Risk ID	Risk Status		Risk Taxonomy
15	Active		Goods, and Services
	Response Actions		
	15.1	Management Strategy	Status
		AVOID	INACTIVE

Risk ID	Risk Status		Risk Taxonomy
18	Active		Goods, and Services
	Response Actions		
	18.1	Management Strategy	Status
		AVOID	INACTIVE

Risk ID	Risk Status		Risk Taxonomy
21	Active		Goods, and Services
	Response Actions		
	21.1	Management Strategy	Status
		AVOID	INACTIVE

Risk ID	Risk Status		Risk Taxonomy
24	Materialized		Internal Processes
	Response Actions		
	24.1	Management Strategy	Status
		AVOID	COMPLETE

Risk ID	Risk Status		Risk Taxonomy
27	Active		Legal Environment
	Response Actions		
	27.1	Management Strategy	Status
		MITIGATE	INACTIVE

Risk ID	Risk Status		Risk Taxonomy
30	Active		Planning
	Response Actions		
	30.1	Management Strategy	Status
		AVOID	INACTIVE

Risk ID	Risk Status		Risk Taxonomy
33	Active		Goods, and Services
	Response Actions		
	33.1	Management Strategy	Status
		AVOID	INACTIVE

Risk ID	Risk Status		Risk Taxonomy
36	Materialized		Political Environment
	Response Actions		
	36.1	Management Strategy	Status
		MITIGATE	COMPLETE

Risk ID	Risk Status		Risk Taxonomy
39	Active		Institutional Environment
	Response Actions		
	39.1	Management Strategy	Status
		MITIGATE	INACTIVE

Risk ID	Risk Status		Risk Taxonomy
42	Active		Economic and Financial Environment
	Response Actions		
	42.1	Management Strategy	Status
		AVOID	INACTIVE

Risk ID	Risk Status		Risk Taxonomy
45	Active		Economic and Financial Environment
	Response Actions		
	45.1	Management Strategy	Status
		MITIGATE	INACTIVE

Risk ID	Risk Status		Risk Taxonomy
48	Active		Legal Environment
	Response Actions		
	48.1	Management Strategy	Status
		AVOID	INACTIVE

Risk ID	Risk Status		Risk Taxonomy
51	Active		Goods, and Services
	Response Actions		
	51.1	Management Strategy	Status
		TRANSFER	INACTIVE

Risk ID	Risk Status		Risk Taxonomy
54	Active		Economic and Financial Environment
	Response Actions		
	54.1	Management Strategy	Status
		ACCEPT	INACTIVE

Risk ID	Risk Status		Risk Taxonomy
57	Active		Legal Environment
	Response Actions		
	57.1	Management Strategy	Status
		AVOID	INACTIVE

Risk ID	Risk Status		Risk Taxonomy
60	Active		Goods, and Services
	Response Actions		
	60.1	Management Strategy	Status
		AVOID	INACTIVE

Risk ID	Risk Status		Risk Taxonomy
63	Active		Economic and Financial Environment
	Response Actions		
	63.1	Management Strategy	Status
		AVOID	INACTIVE

IMPLEMENTATION STATUS AND LEARNING

Lesson Learned - Categories