



PÚBLICO
DIVULGACIÓN SIMULTÁNEA

DOCUMENTO DEL MECANISMO INDEPENDIENTE DE
CONSULTA E INVESTIGACIÓN

MICI-BID-CR-2021-0171
MEMORÁNDUM DE DETERMINACIÓN DE ELEGIBILIDAD

PROGRAMA RED VIAL CANTONAL II
(CR-L1065)

(4507/OC-CR)

**BAJO LA LÍNEA DE CRÉDITO CONDICIONAL (CCLIP) “PROGRAMA DE INFRAESTRUCTURA DE
TRANSPORTE” (CR-LX1007)**

Este documento fue preparado por Andrea Repetto, Directora de MICI, Esteban Tovar, Especialista de Registro y Julio Vázquez Aguilar, Asistente de Caso de la Fase de Verificación de la Observancia. El documento se preparó en consulta con el Coordinador de la Fase de Consulta, Gastón Aín, y la Oficial de Caso de la Fase de Verificación de la Observancia, Andrea Guevara.

De conformidad con la Política de Acceso a Información, el presente documento se pone a disposición del público de forma simultánea a su distribución al Directorio Ejecutivo para su información.

NOTA INFORMATIVA

Acerca del Proceso de Registro, el Análisis de Determinación de Elegibilidad y el Registro Público del MICI

El proceso de Registro inicia con la recepción de una Solicitud enviada al Mecanismo Independiente de Consulta e Investigación (en adelante “MICI” o “Mecanismo”) por parte de Solicitantes en la que se alega que podrían estar siendo afectados (actual o potencialmente) por acciones u omisiones del Grupo Banco Interamericano de Desarrollo (Grupo BID) que pudieran constituir una falta de observancia de una o más de sus Políticas Operativas Pertinentes en relación con alguna Operación financiada por alguna de las instituciones del Grupo.

En la etapa de Registro, que tiene una duración de cinco días hábiles, el MICI verifica que la Solicitud contenga toda la información requerida para su tramitación y que no se encuentre claramente vinculada a algunas de las excepciones que limiten la actuación del MICI. Una vez registrada, el proceso contempla que la Administración del Banco, BID Invest o BID Lab, según corresponda, tenga oportunidad de dar su perspectiva a los temas planteados en la Solicitud, la cual hace llegar al MICI en un plazo máximo de 21 días hábiles posteriores al Registro, en forma de un documento denominado “Respuesta de la Administración”.

Una vez recibida la Respuesta, el MICI¹ inicia el proceso de análisis de determinación de elegibilidad de la Solicitud con respecto a los criterios establecidos en su Política, para determinar si ésta cumple con los mismos y puede ser admitida para procesamiento. En ese sentido, no es una valoración de los méritos de la Solicitud y/o los temas presentados en la misma, como tampoco es una determinación de cumplimiento o incumplimiento del Grupo BID respecto a sus Políticas Operativas Pertinentes.

En caso de ser declarada elegible, la Solicitud se transfiere a la Fase requerida por los Solicitantes; mientras que para aquéllas declaradas como no elegibles se procede a su cierre administrativo.

Todas las Solicitudes recibidas por el MICI y su procesamiento se reportan en el [Registro Público](#) virtual del Mecanismo. En la ficha de caso se divulga toda la información de carácter público generada en la gestión de un caso.

El MICI no adjudica retribución, indemnización por daños y perjuicios ni beneficio similar alguno. Tampoco cuenta con atribuciones para suspender desembolsos o detener operaciones.

¹ El/la Director/a del MICI, en consulta con el/la Coordinador/a de la Fase de Consulta y el/la Coordinador/a de la Fase de Verificación de la Observancia, determinará la elegibilidad de las Solicitudes. - Política MICI-BID ([MI-47-8](#)) párrafo 23, literal (d).

Índice

Resumen Ejecutivo	1
I. EL PROYECTO	1
A. Contexto Geográfico y Social	1
B. Participación del Banco	1
II. LA SOLICITUD	7
III. RESPUESTA DE LA ADMINISTRACIÓN	9
IV. ACCIONES MICI.....	12
V. ANÁLISIS DE DETERMINACIÓN DE ELEGIBILIDAD	13
VI. CONCLUSIÓN.....	15

ENLACES ELECTRÓNICOS

1. Política del Mecanismo Independiente de Consulta e Investigación (Política MICI-BID / MI-47-8)
<https://www.iadb.org/document.cfm?id=EZSHARE-525549286-364>
2. Ficha del Registro Público para Solicitud MICI-BID-CR-2021-0171
<https://www.iadb.org/es/mici/detalle-de-la-solicitud?ID=MICI-BID-CR-2021-0171>
3. Solicitud Original MICI-BID-CR-2021-0171
<https://www.iadb.org/document.cfm?id=EZSHARE-1412667640-82>
<https://www.iadb.org/document.cfm?id=EZSHARE-1412667640-83>
4. Respuesta de la Administración de BID a la Solicitud MICI-BID-CR-2021-0171 referente al “Programa Red Vial Cantonal II (CR-L1065)
<https://www.iadb.org/document.cfm?id=EZSHARE-1412667640-97>
5. Propuesta de Préstamo del Programa de Infraestructura de Transporte (CR-X1007)
<https://www.iadb.org/projects/document/EZSHARE-1858945872-12?project=CR-L1022;CR-X1007>
6. Propuesta de Préstamo para el Programa Red Vial Cantonal II (CR-L1065)
<https://www.iadb.org/projects/document/EZSHARE-998400382-68?project=CR-L1065>
7. Informe de Gestión Ambiental y Social (IGAS) para el Programa Red Vial Cantonal II (CR-L1065)
<https://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getdocument.aspx?docnum=EZSHARE-565167379-12755>
8. Plan de Gestión Ambiental y Social de la Obras de la Muestra del Programa Red Vial Cantonal II (CR-L1065)
<https://www.mopt.go.cr/wps/wcm/connect/37421c09-956c-4ada-ba30-d3cfd86ffd64/PGAS++Cantonal+II+190218.pdf?MOD=AJPERES>
9. Marco de Gestión Ambiental y Social (MGAS) para el Programa Red Vial Cantonal II (CR-L1065)
<https://www.iadb.org/projects/document/EZSHARE-254084599-27?project=CR-L1065>
10. Plan de Gestión Ambiental y Social del Proyecto 6 del Camino 6-03-008 que forma parte del Programa Red Vial Cantonal II (CR-L1065)
[enlace electrónico](#)
11. Plan de Gestión Ambiental y Social del Proyecto 7 del Camino 6-03-035 que forma parte del Programa Red Vial Cantonal II (CR-L1065)
[enlace electrónico](#)
12. Resumen Ejecutivo de Consultas Socio Ambientales Significativas – Proyecto Red Vial Cantonal II
<https://www.iadb.org/projects/document/EZSHARE-254084599-28?project=CR-L1065>
13. Informe de Consultas Significativas del Proyecto 6 del Camino 6-03-008 que forma parte del Programa Red Vial Cantonal II (CR-L1065)
[enlace electrónico](#)
14. Informe de Consultas Significativas del Proyecto 7 del Camino 6-03-035 que forma parte del Programa Red Vial Cantonal II (CR-L1065)
[enlace electrónico](#)

Resumen Ejecutivo

Costa Rica tiene una de las redes viales más densas de América Latina y el Caribe (en adelante "Región") con 76 km de vías por cada 100 km² de superficie; la cual es considerada como una red amplia comparada no solo con respecto a otros países de la Región (30 km/100 km²), sino sobre todo con otros países de Centroamérica. Ahora bien, a pesar de esta extensión, el principal problema observado en el sector carretero en Costa Rica tiene que ver con la mala calidad y condición de los caminos, así como a la reducida inversión en el sector.

El involucramiento del Banco para atender la problemática anteriormente descrita se da a través de la Línea de Crédito Condicional para Proyectos de Inversión (CCLIP) denominada "Programa de Infraestructura de Transporte" (CR-X1007), el cual tiene por objetivo contribuir al aumento de la competitividad y de la integración económica y social de Costa Rica. Esta Línea de Crédito fue aprobada por el Directorio Ejecutivo del BID el 9 de agosto de 2008, por un monto de US\$ 1.050 millones y de acuerdo con los sistemas del Banco la operación se encuentra actualmente en implementación. La tercera operación individual de este CCLIP corresponde al "Programa Red Vial Cantonal II" (CR-L1065) (en adelante "Programa"), que es un préstamo de inversión con garantía soberana aprobado por el Directorio Ejecutivo el 20 de marzo de 2018, por un monto de US\$ 152.036 millones, de los cuales US\$ 144.036 son aportados por el Banco y los restantes US\$ 8.000 millones son contrapartida local. La operación tiene como garante a la República de Costa Rica y al Ministerio de Obras Públicas y Transporte como Organismo Ejecutor. El diseño de la operación se contempló como un programa global de obras múltiples que incluye tramos de caminos vecinales y puentes. Para la evaluación técnica y económica del Programa, se dispuso de una muestra representativa de 61 proyectos. A la fecha de emisión del presente documento, se ha desembolsado el 37.7% de los recursos de esta operación.

Ahora bien, las obras motivo del reclamo ante el Mecanismo, corresponden a dos Proyectos dentro del contrato "PRVC-II-60-LPI-O-2019 - Obras de Mejoramiento y Rehabilitación en 7 caminos de la Red Vial Cantonal", que se ejecutan en el Cantón de Buenos Aires, Provincia de Puntarenas, en Costa Rica y que forman parte de la muestra del Programa. Estas obras corresponden a: (i) Proyecto 6, el cual contempla el refuerzo de la estructura de pavimento mediante la colocación de subbase y base de agregados, y aplicación de carpeta de concreto asfáltica en el camino 6-03-008, (De: Ent.N02 Cruce Brujo. A: (Ent.C.332) Las Brisas); y (ii) el Proyecto 7, el cual contemple el refuerzo de la estructura de pavimento mediante la colocación de subbase y base de agregados, y aplicación de un tratamiento superficial bituminoso E-38 en el camino 6-03-035 (De: (Ent.N.2) Rancho Coco. A: (Ent.N.610) Cruce Socorro). Respecto al estado que guardan ambos Proyectos estos se encuentran en etapa de corrección de defectos.

El 23 de julio de 2021, el MICI fue contactado por la Oficina de Integridad Institucional (OII) del Grupo BID con relación a un reclamo recibido que, además de alegatos de corrupción y prácticas prohibidas, contenía temáticas sociales y ambientales relacionadas con el mandato del Mecanismo. La Solicitud es presentada formalmente ante el MICI por un grupo de 28 residentes del Cantón de Buenos Aires, Provincia de Puntarenas, Costa Rica, quienes han solicitado la confidencialidad de su identidad por temor a represalias y quienes se encuentran representados

por el Profesor Ariel Mora Fallas. El Representante, quien no hace parte del grupo de Solicitantes, expresó formalmente al MICI no necesitar resguardo de su identidad.

En la Solicitud se describen potenciales afectaciones a las condiciones de vida de los residentes de tres comunidades Ujarrás, Salitre y Bajo Remolino (las primeras dos siendo Territorios Indígenas) por los trabajos de extracción y trasiego de material para la intervención de los caminos 6-03-008 y 6-03-035 que forman parte del Programa carretero financiado por el BID.

En concreto los/las Solicitantes advierten de daños en dos aspectos centrales: por un lado, afectaciones en las vías de acceso a los territorios indígenas de Salitre y Ujarrás, que habría generado que las comunidades quedaran prácticamente incomunicadas. El mal estado de las carreteras advierten ha generado daños a vehículos públicos y privados, incluyendo problemas para el acceso de vehículos de emergencia y conflicto con el transporte público o; con las consecuentes afectaciones a sus actividades de sustento (agropecuarias, turismo, prestación de servicios, entre otras), dado que no se podía tener un libre acceso a las comunidades; además de daño a su salud, principalmente psicológico, relacionado con la angustia que generó el daño a la única ruta de acceso.

Por otro lado, en la Solicitud se describe la afectación de los residentes de la comunidad del Bajo Remolino por la operación casi interrumpida de un quebrador de material, el cual sería utilizado para las obras de los caminos en comento. Esta situación, alegan, generó problemas de salud a la comunidad por la falta de sueño, agotamiento emocional, aumento del ruido y polvo; así como también a los animales domésticos y de producción que vieron afectados su comportamiento habitual. Agregan también daño a las vías de acceso a dicha comunidad.

Finalmente añaden la falta de información pública de los Proyectos de sus horas de operación y duración de las obras y de consultas significativas de acuerdo con las Políticas del BID por parte de la población afectada. Cabe señalar, que los/las Solicitantes informan que las afectaciones mencionadas por los Proyectos se incrementaron o profundizaron directamente por la situación de la pandemia de COVID-19 y las medidas implementadas para hacer frente a la enfermedad.

La Directora del MICI, en conformidad con lo establecido en la sección G de la Política del MICI ([MI-47-8](#)), concluye que la presente Solicitud **es elegible** al cumplir con todos los criterios de elegibilidad requeridos por la Política. Esta determinación de elegibilidad no es una valoración de los méritos de la Solicitud ni los temas presentados en ella. Tampoco es una determinación de cumplimiento o incumplimiento por parte del BID respecto a sus Políticas Operativas Pertinentes.

Este Memorándum se envía con fecha 14 de octubre de 2021 en forma directa a los/las Solicitantes y la Administración para su información. El mismo será distribuido con los mismos fines al Directorio Ejecutivo del BID y a terceros interesados a través del [Registro Público](#) una vez que se cuente con su versión en inglés. Tras la notificación al Directorio Ejecutivo, la Directora del MICI transferirá el caso a la Fase de Consulta ya que los/las Solicitantes han indicado su interés de que la Solicitud se gestione bajo las Fases de Consulta y Verificación de la Observancia.

I. EL PROYECTO²

A. Contexto Geográfico y Social³

- 1.1 Costa Rica tiene una de las redes viales más densas de América Latina y el Caribe (en adelante “Región”) con 76 km de vías por cada 100 km² de superficie; la cual es considerada como una red amplia comparada no solo con respecto a otros países de la Región (30 km/100 km²), sino sobre todo con otros países de Centroamérica. La red vial, con más de 42.802km (9.750 km pavimentados y 33.050 km no pavimentados), se divide en Red Vial Nacional (en adelante “RVN”), conformada por carreteras primarias, secundarias y terciarias, y Red Vial Cantonal (en adelante “RVC”), gestionada por los municipios e integrada por caminos vecinales, calles locales y caminos no clasificados, los cuales generalmente brindan acceso a zonas de producción agrícola o interés turístico, y facilita la distribución del tránsito hacia las carreteras primarias y secundarias. Cabe señalar que el transporte carretero es el principal medio de movilización de personas y bienes en el país; de acuerdo con información del Banco Interamericano de Desarrollo (en adelante “Banco” o “BID”) y del Gobierno de Costa Rica, en 2011, este modo de transporte representó más del 99% del desplazamiento nacional y alrededor del 19% del valor total de las importaciones y exportaciones.
- 1.2 Ahora bien, a pesar de esta extensa red, el principal problema observado en el sector carretero en Costa Rica tiene que ver con la mala calidad y condición de los caminos, así como a la reducida inversión en el sector, en donde el Banco ha estimado que el 91% de la RVC en 2018 se encontraba en estado regular o malo (el 59% de la red pavimentada se encontraba en estado regular, mientras que el 53% de la red de lastre y tierra se hallaba en mal estado). Asimismo, a esta problemática, se le agrega el hecho de que por cuestiones climáticas (como la estación lluviosa) muchos caminos y carreteras no tienen garantizado su recorrido durante todo el año (por la limitada capacidad de drenajes, cunetas, desbordamiento de ríos, entre otras), siendo únicamente transitables en la época seca.
- 1.3 La situación anterior trae consigo significativas afectaciones para la economía de Costa Rica, limita la producción agrícola al provocar pérdida o deterioro de productos y retraso en su salida al mercado, además del daño a vehículos y maquinaria productiva causando un incremento del precio de los productos por el impacto de la logística de distribución. La desaceleración de esta industria está asociada al menor desempeño del transporte carretero y los servicios vinculados al comercio de bienes. La dificultad para el acceso de la población a la RVC afecta mayormente a zonas rurales y poblaciones más vulnerables.
- 1.4 En referencia al marco institucional, en Costa Rica, la RVN es atendida por el Ministerio de Obras Públicas y Transporte (en adelante “MOPT”, “Agencia Ejecutora” o “Ejecutor”),

² Información extraída del sitio web del Banco y de documentos públicos sobre la operación relacionada. Estos documentos están disponibles en la sección de enlaces electrónicos.

³ Información extraída del documento de Propuesta de Préstamo del Programa.

a través del Consejo Nacional de Vialidad. Por su parte, la RVC es atendida a nivel municipal (81 municipalidades), con asistencia técnica y de conservación por parte del MOPT, mediante la denominada División de Obras Públicas (DOP).

B. Participación del Banco

- 1.5 El involucramiento del Banco para atender la problemática anteriormente descrita se da a través de la Línea de Crédito Condicional para Proyectos de Inversión (CCLIP) denominada “Programa de Infraestructura de Transporte” (CR-X1007), el cual tiene por objetivo contribuir al aumento de la competitividad y de la integración económica y social de Costa Rica. El alcance para cada operación del CCLIP se contempló en función de las necesidades del MOPT para el desarrollo de un sistema de transporte más eficiente con una mejor infraestructura física. Esta Línea de Crédito fue aprobada por el Directorio Ejecutivo del BID el 9 de agosto de 2008, por un monto de US\$ 1.050 millones (con 850 millones proveniente del Banco y los restantes 200 millones como contrapartida local). De acuerdo con los sistemas del Banco la operación se encuentra actualmente en implementación⁴.
- 1.6 La tercera operación individual de este CCLIP corresponde al “Programa Red Vial Cantonal II” (CR-L1065) (en adelante “Programa”), que es un préstamo de inversión con garantía soberana aprobado por el Directorio Ejecutivo el 20 de marzo de 2018, por un monto de US\$ 152.036 millones, de los cuales US\$ 144.036 son aportados por el Banco y los restantes US\$ 8.000 millones son contrapartida local. La operación tiene como garante a la República de Costa Rica y al MOPT como Organismo Ejecutor. De acuerdo con información del Banco, el plazo de ejecución previsto es de cinco años a partir de la vigencia del contrato de préstamo. A la fecha de emisión del presente documento, se ha desembolsado el 37.7% de los recursos de esta operación⁵.
- 1.7 El Programa tiene por objetivo general contribuir a la mejora de la productividad y la reducción de la pobreza en Costa Rica, facilitando la integración de zonas productivas a áreas de consumo y la conexión de la población a servicios públicos y sociales. En concreto, el objetivo específico del Programa es la mejora de la calidad de la red de carreteras cantonales, mediante: (i) intervenciones de rehabilitación y mantenimiento incorporando adaptaciones al cambio climático, que resultarán en reducción de tiempo de viaje y costos de operación; y (ii) el fortalecimiento de las instituciones responsables de la gestión de la red vial. Así, para lograr tanto el objetivo general y los específicos, se contemplan los dos componentes.
- **Componente 1. Apoyo a las Capacidades e Instrumentos de Gestión.** Comprende actividades de fortalecimiento de dependencias responsables de la gestión vial, a través de consultorías en: (i) gestión de activos y planificación de redes viales cantonales; (ii) gestión del ciclo de proyectos (diseño, contratación,

⁴ Información extraída del documento de Propuesta de Préstamo del CCLIP.

⁵ Información extraída del documento de Propuesta de Préstamo del Programa.

ejecución); (iii) gestión socioambiental de proyectos; y (iv) seguridad vial. Se incluyen: (i) la formulación de planes de conservación vial en los municipios; (ii) la elaboración de guías y manuales para la gestión socioambiental de las obras; y (iii) el diseño del sistema de gestión de activos viales cantonales.

- **Componente 2. Rehabilitación y Mantenimiento de Caminos y Puentes.** Comprende las obras de rehabilitación de vías cantonales y sus puentes con estándares adecuados de seguridad vial, de adaptación al cambio climático y gestión socioambiental de las obras, la creación y fortalecimiento de microempresas asociativas de mantenimiento vial rutinario (MEMR) fomentando la perspectiva de género, el mantenimiento rutinario de un grupo de vías a través de MEMR, la elaboración de diseños de ingeniería para los proyectos y la supervisión de las obras.

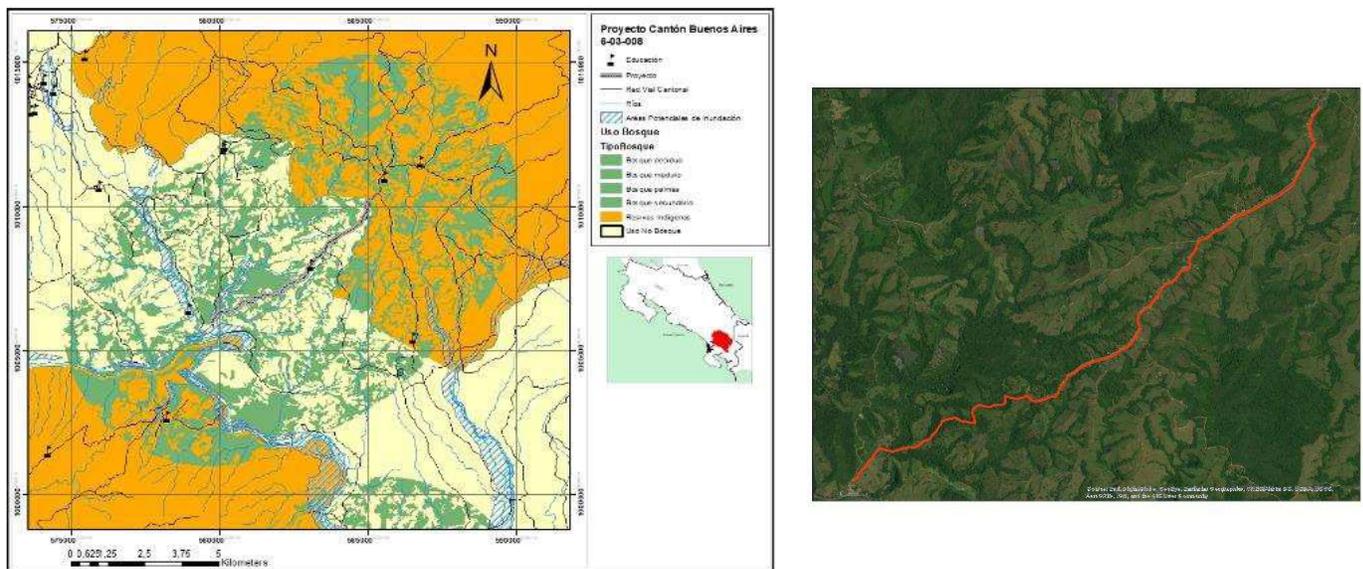
- 1.8 El diseño de la operación se contempló como un programa global de obras múltiples que incluye tramos de caminos vecinales y puentes. Para la evaluación técnica y económica del Programa, se dispuso de una muestra representativa de 61 proyectos, conformada por 271,7 km de caminos cantonales que contaban, al momento de aprobación de la operación, con diseños técnicos finales, evaluaciones ambientales y sociales y estudios de viabilidad económica. Dichos proyectos cumplían, de acuerdo con el Banco, con los siguientes criterios de elegibilidad técnicos: (i) constituir un camino clasificado de la RVC y haber sido priorizado en el Plan de Conservación, Desarrollo y Seguridad Vial; (ii) cumplir con los requerimientos establecidos en el Marco de Gestión Ambiental y Social, con lo cual se excluyen proyectos de Categoría "A"; (iii) contar con un estándar técnico de rehabilitación o mejoramiento y de seguridad vial acorde a las características donde se asienta el camino y al nivel de la demanda; (iv) proveer logística de red, conectándose con un tramo vial principal o cantonal en buena condición de circulación, que facilite el acceso a servicios; (v) tener una Tasa Interna de Retorno Económico superior al 12%, y (vi) que la municipalidad donde se realizará el proyecto debe haber suscrito y mantener un Convenio de Participación con el MOPT, y estar en cumplimiento con las obligaciones de éste.
- 1.9 Respecto a los riesgos ambientales y sociales detectados por el Banco, de acuerdo con la Política de Medio Ambiente y Cumplimiento de Salvaguardias (OP-703), el Programa fue clasificado con Categoría "B", dado que se podrían generar impactos socioambientales negativos temporales, localizados y de corto alcance. Por tratarse de un préstamo de obras múltiples, se elaboró un Informe de Gestión Ambiental y Social (IGAS) de manera general al Programa, así como un Plan de Gestión Ambiental y Social (PGAS) para la muestra, que incluyen fichas socioambientales específicas de cada uno de los 61 proyectos y un PGAS específico para éstos. Para las obras fuera de la muestra se generó un Marco de Gestión Ambiental y Social (MGAS).
- 1.10 De acuerdo con información del IGAS del Programa, se identificaron riesgos tanto en la fase de construcción, como para la fase de operación. Sobre la primera etapa, el Banco advierte sobre impactos en: la adquisición de tierras-liberación del derecho de vía;

interrupción de tránsito vehicular y accesos; impactos a hábitats naturales; degradación de sitios para la obtención de material; potencial contaminación del aire, agua y tierra; y afectación por ruido e incremento de riesgos laborales. Respecto a la etapa de operación, se informa de impactos sobre el aumento en riesgo de accidentes y de impactos indirectos, como gentrificación o modificación a la capacidad de utilización de recursos naturales. Cabe señalar que, para cada uno de los proyectos de la muestra, el Banco informa en el IGAS, haber recibido de la Agencia Ejecutora informes sobre la realización de consultas públicas específicas. Finalmente, entre las Políticas Operativas Pertinentes (POP) que se analizaron por parte del Banco para la generación de este Informe se encuentran: la Política de Medio Ambiente y Cumplimiento de Salvaguardias (OP-703), la Política Operativa sobre Reasentamiento Involuntario (OP-710), la Política Operativa sobre Pueblos Indígenas (OP-765), la Política Operativa sobre Igualdad de Género en el Desarrollo (OP-761), la Política de Gestión del Riesgo de Desastres Naturales (OP-704) y la Política de Acceso a la Información (OP-102.)

1.11 Ahora bien, las obras motivo del reclamo ante el Mecanismo, corresponden a dos Proyectos dentro del contrato "PRVC-II-60-LPI-O-2019 - Obras de Mejoramiento y Rehabilitación en 7 caminos de la Red Vial Cantonal" (conocido como "Paquete 4"), que se ejecutan en el Cantón de Buenos Aires, Provincia de Puntarenas y que forman parte de la muestra del Programa. Estas obras corresponden a:

1.12 **Proyecto 6:** El cual contempla el refuerzo de la estructura de pavimento mediante la colocación de subbase y base de agregados, y aplicación de carpeta de concreto asfáltica en el camino 6-03-008, (De: Ent.N02 Cruce Brujo. A: (Ent.C.332) Las Brisas) el cual cuenta con una longitud de obra de 7.9km (ver Figura 1.)

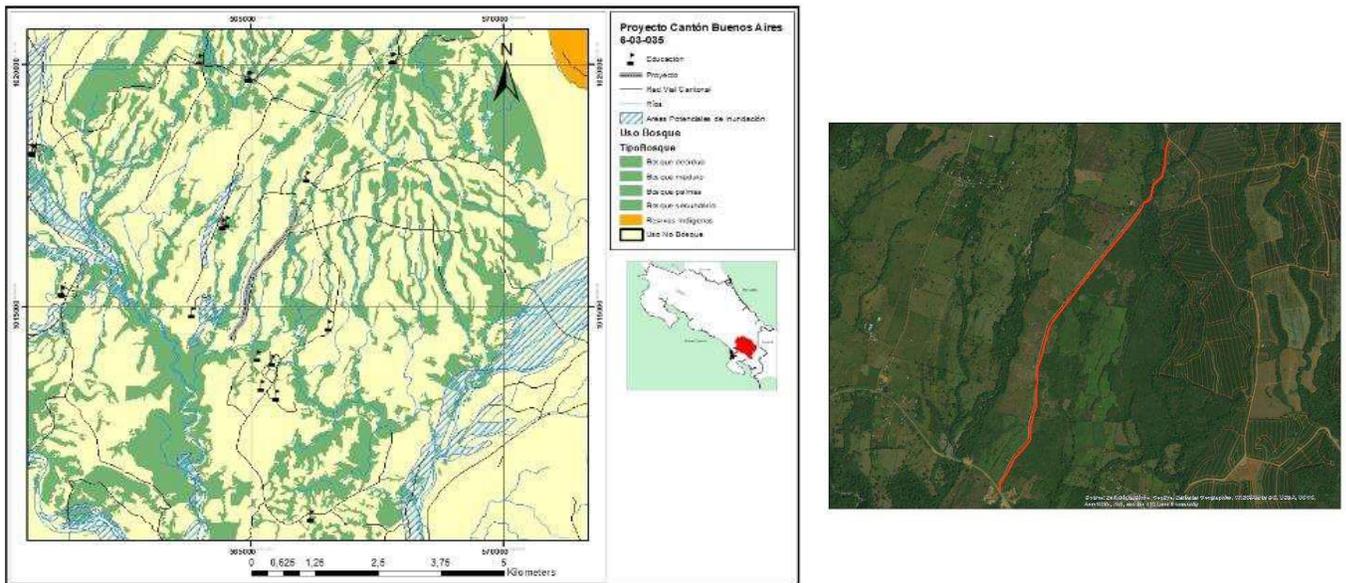
Figura 1. Camino 6-03-008



Fuente: PGAS de las Obras Muestra del Programa

- 1.13 El Banco identificó para el Proyecto 6 del camino 6-03-008 que, si bien no se desarrollaría dentro de ningún Territorio Indígena, ni considera el desplazamiento de poblaciones, este se encuentra muy cerca de los límites oficiales del Territorio Indígena *Bribri de Cabagra*, y que el camino a rehabilitar da acceso directo al territorio. Respecto a los impactos negativos, advirtió que, de presentarse, se centrarían en el aumento en el acceso de personas no indígenas al territorio, con intereses de explotación de uso del suelo y recursos naturales. Finalmente informó que para el Proyecto se invitó a las Asociaciones de Desarrollo Integral (ADI)⁶ cercanas a la consulta pública significativa y para la divulgación de las obras. El Banco reconoce que, aunque se realizó una primera consulta para el proyecto, donde la comunidad fue invitada, no se logró su participación; por lo tanto, señala, que se realizó un proceso de consulta pública complementario que afirma fue socioculturalmente apropiado y accesible, y acorde a la magnitud de los impactos de los proyectos, que son menores e indirectos, y principalmente positivos.
- 1.14 **Proyecto 7:** El cual contemple el refuerzo de la estructura de pavimento mediante la colocación de subbase y base de agregados, y aplicación de un tratamiento superficial bituminoso E-38 en el camino 6-03-035 (De: (Ent.N.2) Rancho Coco. A: (Ent.N.610) Cruce Socorro) con una longitud de obra de 2.8km. (ver Figura 2)

Figura 2. Camino 6-03-035



Fuente: PGAS de las Obras Muestra del Programa

- 1.15 En concreto para el Proyecto 7 del camino 6-03-035 el Banco detectó que éste se desarrollaría completamente en una zona rural con actividad agropecuaria, con poca presencia de caseríos y fuera de Territorios Indígenas.

⁶ Las ADI son asociaciones que representan a personas que viven en una misma comunidad, conformado al menos por 100 personas, mayores a 15 años.

- 1.16 Asimismo, añade que como las obras de estos proyectos consisten en la rehabilitación sobre la misma calzada, sin modificaciones ni ampliaciones, no se identificaron invasiones en el derecho de vía, no se requiere de expropiaciones para concretar su rehabilitación y tampoco se identifica afectación a patrimonio arqueológico.
- 1.17 Ahora bien, respecto a las actividades y acciones de implementación del Programa, incluyendo los Proyectos arriba mencionados, el Banco informa que estas son responsabilidad del MOPT, para lo cual conformó una unidad interna dependiente de la Dirección de Obras Públicas, denominada Unidad Ejecutora del Programa (UEP), para la gestión técnica, operativa, socioambiental y fiduciaria del Programa, la cual cuenta con la asesoría técnica de la Agencia Alemana de Cooperación (GIZ).
- 1.18 Además, se informa que en la ejecución del Programa también participan los gobiernos municipales mediante Unidades Técnicas de Gestión Vial Municipal (UTGVM), principalmente con la responsabilidad de: (i) la identificación de proyectos, diseño y en la obtención de los permisos; (ii) la ingeniería del proyecto, la gerencia de las obras, la gestión ambiental y la presentación a la UEP de información sobre el desarrollo de los proyectos; (iii) la realización de contribuciones adicionales al costo de las obras de rehabilitación, cuando corresponda que constituyen obras complementarias a los proyectos o actividades de mantenimiento; (iv) el mantenimiento rutinario de las obras, y en caso que exista, el mantenimiento por dos años de las obras de mantenimiento vial rutinario; y (v) la participación en las actividades de fortalecimiento de las mismas unidades. Adicionalmente, la municipalidad (bajo la figura del Promotor Social) es responsable del mecanismo de atención a reclamos con los que cada Proyecto cuenta.
- 1.19 Finalmente, respecto al estado que guardan ambos Proyectos, el Banco informa que las obras del Paquete 4, fueron adjudicadas a la empresa MECO S.A. y se ejecutaron entre abril de 2020 y abril de 2021. En específico, el Proyecto 6 inició construcción en septiembre de 2020 y el Proyecto 7 en noviembre del mismo año; actualmente ambos se encuentran en etapa de corrección de defectos a cargo del contratista, con fecha estimada de terminación en septiembre de 2021 en el Proyecto 7 y en octubre de 2021 para el Proyecto 6.

II. LA SOLICITUD⁷

- 2.1 El 23 de julio de 2021, el MICI fue contactado por la Oficina de Integridad Institucional (OII) del Grupo BID con relación a un reclamo recibido que, además de alegatos de corrupción y prácticas prohibidas, contenía temáticas sociales y ambientales relacionadas con el mandato del Mecanismo. El mismo día OII remitió formalmente el reclamo al MICI, quien de inmediato contacto a los/las Solicitantes. Una vez revisada la información remitida el 29 de julio y de acuerdo con lo establecido con la Política MICI-BID, el Mecanismo otorgó un plazo de 10 días hábiles para que los/las Solicitantes presentaran información adicional para el procesamiento de su reclamo por el MICI; una vez recibida, el 12 de agosto, el MICI registró la Solicitud bajo el número MICI-BID-CR-2021-0171. La información, que es de carácter pública, se encuentra disponible en el Registro Público del MICI ([Ficha de la Solicitud](#)).
- 2.2 La Solicitud es presentada formalmente ante el MICI por un grupo de 28 residentes del Cantón de Buenos Aires, Provincia de Puntarenas, Costa Rica, quienes han solicitado la confidencialidad de su identidad por temor a represalias y quienes se encuentran representados por el Profesor Ariel Mora Fallas. El Representante, quien no hace parte del grupo de Solicitantes, expresó formalmente al MICI no necesitar resguardo de su identidad.
- 2.3 En la Solicitud se describen potenciales afectaciones a las condiciones de vida de los residentes de tres comunidades Ujarrás, Salitre y Bajo Remolino (las primeras dos siendo Territorios Indígenas) por los trabajos de extracción y trasiego de material para la intervención de los caminos 6-03-008 y 6-03-035 que forman parte del Programa carretero financiado por el BID.
- 2.4 En concreto, los/las Solicitantes dividen los potenciales daños en dos aspectos centrales: por un lado, las afectaciones en las vías de acceso a los Territorios Indígenas de Salitre y Ujarrás, que no hacen parte directamente del Programa, pero eran utilizadas para el transporte de material a ser empleado en las obras de los caminos 6-03-008 y 6-03-035; y por otro, las afectaciones socioambientales por la instalación de un quebrador de material, nuevamente utilizado para romper roca de construcción para los caminos arriba citados, que se ubicó en la comunidad de Bajo Remolino.
- 2.5 Sobre el primer aspecto, específicamente, en la Solicitud se describen las siguientes afectaciones: (i) daño en un tramo de 1 kilómetro que da acceso a los Territorios Indígenas de Salitre y Ujarrás, correspondiente al camino 6-03-038; y (ii) la destrucción total de un tramo de 2 kilómetros hacia la comunidad indígena Ujarrás, identificado como el camino 6-03-002. Como consecuencia de lo anterior, los/las Solicitantes alegan que las comunidades quedaron prácticamente incomunicadas, con daños a los pocos vehículos (públicos y privados) que lograban transitar por las malas condiciones del

⁷ La Solicitud y Anexos se encuentran disponibles en la sección de vínculos electrónicos de este documento.

camino, además generando problemas para el acceso de vehículos de emergencia y conflicto con el transporte público el cual habría amenazado con no entrar más a la zona.

- 2.6 En ambos casos, los/las Solicitantes hacen hincapié en que su única expectativa es que estos caminos puedan ser reparados y que se dejen en iguales o mejores condiciones a los originales; ya que informan, por ejemplo, que el camino 6-03-002 habría sido reparado por la Municipalidad solamente previo a una visita a terreno por parte del MOPT y del BID, pero que éste ya estaría presentando problemas.
- 2.7 Agregan afectaciones a sus actividades de sustento (agropecuarias, turismo, prestación de servicios, entre otras), dado que no se podía tener un libre acceso a las comunidades; además de daño a su salud, principalmente psicológico, relacionado a la angustia que generó el bloqueo de la única ruta de acceso a las comunidades. Respecto a este punto, en conversaciones posteriores con el MICI durante las etapas de Registro y Elegibilidad, los/las Solicitantes destacaron que las afectaciones se acrecentaron por la situación de la pandemia generada por el COVID-19. Expresan sobre la angustia generada por el hecho de permanecer incomunicados frente a la posibilidad de requerir atención médica para atender una emergencia relacionada con esta enfermedad y no poder acceder a servicios de salud. Por último, añaden los impactos negativos diferenciados para las comunidades indígenas al considerarse discriminados y desprotegidos por la destrucción de su única ruta de acceso y la falta de medidas para resolver el problema.
- 2.8 En referencia al segundo aspecto, en la Solicitud se menciona el potencial daño causado a los vecinos del poblado de Bajo Remolino donde se instaló el quebrador de material rocoso proveniente de una cantera cercana y que sería utilizado para las obras de los caminos 6-03-008 y 6-03-035. Primeramente, los/las Solicitantes alegan que este no contó desde un inicio con los permisos adecuados para su funcionamiento y el cual no habría sido correctamente verificado durante su operación.
- 2.9 Los/las Solicitantes alegan también daños principalmente a su salud y condiciones de vida pues el quebrador habría estado trabajando en ocasiones día y noche (en ocasiones 24hrs) sin un horario fijo, con lo cual no permitió a los vecinos el descanso requerido por las noches a consecuencia del ruido generado. Esta situación, señalan, llegó a causar un agotamiento emocional y mental en una comunidad donde residen adultos mayores y personas enfermas. Aunado al ruido, también advierten que el polvo emanado por las vagonetas y las luces por las noches trastornaron por meses la tranquilidad del poblado, inclusive llagando a afectar el comportamiento de sus animales (mascotas y de producción). En la Solicitud se añade también que el movimiento de material desde el quebrador generó afectación en la Ruta Nacional 610 que es el camino de acceso a Bajo Remolino. Finalmente, al igual que lo señalado en el primer aspecto, los/las Solicitantes comentaron que las afectaciones se acrecentaron con la pandemia de COVID-19 y las medidas que no les permitían dejar sus hogares.
- 2.10 Por último, en el reclamo al MICI se incluyen alegatos sobre la falta de información pública de los Proyectos, de sus horas de operación y duración de las obras. De igual modo,

añaden los/las Solicitantes que las consultas realizadas no fueron significativas y que no incluyeron a la población de las zonas de afectación directa e indirecta. Asimismo, señalan haber informado a entidades locales y nacionales (como la Municipalidad, el Consejo Municipal, el Instituto Costarricense de Electricidad y el Ministerio de Salud) sobre sus preocupaciones sin que estas hayan sido atendidas.

- 2.11 En lo que hace al contacto con la Administración, en la Solicitud y en conversaciones posteriores con el MICI, los/las Solicitantes informan haber establecido contacto por correo y en terreno, con un consultor del BID, quien habría visitado la zona de influencia de los Proyectos en compañía de personal de la Agencia Ejecutora. Advierten los/las Solicitantes que fue durante esa interacción cuando plantearon los daños y afectaciones concretas. Confirman además que existe un intercambio de correos electrónicos con el personal de la Agencia Ejecutora en donde se encuentran copiados empleados del Banco.
- 2.12 Finalmente, en lo que respecta al proceso MICI, los/las Solicitantes expresaron su deseo para que el Mecanismo gestione su Solicitud, en caso de ser elegible, a través de la Fase de Consulta y la Fase de Verificación de la Observancia, y con resguardo de la confidencialidad⁸ de las identidades del grupo representado por el Profesor Ariel.

III. RESPUESTA DE LA ADMINISTRACIÓN⁹

- 3.1 El 12 de agosto de 2021, en conformidad con el párrafo 21 de la Política del MICI-BID, la Administración fue notificada del registro de la Solicitud MICI-BID-CR-2021-0171, y el 14 de septiembre, remitió su Respuesta al Mecanismo. A continuación, se presenta un resumen de los puntos de su contenido.
- 3.2 Con relación a la ejecución de las obras, la Administración comenta haber realizado un seguimiento periódico al Programa, revisando su avance físico y financiero, además del cumplimiento de las salvaguardas ambientales y sociales del Banco. De igual modo informa que derivado de las restricciones generadas por la pandemia de COVID-19, implementó métodos alternativos de supervisión y verificación de los Proyectos utilizando asistencia fotográfica e información de medios de comunicación locales.
- 3.3 Respecto a los alegatos de daño presentados en la Solicitud, la Administración informa que estos están siendo atendidos conforme lo establecen las POP. Agrega haber realizado un análisis técnico de las preocupaciones levantadas, que incluyó una visita a la zona a finales de julio de 2021 (con recorrido de los caminos, vista a donde se encontraba el quebrador y una reunión con los/las Solicitantes para conocer de primera mano los temas expuestos), lo cual derivó en la creación, por parte del MOPT con apoyo

⁸ En conformidad con el párrafo 15 de la Política MICI-BID se establece que el MICI preservara la identidad de los Solicitantes si así lo requieren por temer a represalias. La definición de represalias se hace de acuerdo con el documento del MICI "Directrices para Atender el Riesgo de Represalias en la Gestión de Solicitudes" (ver [link](#)), las cuales incluyen actos de intimidación, amenaza, acoso, desprestigio, difamación pública, reprensas profesionales, daño y violencia física y psicológica, entre otros.

⁹ El documento de Respuesta de la Administración se encuentra disponible en la sección de enlaces electrónicos.

de GIZ, de un Plan de Acción¹⁰ específico, actualmente en implementación, para atender cada uno de los temas planteados. Resalta además que, como consecuencia del cumplimiento de las Políticas, todos los temas de la Solicitud están corregidos o están en proceso de análisis para su posterior corrección por parte de la Agencia Ejecutora; más aún, señala que para los daños que ya no se están produciendo en el presente o que no fueron verificados en su momento, el MOPT está realizando una investigación documental y un análisis a fin de poder esclarecer los hechos. Asimismo, la Administración informa que, como lecciones aprendidas de estos Proyectos, fortalecerá la divulgación del mecanismo de atención de quejas y reclamos, y la sistematización de la información ambiental y social en el resto de los proyectos a ser financiados por el Programa.

- 3.4 Ahora bien, en concreto sobre las potenciales afectaciones en las vías de acceso a los Territorios Indígenas de Salitre y Ujarrás, la Administración comenta lo siguiente:
- 3.5 En referencia a daños en el tramo correspondiente al camino 6-03-038, en el documento de Respuesta, la Administración confirma que los mismos se detectaron durante una visita de campo realizada en julio del presente año, advierte que un grupo de especialistas en pavimentos de la Agencia Ejecutora tratará de determinar si la afectación al camino se debe a la ejecución de obras para los Proyectos o si se pudo originar por otras causas (falta de mantenimiento de drenajes) o se debe a otros usuarios de la vía. Sin embargo, afirma que el MOPT ya solicitó al contratista MECO S.A. la reparación del daño en el camino. Además, recomendó hacer efectiva la garantía de cumplimiento de contrato en caso de que esta entidad se niegue a su realización.
- 3.6 Sobre daños al tramo correspondiente al camino 6-03-002, la Administración advierte no haber constatado afectaciones en la ruta durante la misma visita de campo, pues señala que este camino fue ya reparado por la Municipalidad de Buenos Aires, por lo que se encontraría en condiciones transitables. No obstante, el Banco señala que, si bien también espera el dictamen de especialistas por parte del MOPT, presume la existencia de un daño previo en el camino, y que el mismo se considera que pudo ser originado por un incumplimiento del contratista respecto de sus compromisos contractuales y no por el incumplimiento de la Administración sobre las POP. Agrega que existe una expectativa de los/las Solicitantes a que este camino sea asfaltado o tenga un tratamiento superficial, pero señala que esto dependerá de una definición técnica que se espera sea tomada por los especialistas del Ejecutor y que en cualquier caso su financiamiento correspondería a la Municipalidad de Buenos Aires.
- 3.7 En lo relativo a las afectaciones a las condiciones de vida de las comunidades, daños a vehículos y a sus medios de sustento, la Administración señala que éstos no pudieron ser evidenciados durante la visita de campo y tampoco se aportó por los/las Solicitantes evidencia sobre la ocurrencia de estos impactos indirectos; pero señala que de haberse

¹⁰ El Plan de Acción se encuentra como uno de los anexos presentados en el documento de Respuesta de la Administración, que hace parte de los enlaces electrónicos del presente Memorandum.

presentado ya no estarían corriendo en la actualidad. Concluye además que tanto la Administración como el Organismo Ejecutor actuaron oportunamente en la atención de la Solicitud, y que está ya atendiendo estos temas dentro del Plan de Acción específico.

- 3.8 Respecto a los alegatos de daño sobre las potenciales afectaciones socioambientales por la instalación de un quebrador de material en la comunidad de Bajo Remolino, la Administración comenta lo siguiente:
- 3.9 Con relación a la autorización para operar el quebrado, se comparte información de los permisos tramitado por la Municipalidad de Buenos Aires ante la Dirección de Geología y Minas del Ministerio de Ambiente y Energía, con base en la autorización expresa de la Comisión Nacional de Emergencias y el Decreto de Emergencia para las obras de rehabilitación post eventos naturales extremos de mayo 2020, originado por la tormenta Nate. En consecuencia, la Administración informa que dicha excepción el Municipio quedó facultado para instalar y operar el quebrador, lo cual hizo a través de la empresa MECO S.A. Asimismo, confirma que, a la fecha de emisión de la Respuesta, el quebrador ya no está en operación.
- 3.10 Mas aún, sobre las acciones de seguimiento para mitigar el ruido y la generación de polvo, señala que estas ya estaban incluidas en los PGAS de los Proyectos. Añade que ninguno de los Supervisores de la Municipalidad reportó incumplimiento de las medidas de control por parte del contratista sobre la operación del quebrador, tampoco quejas sobre estos temas por parte de la comunidad. Sin embargo, señala que, de lo recabado con los Supervisores, dadas las limitaciones operativas en la Pandemia, los Inspectores limitaron su gestión al tronco de la obra, no cubriendo facilidades complementarias para su desarrollo, incluyendo el quebrador. Por esta razón, comparte como lección aprendida que se enfatizará la necesidad irrestricta de que todas las obras complementarias temporales para la ejecución de las obras del Programa deben ser supervisadas con la misma intensidad que se desarrollan para la obra principal, particularmente verificando el cumplimiento de las medidas para control de ruido, polvo y el distanciamiento de esas instalaciones, respecto de sitios urbanos, como lo establece el PGAS del Programa. Por último, la Administración señala que el Ejecutor incluyó en el Plan de Acción, el seguimiento a los temas expuestos por las comunidades ante el Ministerio de Salud y otras instituciones de salud, con el fin de impulsar cualquier medida correctiva o sancionatoria, en caso de que las instituciones de salud determinen que sean imputables al contratista de obra por incumplimiento de su contrato.
- 3.11 En referencia a las afectaciones en las rutas de acceso a la comunidad de Bajo Remolino, la Administración resalta que observó, durante la visita de campo mencionada, la presencia de baches, los cuales también serán evaluados por los especialistas en pavimentación y que, de manera similar a lo realizado en la otra ruta, informa que el MOPT ya solicitó al contratista la reparación del daño.
- 3.12 Finalmente, en lo que hace al contacto previo con los/las Solicitantes, la Administración señala que recibió, en párelo a OII directamente del Representante de los/las Solicitantes

el 19 de julio de 2021. Informa que avisó a la Agencia Ejecutora quien, al verificar los informes de los mecanismos de atención de reclamos a nivel proyecto, no encontró registros oficiales del reclamo. Adicionalmente, advierte que solicitó al MOPT la visita inmediata al terreno, donde participó un consultor externo por parte de la Administración del Banco y que el 29 de julio de 2021 dio respuesta al reclamo recibido informando que sería la Agencia Ejecutora quien estaría gestionándolo. Por último, da cuenta de las diferentes interacciones que las Partes han tenido como parte del Plan de Acción que se implementa en terreno.

IV. ACCIONES MICI

- 4.1 De conformidad con la sección G de la Política del MICI-BID y de acuerdo con los criterios de elegibilidad del párrafo 22, el proceso de registro y determinación de elegibilidad de la Solicitud siguió la siguiente cronología:

Cuadro 1
Cronología de Acciones MICI durante el periodo

Fecha	Acciones
23 de julio	Remisión a MICI del reclamo recibido por OII y establecimiento de contacto con el Representante de los/las Solicitantes
27 de julio	Videollamada con el Representante de los/las Solicitantes
29 de julio	Notificación de Extensión de Plazo para que los/las Solicitantes envíen información faltante a MICI
30 de julio	Videollamada con el Representante de los/las Solicitantes
10 de agosto	Recepción de información complementaria enviada por los/las Solicitantes
12 de agosto	Registro de la Solicitud y notificaciones a los/las Solicitantes y la Administración del BID
12 de agosto al 14 de octubre	Revisión documental y trabajo de gabinete
14 de septiembre	Recepción de la Respuesta de la Administración
23 de septiembre	Videollamada con el Equipo de Proyecto del BID
23 de septiembre	Videollamada con el Representante de los/las Solicitantes
30 de septiembre	Videollamada con la Agencia Ejecutora y con el Equipo de Proyecto del BID
1 de octubre	Videollamada con un grupo de Solicitantes
14 de octubre	Emisión del Memorándum de Determinación de Elegibilidad

- 4.2 A partir de la recepción de la presente Solicitud, en adición a la revisión de la documentación pertinente a esta etapa, se mantuvieron diversas interacciones por videollamadas con los/las Solicitantes y la Administración del BID con el fin de comprender mejor el Programa, el Proyecto, los alegatos presentados en la Solicitud y esclarecer el rol del MICI, así como las oportunidades y limitaciones que presentan las Fases del Mecanismo en respuesta a un reclamo.

- 4.3 El MICI agradece la disponibilidad de las Partes para atender y responder a los diferentes pedidos de información y de comunicación; en concreto al Profesor Ariel Mora en su función de Representante de los/las Solicitantes por las diversas interacciones, al grupo de Solicitantes que pudo establecer contacto digital con MICI, al Equipo de Proyecto y al equipo del MOPT por su disponibilidad y apertura con el equipo del Mecanismo para tratar los temas del reclamo.
- 4.4 Finalmente, como ha ocurrido desde 2020, la gestión de esta Solicitud, en sus etapas de Registro y Elegibilidad, se realizó en su totalidad durante el periodo de emergencia sanitaria ocasionada por el COVID-19, por lo que la interacción del MICI con los/las Solicitantes, el equipo del MOPT y la Administración se llevó a cabo enteramente de forma virtual. En este sentido, si bien no fue posible realizar la habitual misión de determinación de elegibilidad al terreno, se pudo recabar la información necesaria de manera remota, tanto a través de los sistemas del Banco como con información enviada por la Administración y los/las Solicitantes.

V. ANÁLISIS DE DETERMINACIÓN DE ELEGIBILIDAD

- 5.1 Como parte del proceso de determinación de Elegibilidad, el MICI consideró la información presentada en la Solicitud, la Respuesta de la Administración, diversos documentos relativos al Programa y al Proyecto, así como otros documentos relevantes¹¹.
- 5.2 De acuerdo con el párrafo 22 de la Política MICI-BID, una Solicitud se considerará elegible por el MICI si se determina que la misma cumple con todos los siguientes criterios:
- a) La Solicitud debe ser presentada por dos o más personas que consideran han sido afectadas o pueden verse afectadas y que residen en el país donde es implementada la Operación Financiada por el BID. Si la Solicitud es presentada por un representante, la identidad de aquellos en cuyo nombre se presenta deberá ser indicada y adjuntar prueba escrita que acredite el poder de representación.
 - b) La Solicitud identifica claramente una Operación Financiada por el BID que ha sido aprobada por el Directorio, el Presidente o el Comité de Donantes.
 - c) La Solicitud describe el Daño que podría ser resultado del potencial incumplimiento de una o varias Políticas Operativas Pertinentes.
 - d) En la Solicitud se describen los esfuerzos que los Solicitantes han realizado para abordar los asuntos de la Solicitud con la Administración e incluye una descripción de los resultados de tales esfuerzos, o una explicación de por qué no fue posible ponerse en contacto con la Administración.
 - e) No es aplicable ninguna de las exclusiones estipuladas en el párrafo 19.

¹¹ Los documentos analizados se encuentran disponibles en la sección de enlaces electrónicos de este documento.

- 5.3 En el caso de la Solicitud **MICI-BID-CR-2021-0171**, el análisis de ésta respecto a los criterios de elegibilidad establecidos en la Política es como sigue:
- 5.4 La Solicitud es presentada por un grupo de 28 residentes de la ciudad Cantón de Buenos Aires, Provincia de Puntarenas, Costa Rica. El MICI cuenta con la información de contacto de los/las Solicitantes, pero dado que han solicitado la confidencialidad de su identidad, en conformidad con el párrafo 15 de la Política MICI-BID, ésta no es de carácter público. Asimismo, el MICI cuenta con la información probatoria de la representatividad del Profesor Ariel Mora Fallas para fines del proceso MICI. En consecuencia, **el criterio 22 literal (a) se cumple.**
- 5.5 La Solicitud identifica a los Proyectos dentro del contrato PRVC-II-60-LPI-O-2019 - Obras de Mejoramiento y Rehabilitación en 7 caminos de la Red Vial Cantonal”, específicamente a las obras de mejora de los caminos 6-03-008 y 6-03-035, las cuales hacen parte del “Programa Red Vial Cantonal II” (CR-L1065), la cual es a su vez, la terca operación individual bajo la Línea de Crédito Condicional para Proyectos de Inversión (CCLIP) denominada “Programa de infraestructura de Transporte” (CR-X1007). Estas operaciones fueron aprobadas por el Directorio Ejecutivo del Banco el 20 de marzo de 2018 y el 9 de agosto de 2008, respectivamente. En consecuencia, **el criterio 22 literal (b) se cumple.**
- 5.6 En la Solicitud se describen potenciales daños a las condiciones de vida de los/las residentes de tres comunidades Ujarrás, Salitre y Bajo Remolino (las primeras dos siendo Territorios Indígenas) por los trabajos de extracción y trasiego de material para la intervención de los caminos 6-03-008 y 6-03-035 que forman parte del Programa carretero financiado por el BID.
- 5.7 En concreto los/las Solicitantes advierten de daños en dos aspectos centrales: por un lado, afectaciones en las vías de acceso a los territorios indígenas de Salitre y Ujarrás, que habría generado que las comunidades quedaran prácticamente incomunicadas. El mal estado de las carreteras advierten ha generado daños a vehículos públicos y privados, incluyendo problemas para el acceso de vehículos de emergencia y conflicto con el transporte público o; con las consecuentes afectaciones a sus actividades de sustento (agropecuarias, turismo, prestación de servicios, entre otras), dado que no se podía tener un libre acceso a las comunidades; además de daño a su salud, principalmente psicológico, relacionado con la angustia que generó el daño a la única ruta de acceso.
- 5.8 Por otro lado, en la Solicitud se describe la afectación de los residentes de la comunidad del Bajo Remolino por la operación casi interrumpida de un quebrador de material, el cual sería utilizado para las obras de los caminos en comento. Esta situación, alegan, generó problemas de salud a la comunidad por la falta de sueño, agotamiento emocional, aumento del ruido y polvo; así como también a los animales domésticos y de producción que vieron afectados su comportamiento habitual. Agregan también daño a las vías de acceso a dicha comunidad.

- 5.9 Finalmente añaden la falta de información pública de los Proyectos de sus horas de operación y duración de las obras y de consultas significativas de acuerdo con las Políticas del BID por parte de la población afectada.
- 5.10 Cabe señalar, que los/las Solicitantes informan que las afectaciones mencionadas por los Proyectos se incrementaron o profundizaron directamente por la situación de la pandemia de COVID-19 y las medidas implementadas para hacer frente a la enfermedad.
- 5.11 Los impactos anteriormente descritos podrían vincularse a potenciales incumplimientos con las Políticas Operativas, la Política de Medio Ambiente y Cumplimiento de Salvaguardias (OP-703), la Política Operativa sobre Reasentamiento Involuntario (OP-710), la Política Operativa sobre Pueblos Indígenas (OP-765), la Política Operativa sobre Igualdad de Género en el Desarrollo (OP-761), la Política de Gestión del Riesgo de Desastres Naturales (OP-704) y la Política de Acceso a la Información (OP-102.). En consecuencia, **el criterio 22 literal (c) se cumple.**
- 5.12 En lo que hace al contacto previo con la Administración, el Mecanismo cuenta con información de las Partes que corroboran que dicha interacción se llevó a cabo de manera presencial durante la visita del BID al Cantón de Buenos Aires; y por las diversas interacciones por correo electrónico. Por lo tanto, **el criterio 22 literal (d) se cumple.**
- 5.13 Respecto a las exclusiones previstas en el párrafo 19, **el MICI considera que no aplica ninguna de las exclusiones previstas¹² en los incisos 19(a), 19(b), 19(c) y 19(e)** ya que la Solicitud no plantea temas fuera del ámbito del MICI, la misma incluye los datos de los/las Solicitantes, y las operaciones motivo del reclamo fueron aprobadas por el Directorio Ejecutivo del BID en 2008 y 2018, y tanto el CCLIP como el Programa se encuentran en implementación de acuerdo con los registros del Banco. En consecuencia, **el criterio 22 literal (2) se cumple.**

VI. CONCLUSIÓN

- 6.1 La Directora del MICI, en conformidad con lo establecido en la sección G de la Política del MICI ([MI-47-8](#)), concluye que la presente Solicitud **es elegible** al cumplir con todos los criterios de elegibilidad requeridos por la Política.
- 6.2 Esta determinación de elegibilidad no es una valoración de los méritos de la Solicitud ni los temas presentados en ella. Tampoco es una determinación de cumplimiento o incumplimiento por parte del BID respecto a sus Políticas Operativas Pertinentes. Asimismo, en ningún caso el Mecanismo tiene atribución para detener los desembolsos de una operación.
- 6.3 Este Memorándum se envía con fecha 14 de octubre de 2021 en forma directa a los/las Solicitantes y la Administración para su información. El mismo será distribuido con los

¹² A partir del 1º de julio de 2021, la exclusión 19 literal (d) de la Política MICI-BID quedó sin efecto por lo cual no se analiza en el presente Memorándum.

mismos fines al Directorio Ejecutivo del BID y a terceros interesados a través del [Registro Público](#) una vez que se cuente con su versión en inglés.

- 6.4 Tras la notificación al Directorio Ejecutivo, la Directora del MICI transferirá el caso a la Fase de Consulta ya que los/las Solicitantes han indicado su interés de que la Solicitud se gestione bajo las Fases de Consulta y Verificación de la Observancia.