

PERFIL DEL PROYECTO

COSTA RICA

I. DATOS BÁSICOS

| | |
|---------------------------------|---|
| Título del proyecto: | Programa de Infraestructura de Transporte (PIT) |
| Número del proyecto: | CR-L1032 |
| Equipo de país: | René Cortés (INE/TSP), Jefe de Equipo; Edgar Zamora (TSP/CCR), Jefe de Equipo Alterno; Juan Manuel Leño (TSP/CPN), Alvaro Borbón (TSP/CCR); Natalia Sanz, Alejandra Caldo, Virginia Navas (INE/TSP); Fazia Pusterla (SPD/SDV); Juan Carlos Páez (VPS/ESG); Juan Carlos Pérez-Segnini (LEG/SGO); Andrés Suárez y Jorge Luis González (FMP/CCR) |
| Prestatario: | República de Costa Rica |
| Organismo Ejecutor (OE): | Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT) |
| Plan de financiamiento: | BID Hasta US\$350.000.000 |
| | Cofinanciación US\$ <u>50.000.000</u> |
| | Total US\$400.000.000 |
| Salvaguardias: | Políticas OP-703 (Directrices B.01, B.02, B.03, B.04, B.05, B.06, B.07, B.11 y B.17), |
| | identificadas OP-102, OP-704, OP-710, y OP-761 |
| | Categoría B |

II. JUSTIFICACIÓN GENERAL Y OBJETIVOS

- 2.1 **Contexto general.** Costa Rica muestra una buena posición en la región en cuanto a indicadores de desarrollo humano y competitividad, habiendo experimentado un crecimiento satisfactorio en las últimas dos décadas. Costa Rica fue el tercer país de más rápido crecimiento promedio en América Latina en el período 2000-2007, con un crecimiento promedio del Producto Interno Bruto (PIB) del 5,3%. A partir del 2008 se hacen sentir los efectos de la crisis, lo cual fue revertido con tasas de crecimiento del 4% y 5%, en el 2011 y 2012 respectivamente.
- 2.2 **Sector vial.** Costa Rica dispone de 42.430 km de caminos, de los cuales 7.906 km pertenecen a la Red Vial Nacional (RVN)¹, cuyo mantenimiento está a cargo del Consejo Nacional de Vialidad (CONAVI), y 34.524 km a la Red Vial Cantonal (RVC),² cuyo mantenimiento está a cargo de las municipalidades. De estos totales, sólo se encuentran en buen estado el 36% de la RVN y el 13% de la RVC. Estas deficiencias reconocen varias causas, todas vinculadas a un rezago en la inversión pública en la infraestructura del sector, la cual alcanzó el 0,93% del PIB en el 2011³.
- 2.3 **Sector portuario.** Costa Rica dispone de un sistema marítimo-portuario en el Pacífico y en el Caribe compuesto de puertos con tráfico internacional, instalaciones portuarias dedicadas al tráfico de cabotaje y al tráfico por aguas

¹ 65% pavimentada y 35% en lastre (material granular) o tierra.

² 17% pavimentada y 83% en lastre o tierra.

³ Según el Plan Nacional de Inversión Pública 2009-2010 del Ministerio de Planificación Nacional y Política Económica, los estándares internacionales se ubican entre el 2% y el 4% del PIB.

interiores, y una cantidad de puertos pesqueros. Los puertos juegan un rol clave en el comercio exterior del país, movilizándolo el 78% del volumen de exportaciones (2010)⁴, siendo los principales puertos para el tráfico internacional Moín, Limón y Caldera. Por otro lado, en el golfo de Nicoya en la costa Pacífica norte del país, se ubican los servicios públicos de cabotaje más importantes del país mediante el uso de transbordadores para el transporte marítimo de pasajeros y vehículos, en su mayoría dedicados al turismo⁵.

- 2.4 **El problema.** A pesar de que Costa Rica ha experimentado tasas de crecimiento satisfactorias, la baja calidad de la infraestructura de transporte impidió que el país alcanzara el crecimiento observado en otros países de ingreso medio-alto, como Singapur y Panamá. Las pérdidas de productividad, en las que las deficiencias de la infraestructura de transporte tuvieron una alta incidencia, restringieron el crecimiento y competitividad del país. En el sector vial, las deficiencias se relacionan con el estado y las limitaciones de capacidad de las vías, ausencia de elementos que garanticen la seguridad vial y niveles de servicio inapropiados debido al deterioro, cuyo impacto se manifiesta en altos costos de operación y tiempos de servicio⁶ y altas tasas de accidentabilidad⁷. Gran parte de los puentes están en riesgo de colapsar estructuralmente a causa de su deterioro natural, de la acción de los fenómenos meteorológicos y de la limitada capacidad de las obras de drenaje. En materia portuaria se observa la necesidad de mejorar la infraestructura y eficiencia del servicio del sector, dada las deficiencias de capacidad y eficiencia que exhibe⁸ y la importancia que representa el sector para el comercio exterior y los servicios de cabotaje. Un ejemplo de estas carencias es el puerto de Caldera, principal puerto de Costa Rica en el Pacífico, en donde es necesario rehabilitar y reforzar el rompeolas y extender su longitud permitiendo disminuir la probabilidad de fallo de la estructura. Por otra parte, las terminales de los muelles de transbordadores del golfo de Nicoya no cuentan con las condiciones mínimas para una operación segura y satisfactoria, y presentan una alta probabilidad de colapso, al estar soportando altos volúmenes de tráfico de pasajeros y vehículos.
- 2.5 **Plan de gobierno.** El actual Gobierno de Costa Rica (GCR) asumió en 2010 y contrató la elaboración de un Plan Nacional de Transporte (PNT) 2011-2035, en virtud de la necesidad de lograr mejoras oportunas en la infraestructura vial y portuaria. Como resultado, se ha resuelto promover un plan de inversiones, requiriendo el apoyo del Banco para su financiamiento.
- 2.6 **El PIT.** Se enmarca en los esfuerzos del gobierno por mejorar la infraestructura con el propósito de disminuir el gran rezago que tiene Costa Rica respecto a inversiones en infraestructura de transporte, reducir los costos y tiempos de viaje de personas y

⁴ “Logística de exportación de mercancías a los puertos en la costa Este de Estados Unidos” Promotora del Comercio Exterior de Costa Rica, febrero 2011.

⁵ La demanda de pasajeros en las rutas Punta Arenas-Paquera y Punta Arenas-Playa Naranjo en 2010 fue de 1.200.000. Por su parte, la demanda de vehículos, en el mismo año, ascendió a 250.000.

⁶ Los costos promedio de la flota y tiempos de viaje varían según el tramo: por ejemplo en el tramo Palmar Norte-Paso Canoas, el costo es 0,37 US\$/veh-km y el tiempo es 81,2 minutos; en el tramo San Ramón- Barranca el costo es de 0,52 US\$/veh-km y el tiempo es 31,9 minutos.

⁷ Según *World Health Organization* (WHO), la tasa de siniestralidad de Costa Rica en 2009 fue de 16 cada 100.000 habitantes.

⁸ El sistema portuario de Costa Rica presenta la calificación más baja en Centroamérica en cuanto a calidad de su infraestructura, ocupando el lugar 140 en 144 países analizados.

bienes e incrementar la seguridad vial. En este sentido, el PIT se alinea con el PNT, al incluir proyectos de conservación y mejora progresiva de la red vial estratégica, elemento de mayor fuerza del PNT, y de mejoras portuarias también contempladas en dicho plan. Cabe mencionar que el PNT considera más apropiado acometer proyectos de conservación y mejora progresiva de la red, en lugar de obras nuevas, de forma que las rutas mantengan su funcionalidad, capacidad e índices de seguridad, lo cual lo alinea aún más con el tipo de obras a financiar con el PIT.

- 2.7 **Estrategia del Banco con el País (EPB) y prioridades sectoriales.** El PIT es consistente con la EPB 2011-2014 con Costa Rica ya que se inscribe en el área de acción prioritaria de transporte, contribuyendo al logro de los objetivos mencionados en la estrategia de reducción de costos y tiempos de viaje de mercancías y personas, así como del objetivo estratégico del Banco en cuanto a recuperar y mantener la infraestructura de transporte de Costa Rica, adaptarla al crecimiento de la demanda y fortalecer el funcionamiento institucional del sector. En relación a las prioridades sectoriales del CGI-9, el proyecto responde a dos de las prioridades estratégicas del Banco: i) infraestructura para la competitividad y el bienestar social; e ii) integración internacional competitiva a nivel regional y mundial. Asimismo, el programa brinda apoyo preferencial a los países de menor desarrollo relativo de América Latina y el Caribe, conforme también al CGI-9.
- 2.8 **Objetivos.** El objetivo general del programa es contribuir al desarrollo del sector transporte a través de la mejora de la infraestructura vial y portuaria, lo que beneficiará las condiciones de movilidad de las personas y los bienes, facilitando el flujo de comercio y la integración económica regional de Costa Rica.
- 2.9 **Alcance.** En términos agregados, el programa involucra obras de: i) rehabilitación, reconstrucción, pavimentación y/o ampliación de calzada en la RVN, con obras de mejora en la seguridad vial; ii) rehabilitación, construcción o ampliación de puentes en la RVN; y iii) construcción y mejoramiento de facilidades portuarias. Adicionalmente, el programa incluirá estudios y actividades de fortalecimiento institucional para reforzar la capacidad de gestión del ciclo de proyectos e incrementar los conocimientos técnicos aplicados.
- 2.10 **Componentes.** Para lograr estos objetivos el programa ha sido estructurado en los siguientes componentes: **Componente 1. Obras viales (US\$ 325 millones):** financiará obras de rehabilitación, reconstrucción y ampliación de puentes y carreteras de la RVN. El MOPT ya cuenta con un listado tentativo de obras a financiar, las cuales se localizan en la Ruta Interamericana Norte (Ruta N° 1), en la Ruta Interamericana Sur (Ruta N°2) y en la Ruta N° 4; y **Componente 2. Obras marítimas portuarias (US\$ 25 millones):** financiará la reconstrucción y ampliación de terminales de transbordadores en el golfo de Nicoya y la rehabilitación del rompeolas del puerto de Caldera, entre otras obras portuarias.
- 2.11 **Administración, auditoría y evaluación (US\$ 50 millones).** Esta categoría de gasto financiará la gestión socio-ambiental del programa, el esquema de ejecución y administración, auditorías financieras e imprevistos, entre otros.
- 2.12 **Costos.** El costo total del programa será de US\$400 millones de los cuales hasta US\$350 millones serán financiados por el Banco y US\$50 millones a través del Fondo de Cofinanciamiento Chino para Latinoamérica y el Caribe.

- 2.13 **Resultados esperados.** Los resultados del proyecto serán verificados a través de los siguientes indicadores: i) reducción de los costos de operación vehicular y tiempos de viaje de personas y bienes; ii) incremento en la seguridad vial y portuaria; iii) mantenimiento de la operatividad de las facilidades portuarias; y iv) aumento de la satisfacción de los usuarios de las terminales transbordadoras.

III. TEMAS DE DISEÑO Y CONOCIMIENTO DEL SECTOR

- 3.1 **Modalidad.** La operación se ha concebido bajo la modalidad de préstamo de inversión en un programa de obras múltiples, con un período de ejecución de seis años. En este sentido, se desarrollará: i) una muestra de proyectos viales y portuarios que serán incluidos en el programa a la que se le aplicarán los criterios técnicos, económicos y socio-ambientales de selección que serán acordados con el OE antes de la aprobación de la operación; ii) un conjunto de proyectos viales y portuarios que serán definidos posteriormente por el MOPT para ser incluidos en el programa, aplicando idénticos criterios de selección; y iii) las especificaciones generales para las obras a financiar con el programa.
- 3.2 **Muestra de proyectos.** El MOPT dispone de un listado de proyectos que serían potencialmente elegibles para el programa. La muestra de proyectos será definida en la Propuesta para el Desarrollo de la Operación (POD por sus siglas en inglés). Para dichos proyectos se realizará un estudio de pre-factibilidad técnica, una evaluación económica y se verificará el cumplimiento de los criterios de selección preestablecidos.
- 3.3 **Criterios de selección de los proyectos a incorporar al programa.** Se aplicarán criterios técnicos, económicos y socio-ambientales que permitan lograr: i) un impacto positivo en el desarrollo económico del país; ii) un impacto positivo en la distribución de la riqueza y promoción de actividades económicas; y iii) una mejora en la conectividad regional para sustentar una mejor integración territorial del país y facilitar la competitividad internacional.
- 3.4 **Conocimiento del Banco sobre el sector.** El conocimiento del sector proviene principalmente de la participación activa del Banco en el financiamiento de proyectos de infraestructura y transporte en varios países de América Latina y el Caribe, y, en particular, en Costa Rica. En este país, se está ejecutando, amparadas en la Línea de Crédito Condicional para Proyectos de Inversión (CCLIP), el Programa de Infraestructura Vial I (CR-L1022), cuyo objeto es similar al de la operación que se propone, al financiar obras para mejorar el nivel de transitabilidad de la RVN y el Programa RVC I (CR-L1023).
- 3.5 La operación se presenta como un préstamo individual de obras múltiples, en lugar de la tercera operación dentro del CCLIP, debido a las innovaciones en el esquema de ejecución que se proponen (¶4.3 y ¶4.4) y a los retrasos en el nivel de ejecución de la operación CR-L1022 que impiden cumplir con un nivel de compromiso o de desembolso superior al 75% o al 50%, respectivamente, exigidos por la PR-211 para poder llevar otra operación del CCLIP al Directorio.

IV. SALVAGUARDIAS Y ASPECTOS FIDUCIARIOS

- 4.1 **Salvaguardias socio-ambientales.** Dado que las intervenciones viales previstas en esta operación (mejoramiento o rehabilitación de caminos existentes a ser

efectuadas dentro del derecho de vía ya liberado) no implica la apertura de nuevas rutas, los impactos sobre el ambiente asociados a estas actividades serán limitados, mayormente temporales y consignados a un área de influencia inmediata alrededor del eje de la vía y a las zonas de fuentes de materiales, campamentos, frentes de obra y plantas de concreto o de asfalto. Las intervenciones portuarias, por su parte, se estiman que no representan un riesgo ambiental alto, debido a que todas ellas se refieren al mejoramiento de la infraestructura existente. En tal sentido, se espera que los impactos asociados se concentrarán en las áreas de intervención. Tanto los impactos relacionados con las obras viales como aquellos asociados con las portuarias, que se evidenciarán principalmente durante la fase de construcción de los proyectos, se prevén podrán ser manejados a través de procedimientos estándares. Una vez que la infraestructura a financiarse entre en servicio, se espera la generación de una serie de impactos positivos relacionados con mejoras en la competitividad y el desarrollo económico de las regiones donde se implantarán los proyectos, como consecuencia de la disminución de los costos de transporte de productos, bienes y personas.

- 4.2 Sobre la base de la información disponible y en virtud de lo estipulado en la Política de Medio Ambiente y Cumplimiento de Salvaguardias (OP-703) el equipo de proyecto ha clasificado al programa como Categoría B. No obstante, si en el proceso de Debida Diligencia se presentaran situaciones que ameritaran una reclasificación de la operación, el equipo de proyecto procederá consecuentemente.
- 4.3 **Aspectos fiduciarios.** El OE será el MOPT. No obstante, las autoridades de gobierno coinciden en que la Administración no está en condiciones de implementar eficientemente programas de la magnitud que se propone debido a que no cuenta con personal suficiente y con las capacidades técnicas requeridas para constituir una Unidad Ejecutora del Programa (UEP) eficiente. Por ello, en esta operación, para fortalecer el esquema de ejecución y apoyar al OE en el desarrollo de pliegos y contrataciones se prevé la posible utilización de un fideicomiso de gestión o una agencia especializada en ejecución, para lo cual el OE suscribiría, con la no objeción del Banco, un contrato de fideicomiso con una entidad financiera del sistema bancario nacional o un contrato con una agencia especializada en ejecución.
- 4.4 En el caso de un fideicomiso, el Banco fiduciario constituiría una UEP a cargo de la gestión administrativa, técnica, legal y financiera del programa, así como del seguimiento, control y monitoreo de su desarrollo. Por su parte, el OE tendrá como función principal ejercer la dirección, aprobación y supervisión de las actividades a ser desarrolladas por la UEP, así como la coordinación directa entre el OE, la UEP y el BID. Para apoyar esta decisión, se realizará un análisis de costo-beneficio para identificar la mejor alternativa para la ejecución de la operación.

V. RECURSOS Y CRONOGRAMA

- 5.1 El Anexo V de este Perfil de Proyecto (PP) detalla el cronograma de preparación y establece los hitos a alcanzar en etapas claves. El POD se distribuirá a finales de julio de 2013 y se espera presentar la propuesta al Directorio el 23 de octubre de 2013. Para la preparación de la operación se ha estimado un presupuesto total de US\$52.000 (US\$17.000 para misiones y US\$35.000 para consultorías).

BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO

INTER-AMERICAN DEVELOPMENT BANK

ANEXO CONFIDENCIAL
CONFIDENTIAL ANNEX

INE-TSP@IADB.ORG

PERFIL DE PROYECTO

PROJECT PROFILE

SAFEGUARD POLICY FILTER REPORT

| | | |
|----------------------------|--|---|
| PROJECT DETAILS | IDB Sector | TRANSPORT-ROAD MAINTENANCE |
| | Type of Operation | Investment Loan |
| | Additional Operation Details | |
| | Investment Checklist | Infrastructure Road and Rail |
| | Team Leader | Cortes Forero, Rene Alejandro (RCORTES@iadb.org) |
| | Project Title | Programa de Transporte Vial |
| | Project Number | CR-L1032 |
| | Safeguard Screening Assessor(s) | Páez Zamora, Juan Carlos (juancarlosp@iadb.org) |
| | Assessment Date | 2013-05-03 |
| | Additional Comments | |

| | | | |
|--|--|---|---|
| SAFEGUARD POLICY FILTER RESULTS | Type of Operation | Loan Operation | |
| | Safeguard Policy Items Identified (Yes) | Potential disruption to people's livelihoods living in the project's area of influence (not limited to involuntary displacement, also see Resettlement Policy.) | (B.01) Resettlement Policy– OP- 710 |
| | | Activities to be financed in the project area are located within a geographical area or sector exposed to natural hazards* (Type 1 Disaster Risk Scenario). | (B.01) Disaster Risk Management Policy– OP- 704 |
| | | The operation itself has a potential to exacerbate hazard risk* to human life, property, the environment or the operation itself (Type 2 Disaster Risk Scenario). | (B.01) Disaster Risk Management Policy– OP- 704 |
| | | The Bank will make available to the public the relevant Project documents. | (B.01) Access to Information Policy– OP- 102 |
| | The operation is in compliance with environmental, specific women's rights, gender, and indigenous laws and regulations of the country where | (B.02) | |

| | | |
|--|--|--------|
| | the operation is being implemented (including national obligations established under ratified Multilateral Environmental Agreements). | |
| | The operation (including associated facilities) is screened and classified according to their potential environmental impacts. | (B.03) |
| | The Borrower/Executing Agency exhibits weak institutional capacity for managing environmental and social issues. | (B.04) |
| | An Environmental Assessment is required. | (B.05) |
| | Consultations with affected parties will be performed equitably and inclusively with the views of all stakeholders taken into account, including in particular: (a) equal participation of women and men; (b) socio-culturally appropriate participation of indigenous peoples; and (c) mechanisms for equitable participation by vulnerable groups. | (B.06) |
| | The Bank will monitor the executing agency/borrower's compliance with all safeguard requirements stipulated in the loan agreement and project operating or credit regulations. | (B.07) |
| | Affects natural resources of a country not involved in the project, including areas such as waterways, coastal marine resources, protected areas, regional air shed and/or aquifers. | (B.08) |
| | The operation has the potential to pollute the environment (e.g. air, soil, water, greenhouse gases...). | (B.11) |
| | Suitable safeguard provisions for | (B.17) |

| | | | |
|--|--|--|--|
| | | procurement of goods and services in Bank financed projects may be incorporated into project-specific loan agreements, operating regulations and bidding documents, as appropriate, to ensure environmentally responsible procurement. | |
| | Potential Safeguard Policy Items(?) | No potential issues identified | |
| | Recommended Action: | <p>Operation has triggered 1 or more Policy Directives; please refer to appropriate Directive(s). Complete Project Classification Tool. Submit Safeguard Policy Filter Report, PP (or equivalent) and Safeguard Screening Form to ESR.</p> <p>The project triggered the Disaster Risk Management policy (OP-704).</p> <p>A more limited and specific Disaster Risk Assessment (DRA) may be required (see Directive A-2 of the DRM Policy OP-704). Please contact a Natural Disaster Specialist in VPS/ESG or INE/RND for guidance.</p> <p>Also: if the project needs to be modified to increase resilience to climate change, consider the: (i) possibility of classification as adaptation project; and (ii) additional financing options. Please contact INE/CCS adaptation specialist for guidance.</p> | |
| | Additional Comments: | | |

| | | |
|-------------------------|--|---|
| ASSESSOR DETAILS | Name of person who completed screening: | Páez Zamora, Juan Carlos (juancarlosp@iadb.org) |
| | Title: | Especialista Ambiental |
| | Date: | 2013-05-03 |

SAFEGUARD SCREENING FORM

| | | |
|----------------------------|--|---|
| PROJECT DETAILS | IDB Sector | TRANSPORT-ROAD MAINTENANCE |
| | Type of Operation | Investment Loan |
| | Additional Operation Details | |
| | Country | COSTA RICA |
| | Project Status | |
| | Investment Checklist | Infrastructure Road and Rail |
| | Team Leader | Cortes Forero, Rene Alejandro (RCORTES@iadb.org) |
| | Project Title | Programa de Transporte Vial |
| | Project Number | CR-L1032 |
| | Safeguard Screening Assessor(s) | Páez Zamora, Juan Carlos (juancarlosp@iadb.org) |
| | Assessment Date | 2013-05-03 |
| Additional Comments | | |

| | | | |
|---|--|---|--------------------------------|
| PROJECT CLASSIFICATION SUMMARY | Project Category: B | Override Rating: | Override Justification: |
| | Conditions/ Recommendations | | Comments: |
| | | <p>Category "B" operations require an environmental analysis (see Environment Policy Guideline: Directive B.5 for Environmental Analysis requirements).</p> <p>The Project Team must send to ESR the PP (or equivalent) containing the Environmental and Social Strategy (the requirements for an ESS are described in the Environment Policy Guideline: Directive B.3) as well as the Safeguard Policy Filter and Safeguard Screening Form Reports.</p> <p>These operations will normally require an environmental and/or social impact analysis, according to, and focusing on, the specific issues identified in the screening process, and an environmental and social management plan (ESMP). However, these operations should also establish safeguard, or monitoring requirements to address environmental and other risks (social, disaster, cultural, health and safety etc.) where necessary.</p> | |

| | | |
|--|---|--|
| SUMMARY OF IMPACTS/ RISKS AND | Identified Impacts/Risks | Potential Solutions |
| | The project will or may require involuntary | Develop Resettlement Plan (RP): The borrower should be required to develop a simple RP that |

| | | |
|----------------------------|---|---|
| POTENTIAL SOLUTIONS | resettlement and/or economic displacement of a minor to moderate nature (i.e. it is a direct impact of the project) and does not affect indigenous peoples or other vulnerable land based groups. | could be part of the ESMP and demonstrates the following attributes: (a) successful engagement with affected parties via a process of Community Participation; (b) mechanisms for delivery of compensation in a timely and efficient fashion; (c) budgeting and internal capacity (within borrower's organization) to monitor and manage resettlement activities as necessary over the course of the project; and (d) if needed, a grievance mechanism for resettled people. Depending on the financial product, the RP should be referenced in legal documentation (covenants, conditions of disbursement, project completion tests etc.), require regular (bi-annual or annual) reporting and independent review of implementation. |
|----------------------------|---|---|

| | | |
|-------------------------|---|--|
| DISASTER SUMMARY | <p>Details</p> <p>The Project should include the necessary measures to reduce disaster risk to acceptable levels as determined by the Bank on the basis of generally accepted standards and practices. Alternative prevention and mitigation measures that decrease vulnerability must be analyzed and included in project design and implementation as applicable. These measures should include safety and contingency planning to protect human health and economic assets. Expert opinion and adherence to international standards should be sought, where reasonably necessary.</p> | <p>Actions</p> <p>A more limited and specific Disaster Risk Assessment (DRA) may be required (see Directive A-2 of the DRM Policy OP-704). Please contact a Natural Disaster Specialist in VPS/ESG or INE/RND for guidance.</p> <p>Also: if the project needs to be modified to increase resilience to climate change, consider the: (i) possibility of classification as adaptation project; and (ii) additional financing options. Please contact INE/CCS adaptation specialist for guidance.</p> |
|-------------------------|---|--|

| | | |
|-------------------------|--|--|
| ASSESSOR DETAILS | Name of person who completed screening: | Páez Zamora, Juan Carlos (juancarlosp@iadb.org) |
| | Title: | Especialista Ambiental |
| | Date: | 2013-05-03 |

ESTRATEGIA AMBIENTAL Y SOCIAL

I. ANTECEDENTES

- 1.1 El Programa de Infraestructura de Transporte (PIT) busca contribuir al desarrollo del sector transporte a través de la mejora de la infraestructura vial y portuaria. Con esto pretende mejorar las condiciones de movilidad de las personas y los bienes, facilitar el flujo de comercio y la integración económica regional de Costa Rica a través de la disminución de los costos de operación vehicular, la reducción de los costos y tiempos de viaje de personas y bienes, y el incremento de la seguridad vial y portuaria.
- 1.2 De forma general, las obras previstas consisten en la rehabilitación de vías existentes y de infraestructura portuaria (puerto Caldera y terminales de cabotaje marítimo) que no afectan zonas de interés ecológico o social, y que no requerirán la adquisición de terrenos ni la realización de expropiaciones.

II. EL PROYECTO

- 2.1 En términos agregados, el PIT contempla la ejecución de obras de: i) rehabilitación, reconstrucción, pavimentación o ampliación de calzada en la Red Vial Nacional (RVN), con obras de mejora en la seguridad vial; ii) rehabilitación, construcción o ampliación de puentes en la RVN; y iii) construcción y mejoramiento de facilidades portuarias. Adicionalmente, el programa incluirá estudios y actividades de fortalecimiento institucional para reforzar la capacidad de gestión del ciclo de proyectos e incrementar los conocimientos técnicos aplicados.
- 2.2 Para lograr los objetivos planteados, el programa, que tiene un ámbito de acción potencial en todo el país, contempla los siguientes componentes: i) obras viales, que financiará obras de rehabilitación, reconstrucción y ampliación de puentes y carreteras de la RVN; ii) obras marítimo portuarias, que financiará la reconstrucción y ampliación de terminales de transbordadores, entre otras obras portuarias; iii) administración, auditoría y evaluación, que básicamente apoyará el fortalecimiento institucional y gestión socioambiental del Ministerio de Obras Públicas y Transporte (MOPT).

III. MARCO LEGAL Y REGULATORIO AMBIENTAL

- 3.1 A continuación se presenta de forma muy sucinta la legislación local aplicable a los proyectos que contemplará el programa:

| Norma aplicable | Característica |
|---|--|
| Constitución política de Costa Rica. | Describe los derechos ambientales de toda persona y la obligación del Estado a garantizarlos. |
| Ley de Contratación Administrativa N°. 7479. | Introduce la variable ambiental en los procesos de contratación de la administración pública estableciendo la obligatoriedad de efectuar un Evaluación de Impacto Ambiental (EIA) para las obras propuestas. |
| Reglamento General de Contratación Administrativa. Decreto ejecutivo N°. 25038-H. | Establece la necesidad de efectuar un EIA para toda obra pública. Establece los criterios preventivo; precautorio o indubio pro natura; interés público ambiental y de integración. |

| Norma aplicable | Característica |
|---|---|
| Ley de Biodiversidad N° 7788. | Establece la obligatoriedad de ajustar las descargas y emisión de contaminantes a las regulaciones técnicas que se emitan. |
| Ley Orgánica del Ambiente. Decreto N° 10541-TSS, Reglamento para el Control de Ruidos - N° 10541-TSS. | Establecen los parámetros máximos de emisiones para ruido así como la necesidad de utilización de protectores auditivos en sitios ruidosos. |
| Reglamento N°. 30221. Inmisiones de contaminantes atmosféricos (Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático N° 8219). | Establece los valores máximos de inmisión del aire (calidad del aire), para preservar y mantener la salud humana, animal o vegetal, los bienes materiales del hombre o de la comunidad y su bienestar, así como dispone las medidas correctivas cuando se sobrepasen los valores máximos de inmisión o se produzcan contingencias ambientales. |
| Decreto ejecutivo N° 35860-MINAET 26/02/2010. Reglamento para la Prevención de la Contaminación Visual. | Establece los lineamientos técnicos para prevenir los efectos de la contaminación visual. |
| Reglamento sobre Vertido y Re-uso de Aguas Residuales, Decreto 26042 MINAE-S del 19 de junio de 1997. | Regula la gestión de las aguas residuales y su re-uso. Cita las obligaciones de las personas físicas y jurídicas con relación a la descarga de sus aguas residuales, principalmente en cursos de agua. |
| Reglamento para el Manejo de Lodos provenientes de tanques sépticos. | Especifica la necesidad de manejar los lodos procedentes de tanques sépticos de forma adecuada para evitar la contaminación del agua, suelo y aire. |
| Ley de Conservación de la vida Silvestre N°. 7317. | Prohíbe el arrojo de aguas servidas, aguas negras, desechos sólidos, o cualquier sustancia contaminante, en manantiales, ríos, quebradas y arroyos permanentes o temporales, lagos, marismas y embalses naturales o artificiales, esteros, turberas, pantanos, aguas dulces y salobres o saladas. |
| Ley General de Salud. | Prohíbe la contaminación de las aguas superficiales, subterráneas y marítimas territoriales, así como el descargar residuos industriales y sustancias contaminantes en general, en los alcantarillados y a través de los sistemas de recolección de excretas, aguas negras y servidas y de contaminar los abastos de agua. Regula además las emisiones puntuales máximas de gases por parte de los vehículos. Establece necesidades mínimas sanitarias para los ambientes de trabajo. |
| Reglamento de Seguridad e Higiene de Trabajo. | Exige a todo patrono o su representante, intermediario o contratista, adoptar y poner en práctica en los centros de trabajo, medidas de seguridad e higiene adecuadas para proteger la vida, la salud, la integridad corporal y moral de los trabajadores. |
| Reglamento para el Control de Ruido y Vibraciones. | Reglamenta la ubicación de máquinas o equipos productores de ruido y regula los ruidos máximos. |
| Ley de aguas. | Limita el radio para el desarrollo de actividades constructivas alrededor de pozos de agua. |
| Ley de Cercas Divisoria y Quemadas N° 121. | Prohíbe la quema la basura generada por la construcción de un proyecto. |
| Ley de Expropiaciones N°7495 y modificada por la Ley 7757. | Describe el acto expropiatorio. Prohíbe la oposición de cualquier propietario o poseedor a oponerse a que se practiquen, sobre sus bienes inmuebles, los estudios necesarios para construir, conservar o mejorar una obra pública y fija el procedimiento para el acto expropiatorio, así las compensaciones a las que hay lugar. Faculta al Estado a establecer servidumbres. Establece los procedimientos para el reasentamiento involuntario de la población. |

IV. CONTEXTO SOCIO AMBIENTAL

- 4.1 Los sitios donde se implantarán los proyectos previstos en la operación corresponden a carreteras, a terminales de cabotaje marítimo y puertos que han estado en funcionamiento desde hace varios años. En términos ambientales los lugares corresponden a áreas altamente intervenidas de poco valor ecológico, biológico, cultural o histórico.
- 4.2 Un mejor análisis de las condiciones ambientales y sociales de cada uno de los proyectos de la muestra se efectuará durante el proceso de Debida Diligencia (DD).

V. PRINCIPALES IMPACTOS, RIESGOS Y MEDIDAS DE MANEJO

A. Impactos en la fase de construcción

- 5.1 Los impactos positivos más importantes se producirían en la etapa de construcción de los proyectos viales y portuarios los cuales serán: i) un ligero mejoramiento de los ingresos económicos de las poblaciones aledañas a los lugares donde se implantarían, por la compra de productos locales por parte del personal de obra, así como, de la adquisición de insumos menores para el desarrollo de las obras; y ii) la generación de empleo temporal de la Población Económicamente Activa (PEA) desocupada local.
- 5.2 Los impactos negativos, por su parte, son los siguientes: i) incremento de polvo por erosión eólica de escombros y materiales de construcción; ii) emisión de ruidos, polvos, y gases debido al movimiento de tierras y flujo vehicular en todos los frentes de obras; iii) introducción de vibraciones por efecto de la movilización de maquinaria y equipo; iv) compactación del suelo por el tránsito de maquinaria; v) posibles derrames de grasas y aceites por la acción operativa de la maquinaria a utilizarse; vi) generación de residuos sólidos (material de excavación, residuos de pavimento, escombros, papeles, maderas, restos metálicos, trapos impregnados con grasa, etc.); vii) eventual contaminación de suelos por residuos de obra (cemento, arena, bolsas, etc.); viii) posible afectación leve y temporal de la fauna de la región (aves, animales domésticos, etc.) por la generación de ruidos molestos y vibraciones; ix) cortes e interrupciones en el tránsito vehicular; x) eventual necesidad de reasentamiento involuntario de personas; xi) posible afectación al ecosistema marino por las acciones asociadas al mejoramiento de la infraestructura portuaria; y xii) potencial afectación temporal a especies marinas (peces y moluscos).
- 5.3 No obstante, considerando la magnitud de las obras, estos impactos pueden ser calificados como de baja o media significancia, y pueden ser manejados a través de prácticas estándares.

B. Impactos en la fase de operación

- 5.4 Los impactos positivos en esta fase se relacionan con: i) el mejoramiento de las condiciones de movilidad de las personas y los bienes; y ii) el mejoramiento del flujo de comercio y de la integración económica regional de Costa Rica gracias a la disminución de los costos de operación vehicular, la reducción de los costos y tiempos de viaje de personas y bienes, y el incremento de la seguridad vial y portuaria.

C. Análisis del riesgo

- 5.5 Costa Rica está sujeta a la amenaza de distintos factores naturales: i) terremotos, prácticamente en todo el territorio; ii) maremotos, tanto en la costa pacífica como en la atlántica; iii) deslizamientos de tierra, predominantemente en las estribaciones de la cordillera; e iv) inundaciones y desbordamiento de los ríos, debido a huracanes y tormentas tropicales. Todas estas amenazas tendrán una incidencia directa o indirecta en el programa y su análisis será efectuado en el proceso de DD.

VI. POLÍTICAS APLICABLES DEL BANCO

- 6.1 Sobre la base de la información disponible, el proyecto ha activado las siguientes políticas: i) OP-102 de Acceso a la información; ii) las Directrices B.01, B.02, B.03, B.04, B.05, B.06, B.07, B.11 y B.17 de la OP-703 de Medio Ambiente y Cumplimiento de Salvaguardias; iii) OP-704 de Gestión del Riesgo de Desastres; iv) OP-710 de Reasentamiento Involuntario; y v) OP-761 Política de Igualdad de Género en el Desarrollo. Durante el proceso de DD se verificará si la operación activa la política OP-765 de Pueblos Indígenas.

VII. ESTRATEGIA

- 7.1 El equipo de proyecto realizará el proceso de DD enfatizando en los impactos potenciales que las obras contempladas en el programa puedan generar durante las etapas de construcción, operación y mantenimiento, sobre los componentes sociales, ambientales, de salud ocupacional, de seguridad industrial y laboral. También establecerá los requisitos en términos de evaluación ambiental y consulta pública que cada proyecto de la muestra deba cumplir para estar conforme a las políticas ambientales y sociales del Banco.
- 7.2 Sin perjuicio de considerar otros aspectos que se presenten durante el proceso de DD, el equipo analizará los proyectos que se incluirán en la muestra representativa del programa, enfatizando el análisis de los siguientes puntos:
- Cumplimiento legal, socio-ambiental, laboral, de salud ocupacional y seguridad industrial conforme a los requerimientos nacionales, estatales y municipales correspondientes.

- Cumplimiento de las políticas OP-102 de Acceso a la Información; OP-703 de Medio Ambiente y Cumplimiento de Salvaguardias; OP-704 de Gestión del Riesgo de Desastres; OP-710 de Reasentamiento Involuntario; y OP-761 de Política de Igualdad de Género en el Desarrollo. También se evaluará si las acciones previstas en el proyecto activan la política OP-765 de Pueblos Indígenas, en cuyo caso se evaluará también su cumplimiento.
- En caso de que las actividades previstas en la operación requieran del reasentamiento involuntario, se revisará el Plan de Reasentamiento Involuntario para asegurar que sea conforme a lo establecido en la política OP-710. Esta revisión incluirá además un análisis de los criterios y procedimientos que se utilizarían para compensar a los desplazados por el proyecto, y del estado de tenencia de la tierra en los sitios donde se construirán las principales edificaciones contempladas en el proyecto.
- Revisión de los planes de: i) seguridad industrial y salud ocupacional; ii) contingencia; iii) de manejo de los asuntos laborales; iv) comunicación social; y v) de seguimiento y monitoreo ambiental; que se aplicarán a lo largo de las fases de construcción, operación y abandono de los proyectos.
- Pertinencia (conveniencia, suficiencia, presupuesto, recurso humano requerido, cronograma y control de calidad) de las medidas propuestas de manejo ambiental y social, de seguridad industrial, y de salud ocupacional y laboral, así como de su monitoreo.
- Análisis de los sistemas de manejo de residuos líquidos, sólidos y gaseosos que se aplicarán a cada proyecto.

7.3 Igualmente se concentrará en el análisis y la evaluación de los siguientes aspectos asociados con el programa:

- Sistema de captura y procesamiento de quejas y reclamos.
- Capacidad institucional del Organismo Ejecutor para manejar temas socioambientales (personal, recursos, planes de capacitación, etc.).
- Criterios de elegibilidad ambiental y social que se utilizarán para seleccionar a los proyectos que serán financiados en el marco del programa.

7.4 Posteriormente a la etapa de análisis y en función de los hallazgos que se identifiquen en este ejercicio, el equipo de proyecto presentará un Informe de Gestión Ambiental y Social (IGAS) que resumirá las medidas de manejo que se requieran para nulificar, mitigar o compensar los impactos ambientales negativos, y para estimular los impactos positivos. El IGAS también incluirá:

- Evaluación del cumplimiento del programa con las leyes y normas ambientales locales, regionales y municipales (leyes, regulaciones, estándares, permisos, autorizaciones, etc.).
- Evaluación del cumplimiento del programa con las políticas ambientales y sociales del Banco que se activen (OP-102, OP-703, OP-704, OP-710 OP-761 y OP-765).
- Evaluación de los sistemas de manejo ambiental del ejecutor con énfasis en los planes y procedimientos, responsabilidades, recursos disponibles, actividades de capacitación, de auditoría, de manera de asegurar que el programa será ejecutado adecuadamente desde las perspectivas ambiental y social.
- Evaluación de la información socio ambiental del programa (incluidos los estudios ambientales y sus correspondientes planes de manejo ambiental) para confirmar que los impactos potenciales negativos del proyecto serán manejados adecuadamente durante sus fases de construcción, operación y mantenimiento y abandono.
- Análisis de las especificaciones técnicas ambientales para el proyecto, de forma de asegurar que los futuros contratistas, la inspección y la supervisión ejecutarán adecuadamente las medidas de manejo propuestas.
- Análisis de los procedimientos para compensar a los desplazados por el programa, en el caso que los hubiera.
- Determinación de indicadores y requerimientos para la ejecución del programa.
- Evaluación, para confirmar la existencia y pertinencia en cantidad y calidad, de los planes de contingencia y de manejo del riesgo del programa.
- Revisión de los procesos de consulta que pudieran haberse llevado a cabo durante la planificación del proyecto así como análisis de los sistemas para proveer a la opinión pública información relativa a su ejecución.
- Evaluación del sistema de captura, procesamiento y resolución de quejas y reclamos.

7.5 Sobre la base de la información disponible y en virtud de lo estipulado en la Política de Medio Ambiente y Cumplimiento de Salvaguardias (OP-703) el equipo de proyecto ha clasificado al programa en la Categoría B. No obstante, si en el proceso de DD se presentaran situaciones que ameritaran una reclasificación de la operación, el equipo de proyecto procederá consecuentemente.

INDICE DE TRABAJO SECTORIAL CONCLUIDO Y PROPUESTO

| Estudio | Descripción | Responsable | Fechas esperadas | Referencias y enlaces electrónicos |
|--|---|-------------|------------------|--|
| Viabilidad económica | Evaluación económica de las obras portuarias que podrían ser parte de la muestra del programa | MOPT | Concluida | 37676023 37676027 |
| | Evaluación económica de las obras viales de la muestra | BID | Julio 2013 | |
| Capacidad ejecución | Análisis costo-beneficio de los distintos mecanismos de ejecución | BID | Julio 2013 | |
| Estudios técnicos | Diagnóstico del sector portuario en Costa Rica | BID | Julio 2013 | |
| | Estudio de pre-factibilidad técnica de las obras viales de la muestra | BID | Julio 2013 | |
| Gestión de riesgos en el proyecto | Evaluación preliminar | BID | Concluido | PP - Apéndice II |
| | Evaluación de alcance amplio para la operación | MOPT / BID | Julio 2013 | A ser incluido en el POD |
| Salvaguardias sociales y ambientales; otros estudios ambientales | Estrategia ambiental y social | BID | Concluido | PP - Anexo III |
| | Preparación del IGAS | BID | Julio 2013 | |
| Esquema de Monitoreo y Evaluación | Elaboración del Esquema de Monitoreo y Evaluación de la Operación | BID | Julio 2012 | A ser incluido en el POD |

BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO

INTER-AMERICAN DEVELOPMENT BANK

ANEXO CONFIDENCIAL
CONFIDENTIAL ANNEX

INE-TSP@IADB.ORG

PERFIL DE PROYECTO

PROJECT PROFILE