

**Ministerio de Obras Públicas y
Transportes (MOPT) Programa de
Infraestructura de Transporte (PIT)
Financiado por el Banco
Interamericano de Desarrollo (BID)**

*Estados Financieros al 31 de Diciembre de
2020 y por el Período Transcurrido entre el
1º de Enero y el 31 de Diciembre de 2020
e Informe de los Auditores Independientes*

**MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES (MOPT)
PROGRAMA DE INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE (PIT)
FINANCIADO POR EL BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO (BID)**

AUDITORÍA POR LOS AÑOS TERMINADOS AL 31 DE DICIEMBRE DE 2020 Y 2019

ÍNDICE

Informe de Auditoría sobre los Estados de Efectivo Recibido y de Desembolsos Efectuados e Inversiones Acumuladas

| | |
|---|------|
| Informe de los auditores independientes..... | 1-3 |
| Estado de efectivo recibido y desembolsos efectuados..... | 4 |
| Estado de inversiones acumuladas..... | 5 |
| Notas a los estados financieros..... | 6-11 |

INFORME DE AUDITORES INDEPENDIENTES

Al Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT)
Organismo Ejecutor del Programa
Programa de Infraestructura de Transporte (PIT)

Opinión

Hemos auditado los estados financieros adjuntos del Programa de Infraestructura de Transporte (PIT) ("el Programa") financiado con fondos del convenio de préstamo No.3071/OC-CR y No.3072/OC-CR del Banco Interamericano de Desarrollo (BID) y ejecutado por el Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT), los cuales comprenden los estados de inversiones acumuladas y los estados de efectivo recibido y de desembolsos efectuados, al 31 de diciembre de 2020 y 2019 y por los años terminados en esas fechas, y las notas a los estados financieros, incluyendo un resumen de las políticas contables significativas.

En nuestra opinión, los estados financieros adjuntos del Programa de Infraestructura de Transporte, al 31 de diciembre de 2020 y 2019 y por los años terminados en esas fechas; están preparados en todos sus aspectos importantes de conformidad con la base contable de efectivo descrita en la Nota 2.a a los estados financieros.

Base para la Opinión

Hemos llevado a cabo nuestras auditorías de conformidad con las Normas Internacionales de Auditoría (NIA). Nuestras responsabilidades de acuerdo con dichas normas se describen más adelante en la sección *Responsabilidades del Auditor en Relación con la Auditoría de los Estados Financieros* de nuestro informe. Somos independientes del Programa de acuerdo con las disposiciones del Código de Ética Profesional del Colegio de Contadores Públicos de la República de Costa Rica, del Código de Ética para Profesionales de la Contabilidad (Código IESBA, por sus siglas en inglés) y del Consejo de Normas Internacionales de Ética para Contadores, y hemos cumplido con nuestras otras responsabilidades de ética de conformidad con esos requerimientos. Consideramos que la evidencia de auditoría que hemos obtenido proporciona una base suficiente y adecuada para nuestra opinión.

Base de Contabilidad y Restricción sobre Distribución y Uso

Llamamos nuestra atención a la Nota 2.a a los estados financieros adjuntos, la cual establece la base de contabilidad utilizada. Los estados financieros son preparados para asistir al Programa de Infraestructura de Transporte (PIT) a cumplir con las disposiciones de información financiera del Capítulo III del contrato de préstamo No.3071/OC-CR y 3072/CH-CR. Como resultado de esto, los estados financieros podrían no ser utilizados para otros propósitos. Nuestro dictamen está dirigido exclusivamente para el Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT) como organismo ejecutor del Programa y para el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), y no debe ser distribuido ni utilizado por terceros que no sean el organismo ejecutor del Programa o el BID. Nuestra opinión no se modifica con relación a este asunto.

Responsabilidades de la Administración y de los Responsables del Gobierno del Programa en Relación con los Estados Financieros

La Administración es responsable de la preparación de los estados financieros adjuntos de conformidad con la base contable de efectivo descrita en la Nota 2.a y del control interno que la Administración considere necesario para permitir la preparación de estados financieros libres de incorrección material, debido a fraude o a error.

En la preparación de los estados financieros, la Administración es responsable de la valoración de la capacidad del Programa de continuar como entidad en funcionamiento, revelando, según corresponda, las cuestiones relacionadas con el negocio en marcha y utilizando dicho principio contable, excepto si la Administración tiene intención de liquidar al Programa o de cesar sus operaciones, o bien no exista otra alternativa realista.

La administración del Programa es responsable de la supervisión del proceso de generación de la información financiera.

Responsabilidades del Auditor en Relación con la Auditoría de los Estados Financieros

Nuestros objetivos son obtener una seguridad razonable de que los estados financieros en su conjunto están libres de errores materiales, debido a fraude o error, y emitir un informe de auditoría que contenga nuestra opinión. Seguridad razonable es un alto grado de seguridad, pero no garantiza que una auditoría realizada de conformidad con las Normas Internacionales de Auditoría siempre detecte un error material cuando exista. Los errores pueden deberse a fraude o error y se consideran materiales si, individualmente, o de forma agregada, puede preverse razonablemente que influyan en las decisiones económicas que los usuarios toman basándose en los estados financieros.

Como parte de una auditoría de conformidad con las Normas Internacionales de Auditoría aplicamos nuestro juicio profesional y mantenemos una actitud de escepticismo profesional durante toda la auditoría. También:

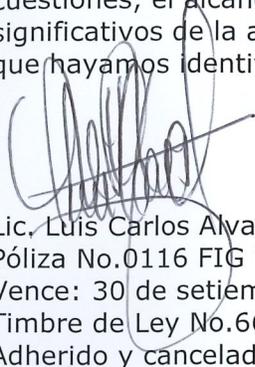
- Identificamos y evaluamos los riesgos de error material en los estados financieros, debido a fraude o error; diseñamos y aplicamos procedimientos de auditoría para responder a dichos riesgos y obtenemos evidencia de auditoría suficiente y adecuada para proporcionar una base para nuestra opinión. El riesgo de no detectar un error material debido a fraude es mayor al que resulta de detectar errores materiales no relacionados con fraude, ya que el fraude puede implicar colusión, falsificación, omisiones deliberadas, manifestaciones intencionalmente erróneas o la evasión del control interno.
- Obtenemos conocimiento del control interno relevante para la auditoría con el fin de diseñar procedimientos de auditoría que sean adecuados en función de las circunstancias y no con la finalidad de expresar una opinión sobre la efectividad del control interno del Programa.
- Concluimos sobre lo apropiado de la utilización de la base contable de negocio en marcha por parte de la Administración y, basándonos en la evidencia de auditoría obtenida, concluimos sobre si existe o no una incertidumbre material relacionada con eventos o condiciones que puedan generar dudas significativas sobre la capacidad de del Programa para continuar como negocio en marcha. Si concluimos que existe una incertidumbre material, nos es requerido llamar la atención en nuestro informe de auditoría a las revelaciones correspondientes en los estados financieros o, si dichas

Deloitte.

revelaciones no son adecuadas, que modifiquemos nuestra opinión de auditoría. Nuestras conclusiones se basan en la evidencia de auditoría obtenida hasta la fecha de nuestro informe de auditoría. Sin embargo, eventos o condiciones futuros podrían causar que el Programa cese de operar como negocio en marcha.

- Evaluamos lo adecuado de las políticas contables aplicadas y la razonabilidad de las estimaciones contables y las revelaciones efectuadas por la administración del Programa.

Nos comunicamos con los encargados de gobierno del Programa con relación a, entre otras cuestiones, el alcance y el momento de realización de la auditoría y los hallazgos significativos de la auditoría, así como cualquier deficiencia significativa del control interno que hayamos identificado en el transcurso de la auditoría.



Lic. Luis Carlos Alvarado Rodríguez - C.P.A. No.2749
Póliza No.0116 FIG 7
Vence: 30 de setiembre de 2021
Timbre de Ley No.6663, ¢1.000
Adherido y cancelado en el original



8 de abril de 2021

MINISTERIO DE FINANZAS Y TRANSPORTES (MOPT)
PROGRAMA NACIONAL DE TRANSPORTE (PNT)
FINANCIADO POR EL FONDOS DE DESARROLLO

**MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES (MOPT)
PROGRAMA DE INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE (PIT)
FINANCIADO POR EL BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO (BID)**

**ESTADOS DE EFECTIVO RECIBIDO Y DE DESEMBOLSOS EFECTUADOS
POR LOS AÑOS TERMINADOS AL 31 DE DICIEMBRE DE 2020 Y 2019**
(Montos Expresados en Dólares Estadounidenses)

| | Notas | Al 31 de Diciembre de 2020 | | | Al 31 de Diciembre de 2019 | | |
|---|-------|----------------------------|-------------|------------------------|----------------------------|-------------|------------------------|
| | | BID | Local | Total | BID | Local | Total |
| SALDO AL INICIO DEL PERÍODO: | | US\$105,144,102 | | US\$105,144,102 | US\$ 7,120,306 | | US\$ 7,120,306 |
| Efectivo recibido: | | | | | | | |
| Aporte recibido del BID | 5, 7 | | | | 120,000,000 | | 120,000,000 |
| Total efectivo recibido | | <u>105,144,102</u> | | <u>105,144,102</u> | <u>127,120,306</u> | | <u>127,120,306</u> |
| Desembolsos efectuados: | | | | | | | |
| Pagos por bienes y servicios | 8 | 92,239,364 | | 92,239,364 | 22,096,997 | | 22,096,997 |
| Retención 2% impuesto de renta | 6 | <u>(778,073)</u> | | <u>(778,073)</u> | <u>(120,793)</u> | | <u>(120,793)</u> |
| Total efectivo desembolsado | | <u>91,461,291</u> | | <u>91,461,291</u> | <u>21,976,204</u> | | <u>21,976,204</u> |
| EFFECTIVO DISPONIBLE AL FINAL DEL PERÍODO | 3 | <u>US\$ 13,682,811</u> | <u>US\$</u> | <u>US\$ 13,682,811</u> | <u>US\$105,144,102</u> | <u>US\$</u> | <u>US\$105,144,102</u> |

Las notas adjuntas forman parte integral de estos estados financieros.

**MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES (MOPT)
PROGRAMA DE INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE (PIT)
FINANCIADO POR EL BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO (BID)**

**ESTADOS DE INVERSIONES ACUMULADAS
POR LOS AÑOS TERMINADOS AL 31 DE DICIEMBRE DE 2020 Y 2019**
(Montos Expresados en Dólares Estadounidenses)

| Concepto: | Nota | Acumulado al 31 de Diciembre de 2019 | | | Movimientos Durante el Año | | | Acumulado al 31 de Diciembre de 2020 | | |
|---|----------|--------------------------------------|--------------------|------------------------------|------------------------------|--------------------|------------------------------|--------------------------------------|--------------------|-------------------------------|
| | | BID | Local | Total | BID | Local | Total | BID | Local | Total |
| 01. Obras viales | | <u>US\$54,465,947</u> | | <u>US\$54,465,947</u> | <u>US\$80,972,446</u> | | <u>US\$80,972,446</u> | <u>US\$135,438,393</u> | | <u>US\$135,438,393</u> |
| 01.01 Tramo Limonal-Barranca | | 8,044 | | 8,044 | 37,084,638 | | 37,084,638 | 37,092,682 | | 37,092,682 |
| 01.02 Otros tramos viales | | 45,904,739 | | 45,904,739 | 40,183,422 | | 40,183,422 | 86,088,161 | | 86,088,161 |
| 01.03 Supervisión y estudios | | 8,553,164 | | 8,553,164 | 3,704,386 | | 3,704,386 | 12,257,550 | | 12,257,550 |
| 02. Obras marítimo portuarias | | <u>3,640,522</u> | | <u>3,640,522</u> | <u>7,181,635</u> | | <u>7,181,635</u> | <u>10,822,157</u> | | <u>10,822,157</u> |
| 02.01 Rompeolas Puerto Caldera | | 2,798,271 | | 2,798,271 | 6,449,357 | | 6,449,357 | 9,247,628 | | 9,247,628 |
| 02.02 Plan Maestro de Caldera | | 336,178 | | 336,178 | 231,920 | | 231,920 | 568,098 | | 568,098 |
| 02.03 Terminales de transbordadores | | 109,791 | | 109,791 | 78,128 | | 78,128 | 187,919 | | 187,919 |
| 02.04 Supervisión y estudios | | 396,282 | | 396,282 | 422,230 | | 422,230 | 818,512 | | 818,512 |
| 03. Administración, auditoría y evaluación | | <u>6,879,224</u> | | <u>6,879,224</u> | <u>4,085,284</u> | | <u>4,085,284</u> | <u>10,964,508</u> | | <u>10,964,508</u> |
| 03.01 Gestión socio-ambiental | | 2,815,220 | | 2,815,220 | 529,252 | | 529,252 | 3,344,472 | | 3,344,472 |
| 03.02 Ejecución y administración | | 4,006,849 | | 4,006,849 | 3,518,487 | | 3,518,487 | 7,525,336 | | 7,525,336 |
| 03.04 Auditorías financieras | | 57,155 | | 57,155 | 37,545 | | 37,545 | 94,700 | | 94,700 |
| Totales | 8 | <u>US\$64,985,693</u> | <u>US\$</u> | <u>US\$64,985,693</u> | <u>US\$92,239,365</u> | <u>US\$</u> | <u>US\$92,239,365</u> | <u>US\$157,225,058</u> | <u>US\$</u> | <u>US\$157,225,058</u> |

Las notas adjuntas forman parte integral de estos estados financieros.

**MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES (MOPT)
PROGRAMA DE INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE (PIT)
FINANCIADO POR EL BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO (BID)**

**NOTAS A LOS ESTADOS DE EFECTIVO RECIBIDO Y DESEMBOLSOS
EFECTUADOS Y DE INVERSIONES ACUMULADAS
POR LOS AÑOS TERMINADOS AL 31 DE DICIEMBRE DE 2020 Y 2019**
(Montos Expresados en Dólares Estadounidenses)

1. DESCRIPCIÓN DEL PROGRAMA

El 3 de abril de 2014 se celebraron dos Contratos entre el Gobierno de Costa Rica y el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), para cooperar en la ejecución de un Programa de Infraestructura de Transporte (PIT), en adelante denominado el "Programa".

Ambos contratos suman cuatrocientos cincuenta millones de dólares de los Estados Unidos de América (US\$450,000,000) y fue aprobado mediante la Ley No.9283 de la Asamblea Legislativa de la República de Costa Rica y publicada en el Diario Oficial La Gaceta No.219 del 13 de noviembre de 2014.

Individualmente, el contrato No.3071/OC-CR es por un monto de cuatrocientos millones de dólares de los Estados Unidos de América (US\$400,000,000) y el contrato No.3072/CH-CR por un monto de cincuenta millones de dólares de los Estados Unidos de América (US\$50,000,000) que son con cargo a los recursos del Fondo Chino de Cofinanciamiento para América Latina y el Caribe, administrado por el BID.

El costo total del Programa está cubierto por ambos contratos de préstamo y no se cuenta un aporte de Contrapartida local para su ejecución.

El objetivo del Programa es contribuir al desarrollo del sector transporte a través de la mejora de la infraestructura vial y portuaria, lo que beneficiaría las condiciones de movilidad de las personas y bienes, facilitando el flujo de comercio y la integración económica regional de Costa Rica. Para lograr este objetivo se pretende, en forma específica, disminuir los costos de operación vehicular, reducir los tiempos de viaje de personas y bienes; e incrementar la seguridad vial y portuaria.

Las categorías o componentes de inversión, establecidos en el anexo único de el Programa son las siguientes componentes:

- Obras viales.
- Obras marítimo portuarias.
- Administración, auditoría y evaluación.

A continuación se detalla lo indicado en el anexo único para cada uno de los componentes a financiar.

- a. **Componente 1: Obras Viales** - En éste componente se financiarán obras de rehabilitación, reconstrucción y ampliación de puentes y carreteras de la Red Vial Nacional que contribuyan a la integración permanente de los sectores productivos hacia los mercados internos y de exportación, así como de la población para facilitar el acceso a servicios sociales. Asimismo, se incluye el pago asociado a los diseños, supervisión y estudios relacionados con la Red Vial Nacional.

El proyecto principal establecido en la Ley No.9283 es el tramo Limonal-Barranca, el cual se ubica en la Ruta Interamericana Norte y forma parte del Corredor Pacífico (CP), conectando la frontera norte con el Valle Central del país, con el Puerto Caldera y con las terminales del Golfo de Nicoya. Las obras a realizar en esta carretera, consisten en la duplicación de calzada, pasando de dos a cuatro carriles, la reconstrucción de la vía existente, la rehabilitación y duplicación de los puentes localizados en la ruta y la construcción de intercambiadores o pasos a desnivel en las intersecciones principales. La obra considera elementos de seguridad vial tales como aceras, pasos peatonales, ciclovías, señalización y barreras de contención, y obras ambientales tales como estabilización de taludes y pasos de fauna terrestre. Adicionalmente, se podrán financiar obras en otras rutas de carácter nacional contenidas en el Plan Nacional de Transporte 2011-2035 (PNT) y, que cumplan con los criterios de elegibilidad del Programa que se definirán Manual de Operaciones del Programa (MANOP).

b. **Componente 2: Obras Marítimo Portuarias** - Para este componente se tienen previstas las siguientes obras:

- Rehabilitación y reforzamiento del rompeolas de Caldera, buscando disminuir la probabilidad de fallo de la estructura y aumentar así su vida útil;
- Plan maestro del Puerto de Caldera;
- Terminales de transbordadores del Golfo de Nicoya, lo cual prevé la reconstrucción y ampliación de terminales y muelles de Puntarenas (Barrio El Carmen), Paquera y Playa Naranjo.

El costo de los diseños, supervisión y demás estudios relacionados con las obras están incluidos en el valor de cada proyecto.

c. **Componente 3: Administración, Auditoría, Evaluación** - El componente refleja ciertas categorías de gastos relacionados con:

- La gestión socio-ambiental del Programa, que incluye los estudios y labores de seguimiento y las acciones requeridas para el cumplimiento de la legislación nacional y las políticas y salvaguardas del Banco y la adquisición e indemnización de terrenos;
- El esquema de apoyo a la ejecución y administración;
- Las auditorías financieras externas; y
- Las actividades de monitoreo y evaluación.

El plazo del Programa, en su parte de desembolsos y por tanto de ejecución conforme se indica en la cláusula 1.04 de ambos contratos, será de seis años, contados a partir de la fecha de entrada en vigencia del contrato, por lo tanto, su fecha final prevista es al 13 de noviembre de 2020, en el 2019 se realizó una extensión del plazo hasta noviembre del 2022. En cuanto al plazo de amortización del contrato es de veinticuatro años a partir de la fecha de suscripción del contrato indicado en la cláusula 1.05.

El contrato, en su cláusula 3.02 dispone las condiciones previas especiales para otorgar el primer desembolso. En el caso del Programa, las condiciones establecidas y por lo tanto la definición de elegibilidad se da el 4 de marzo de 2016. El primer desembolso es transferido por parte del BID a cuentas del Gobierno Central en el mes de abril del 2016.

La ejecución del Programa se hace por medio de un Gestor Técnico y un Gestor Fiduciario, quienes son supervisados por la Unidad Asesora del Ministerio de Obras Públicas y Transportes; además, todas las actuaciones deben ser avaladas por el Comité de Administración y Seguimiento (CAS), el cual está conformado por funcionarios del Ministerio que son designados por el Ministro.

2. PRINCIPALES POLÍTICAS CONTABLES

Las políticas contables más importantes se detallan a continuación:

- a. **Base Contable** - Los estados del proyecto han sido preparados de acuerdo con la base contable de efectivo. En consecuencia, las transacciones son reconocidas cuando el efectivo es recibido o cuando los pagos son realizados.
- b. **Moneda** - Los registros contables son llevados en dólares estadounidenses (US\$). Así mismo la moneda de presentación de los estados financieros es el dólar estadounidense (US\$). Estos registros son responsabilidad del Gestor Fiduciario; y son verificados por parte del Gestor Técnico.

Todos los pagos se realizarán en dólares de los Estados Unidos de América (US\$), considerando que el Programa no tiene Contrapartida Local y el diferencial cambiario no es considerado como un gasto aceptable. Por lo tanto, si se debiera de reconocer un gasto, cuyo documento de respaldo esté en colones costarricenses, se utilizará como tipo de cambio el tipo de cambio de referencia de compra establecido por el Banco Central de Costa Rica para el día de la factura.

- c. **Efectivo Disponible** - Está representado por el dinero consignado en la cuenta de caja única asignada al Fideicomiso en la Tesorería Nacional, es de uso restringido para ser utilizado únicamente en los fines del Programa y según las cláusulas del contrato de préstamo firmado entre el Gobierno de Costa Rica y el Banco Interamericano de Desarrollo (BID).
- d. **Inversiones Acumuladas** - Los importes reconocidos como inversiones corresponden a los pagos efectuados por la prestación de bienes y servicios que cumplen las condiciones para su reconocimiento como activo. El registro contable de la inversión se da en el momento que se realiza el pago de acuerdo a la base contable de efectivo.

3. EFECTIVO DISPONIBLE

Al 31 de diciembre de 2020 y 2019, presenta un saldo por la suma de US\$13,682,810, y US\$105,144,102, respectivamente. Adicionalmente, al 31 de diciembre de 2020 y 2019 presenta una cuenta de Caja Única por retenciones por la suma de US\$2,716,712 y US\$730,659, respectivamente, sin embargo esta cuenta no corresponde a efectivo disponible para el Programa sino a retenciones realizadas a los contratistas por concepto de garantías o servicios.

Las cuentas son administradas por el Scotiabank de Costa Rica, S.A. (Gestor Fiduciario), pero pertenecen a Caja Única del Ministerio de Hacienda; además el sistema utilizado para realizar todos los pagos es Tesoro Digital del Ministerio de Hacienda.

4. GASTOS PENDIENTES DE JUSTIFICAR

Al 31 de diciembre de 2020 el saldo pendiente de justificar al BID asciende a US\$64,497,256 (US\$22,534,896 en el 2019) el cual estará representado en la siguiente solicitud de desembolso que se presentará al BID. Durante el período 2020 no se realizaron justificaciones debido a que no se alcanzó el 80% de ejecución requerido.

No se identificaron gastos no elegibles al Programa.

5. ANTICIPOS PENDIENTES DE LIQUIDAR ANTE EL BID

Al 31 de diciembre de 2020 no se han recibido aportes por parte del BID.

Al 31 de diciembre de 2019 el BID realizó un anticipo de US\$120,000,000 los cuales se encuentran pendiente de liquidar hasta alcanzar el 80% de ejecución del monto recibido de acuerdo con los términos contractuales. El monto total pendiente de liquidar al BID asciende a US\$127,549,200.

6. RETENCIÓN POR PAGAR DEL 2% DEL IMPUESTO SOBRE LA RENTA

Al 31 de diciembre de 2020 y 2019, el monto de retenciones por pagar es por la suma de US\$907,871 y US\$129,798; respectivamente, y corresponden a la retención del impuesto sobre la renta.

Según la Ley del Impuesto sobre la Renta de Costa Rica, el Estado o sus instituciones, autónomas o semiautónomas, las empresas públicas y otros entes públicos, en los casos de licitaciones públicas o privadas, contrataciones, negocios u otras operaciones realizadas por ellas, que paguen o acrediten rentas a personas físicas o jurídicas con domicilio en el país, deben retener el 2% o el 15% del producto bruto sobre las cantidades mencionadas, aun cuando se trate de pagos a cuenta o adelanto de esas operaciones. Esta retención será canalizada hacia Tributación Directa de conformidad con las disposiciones contenidas en la Ley del Impuesto sobre la Renta.

7. DESEMBOLSOS EFECTUADOS

Al 31 de diciembre de 2020 y 2019 la cuenta está compuesta por los recursos provenientes de los Contratos de Préstamo amparados a la Ley 9283 de la República de Costa Rica hasta por una suma de cuatrocientos cincuenta millones de dólares (US\$450,000,000). Los aportes se reciben en tractos conforme a los desembolsos que realiza el Banco Interamericano de Desarrollo, según el Plan Financiero y los requerimientos del Programa. Los desembolsos efectuados al 31 de diciembre de 2020 y 2019 se detallan a continuación:

| Fecha del Depósito | 2020 | 2019 |
|--------------------------------|-------------------------------|-------------------------------|
| Saldo inicial desembolsos | US\$ 170,000,000 | US\$ 50,000,000 |
| Desembolsos del período | | 120,000,000 |
| Saldo final desembolsos | <u>US\$170,000,000</u> | <u>US\$170,000,000</u> |

El BID realizó el cuarto desembolso en el mes de diciembre del 2018 por un monto de US\$120,000,000 (ciento veinte millones de dólares), sin embargo, este dinero ingresa a las cuentas del Programa en el mes de enero del 2019, por lo cual no se refleja en el saldo final de desembolsos del período 2018 y se incluye como desembolso del período 2019.

8. INVERSIONES EJECUTADAS PENDIENTE DE LIQUIDAR AL BID

Las inversiones representan los pagos efectuados a los proveedores o consultores que brindan los diferentes servicios al programa. Estos son registrados en el momento en que se pagan de acuerdo a la base contable de efectivo.

Al 31 de diciembre de 2019 y 2018 los pagos efectuados corresponden a los estudios de preinversión de acuerdo al siguiente detalle:

| Descripción | 2020 | 2019 |
|--|-------------------------------|------------------------------|
| 01.Obras viales | <u>US\$135,438,393</u> | <u>US\$54,465,947</u> |
| 01.01 Tramo Limonal - Barranca | 37,092,682 | 8,044 |
| 01.02 Otros tramos viales | 86,088,161 | 45,904,739 |
| 01.03 Supervisión y estudios | 12,257,550 | 8,553,164 |
| 02.Obras marítimo portuarias | <u>10,822,157</u> | <u>3,640,522</u> |
| 02.01 Rompeolas Puerto Caldera | 9,247,628 | 2,798,271 |
| 02.02 Plan Maestro de Caldera | 568,098 | 336,178 |
| 02.03 Terminales de transbordadores | 187,919 | 109,791 |
| 02.04 Supervisión y estudios | 818,512 | 396,282 |
| 03.Administración, auditoría y evaluación | <u>10,964,508</u> | <u>6,879,224</u> |
| 03.01 Gestión Socio-ambiental | 3,344,472 | 2,815,220 |
| 03.02 Ejecución y administración | 7,525,336 | 4,006,849 |
| 03.04 Auditorías financieras | 94,700 | 57,155 |
| TOTALES | <u>US\$157,225,058</u> | <u>US\$64,985,693</u> |

Al 31 de diciembre de 2020 y 2019, el monto ejecutado equivale al 34.94% y 14.44% del Programa, respectivamente.

De acuerdo al contrato establecido con el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), la liquidación de gastos se realizará una vez ejecutado el 80% del presupuesto.

Debido a ello, el Programa realizó una justificación de gastos al 31 de diciembre de 2018 y dos justificaciones al 31 de diciembre de 2017. La primera el 27 de junio de 2017 por un monto de US\$4,668,198 y que representaba el 93.36% del primer desembolso recibido; posteriormente se presenta otra el 13 de diciembre de 2017 por la suma de US\$4,795,988 en la cual se cancela el monto pendiente de la primera liquidación y el saldo representaba el 89.95% del segundo desembolso. Por último, se presenta otra justificación el 29 de noviembre de 2018 por la suma de US\$32,986,615 donde se cancela el monto pendiente de la segunda liquidación y que representa el

