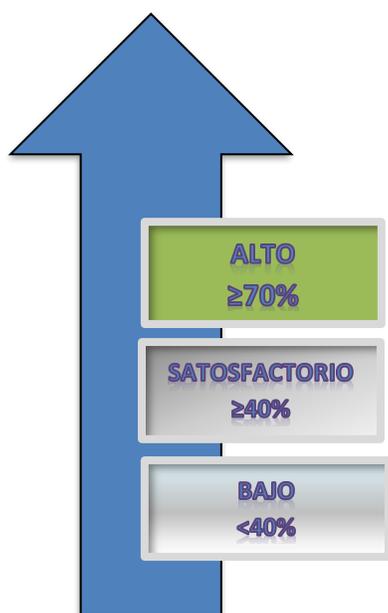


1. Datos Generales:

Operación: No. 1855. Autopistas del Sol, S.A.

País:	Costa Rica
Sector Institucional:	Privado
Eje Estratégico:	Desarrollo Social y Competitividad
Área de Focalización:	Infraestructura Productiva

2. Calificación I-BCIE *Ex Post*



Infraestructura Productiva			
	EX POST	MÁXIMO PUNTAJE	%
Componente de Resultados en el Desarrollo de la Intervención	313	375	83%
Productos	105	105	100%
Productos	105	105	100%
Efectos	28	75	37%
Beneficiarios	30	30	100%
Comunidades en áreas desfavorecidas	0	10	0%
Familias a relocalizar	-10		
Empleos temporales	0	20	0%
Ingresos	8	8	100%
Ahorros	0	7	0%
Impacto (Incluye Empleo Fijo)	180	195	92%
Indicadores de Impacto (Red vial del país, tiempo de viaje, usuarios)	170	170	100%
Empleo Fijo	10	25	40%
Componente de Efectividad Institucional en el Desarrollo	86	125	69%
Relevancia Estratégica	30	30	100%
Evaluabilidad	46	75	61%
Adicionalidad	10	20	50%
I-BCIE Total	399	500	80%

3. Análisis de Resultados de Evaluación de Impacto:

Mediante Resolución No. DI-20/2007, el Directorio aprobó la solicitud de financiamiento y estructuración de una facilidad crediticia a la sociedad concesionaria Autopistas del Sol, S.A., de la República de Costa Rica, para financiar la Concesión de Obra Pública con Servicios Públicos para la construcción, explotación y mantenimiento del Corredor San José – Caldera. El Directorio autorizó la participación de hasta US\$160,000,000.00 en un crédito sindicado, con la participación de la Caja de Ahorros y Monte de Piedad de Madrid¹ (Caja Madrid) u otras entidades financieras aceptables al BCIE, quien asegurará la participación por hasta US\$40,000,000.00² para completar los US\$200,000,000.00 que requería el financiamiento de esta operación.

Posteriormente, mediante Resolución No. DI-288/2007, el Directorio aprobó la modificación del monto de la siguiente manera:

Siendo el objetivo general del proyecto “desarrollar el crecimiento sostenible del turismo y un fácil trasiego de las importaciones y las exportaciones que utilizan el Puerto Caldera en el Pacífico Central a través de la construcción de la Carretera San José – Caldera”. Propuso una longitud total de 76.8 kilómetros, dividida en tres (3) secciones, las secciones de San José – Colón (14.2 Km) y Orotina – Caldera (23.8 Km) se refieren a secciones de vía ya existentes a ser mejoradas; la sección Colón – Orotina (38.8 Km) será construida en su totalidad. La autopista se entregará a la Concesionaria por un plazo de 25 años, a través del esquema BOT (*Build, Operate, Transfer*); el plazo del proceso constructivo fue propuesto en aproximadamente 24 meses a partir de la orden de inicio.

Debido al año en que este proyecto fue aprobado (cuando no existía el sistema de evaluación I-BCIE), el mismo no contó con una evaluación *ex ante*. La presente evaluación se realizó utilizando los cuestionarios del SEID 1.0 de acuerdo a lo estipulado en el documento ODE-04/2014 “**Cuestionarios y Criterios para el Llenado de la Herramienta I-BCIE en las Etapas de Medio Término y Ex Post**”, pág. 19, sección 9.1: Aplicación de los cuestionarios: Los casos que no cuenten con una evaluación *ex ante* se deberán llenar las casillas que apliquen de Línea Base y Meta con la información presentada en el dictamen, perfil del proyecto, estudio de factibilidad, entre otras fuentes de datos disponibles.

Según la información presentada para la aprobación de la intervención se indicaba que esperaban los siguientes resultados:

Tabla No. 1
Resultados esperados en la aprobación

<i>Indicadores</i>	<i>Efectos Esperados en la aprobación</i>
Mejoramiento de la Red	76.8 kilómetros
Área de influencia	1,272,309 habitantes
Tránsito Promedio Diario Anual (TPDA)	137,150
Ingresos tributarios	US\$ 57,053.8 miles

¹ Ahora Bankia

² Posteriormente medi

El proyecto inició su etapa de construcción el 9 de enero 2008 y finalizó la construcción del último tramo en enero 2010. Para la presente evaluación se ha utilizado la última información disponible, correspondiente al año 2016, antes que el préstamo fuera prepago en el año 2017. A continuación, se presenta un breve análisis de cada componente de la evaluación *ex post*:

3.1 Resultados en el Desarrollo de la Intervención:

Los Resultados en el Desarrollo de la Intervención son **altos**, considerando las siguientes variables:

Productos:

- La carretera San José – Caldera, conocida también como Ruta 27, tiene una extensión total de 76.8 kilómetros, comprendidos desde el sector oeste de la ciudad de San José hasta el Puerto de Caldera en la provincia de Puntarenas. 38.8 kilómetros fueron construidos en su totalidad, mientras que 40.0 kilómetros fueron vías existentes que fueron mejoradas.

Tabla No. 2
Tramos Carretera San José – Caldera (Ruta 27)

Tramo	Longitud (km)	No. de carriles	Tipo de km	Fecha de finalización
San José – Colón	14.2	4 y 6	Mejorado	Mayo 2009
Colón – Orotina	38.8	2	Nuevos	Enero 2010
Orotina – Caldera	23.8	2	Mejorado	Septiembre 2008

- El proyecto incluye la mejora de cinco³ (5) puentes existentes, por una longitud total de 391.1 metros lineales. Así como la mejora de 21 pasos, 15 pasos superiores y seis (6) pasos inferiores.
- Cuenta con siete (7) puntos de cobro de peaje.

Efectos:

- De acuerdo con la información del Dictamen del Crédito para su aprobación, el área de influencia del proyecto está compuesto por cinco⁴ (5) cantones de la Provincia de San José, 11⁵ cantones de la Provincia de Alajuela, tres⁶ (3) cantones de la Provincia de Heredia y un⁷ (1) cantón de la Provincia de Puntarenas compuesta por 1,272,309 habitantes. De acuerdo con el Instituto Nacional de Estadísticas y Censos, para el año 2016, la población del área de influencia corresponde a 1,644,800 habitantes, de los cuales el 47.1% corresponden a mujeres.
- En la aprobación se indicó la reubicación de 35 familias ubicadas en los puentes sobre el Río Corrogres y Río Uruca, así como en la Intersección Brasil. Se debe mencionar que el 45.7% de estas familias eran vulnerables y calificaban para reasentamiento, dentro del Sistema de Financiamiento Nacional de la Vivienda (SFNV). No se encontró evidencia del proceso y el resultado de la relocalización de dichas familias, lo cual debilita la valoración de la evaluación en este apartado.

³ Puentes sobre los ríos Tiribi, Corrogres, Uruca, Caraña y Jesús María

⁴ San José, Escazú, Mora, Santa Ana y Alajuelita.

⁵ Alajuela, San Ramón, Grecia, San Mateo, Atenas, Naranjo, Palmares, Orotina, San Carlos, Alfaro Ruíz y Valverde Vega.

⁶ Heredia, Belén y Flores.

⁷ Esparza

- Salvo lo anterior, la ubicación del proyecto no afectó grupo étnicos, sitios arqueológicos, áreas protegidas o culturales.
- Durante la construcción del proyecto se generaron 880 empleos temporales, no se cuenta con evidencia de los empleos temporales durante la operación del proyecto.
- En términos ingresos tributarios y no tributarios, para el año 2016, el monto recaudado en peajes fue de US\$ 67,665.9 miles, superior a los US\$ 57,053.8 miles estimados en la aprobación del proyecto.

Impacto:

- En el 2016, la red vial de Costa Rica contaba una extensión de 35,916.0 kilómetros y está conformada por las carreteras nacionales y las vías cantonales. La Carretera San José – Caldera corresponde a 0.21% de la red vial y el 0.99% de las carreteras nacionales.
- De acuerdo con los estados financieros, para el año 2016 el costo de mantenimiento vial fue de US\$ 35,545.88 miles.
- Con el proyecto se ha disminuido el tiempo de viaje de un promedio de 150 minutos (2.5 horas) a 60 minutos (1 hora).
- El diseño del proyecto estimaba un Tránsito Promedio Diario Anual (TPDA) de 137,150 para el año 2016. El TPDA real para el año 2016 fue de 212,473, siendo los meses de febrero, julio y noviembre los de mayor afluencia vehicular.
- En el dictamen no se mencionan los empleos que generaría el proyecto. Se estima que el proyecto en operación genera al menos 48 empleos fijos en primera vuelta, que corresponden a los empleados de las casetas de peaje y administración. No se poseen estimaciones del impacto en el empleo de segunda o tercera vuelta como resultado de la actividad económica; la ODE prevé hacer estudios del efecto multiplicador en la economía para estimar estos efectos no capturados en la evaluación del I-BCIE.

3.2 Efectividad Institucional en el Desarrollo:

La Efectividad Institucional en el Desarrollo es **satisfactoria**, considerando las siguientes variables:

Relevancia Estratégica:

- La intervención se enmarca en la Estrategia Institucional, aporta al área de focalización de Infraestructura Productiva a través de los ejes estratégicos de Desarrollo Social y Competitividad.
- En términos de los Objetivos de Desarrollo Sostenibles, aporta al ODS 3. Salud y bienestar, contribuyendo a la meta 3.6 para 2020, reducir a la mitad el número de muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico en el mundo. Así como, al ODS 9. Industria, innovación e infraestructura a través de la meta 9.1 desarrollar infraestructuras fiables, sostenibles, resilientes y de calidad, incluidas infraestructuras regionales y transfronterizas, para apoyar el desarrollo económico y el bienestar humano, haciendo hincapié en el acceso asequible y equitativo para todos.

Evaluabilidad:

- Desde su aprobación, la intervención presenta una definición medible en cuanto a objetivos y productos, no así de sus impactos al carecer de una evaluación estructurada *ex ante*.

- Asimismo, reflejó una viabilidad financiera satisfactoria (TIR de 12.9%). El prestatario conservó la calificación de riesgo de SCR-3 durante la ejecución del proyecto.
- La intervención fue aprobada antes que se definiera el Sistema de Identificación, Evaluación y Mitigación de los Riesgos Ambientales y Sociales (SIEMAS), sin embargo, por las características de la intervención le correspondería una Categoría A, con un plan ambiental y social Intenso, según el Manual SIEMAS.
- No se identificaron aspectos del entorno que impidieron el desarrollo del proyecto. Sin embargo, durante la operación del proyecto, el paso entre la zona Atenas y Orotina, varias veces ha sido obstruido por derrumbes provocados por lluvias.
- Se valora positivamente que las concesionarias tienen amplia experiencia en el sector de construcción y administración de carreteras, contando con proyectos en España, Chile, Portugal, Brasil, Bulgaria Rumania, Turquía, Croacia y Ucrania.
- Según la información presentada y definida desde su aprobación, no se encontró evidencia de que la intervención contase con un enfoque participativo con la población beneficiada.

Adicionalidad:

- El proyecto no contó con asistencia técnica por parte del BCIE.
- Se valora positivamente la participación de la Caja de Ahorros y Monte de Piedad de Madrid (Caja Madrid), actualmente Bankia.

4. Resumen de la Intervención

Tabla No. 3
Resumen de la Intervención

<i>Indicadores</i>	<i>Efecto Esperado Aprobación</i>	<i>Ex Post</i>
Monto Aprobado	US\$ 160,000,000.00	
Monto Desembolsado		US\$ 106,080,015.56
Calificación I-BCIE		80
Mejoramiento de la Red	76.8 kilómetros	76.8 kilómetros
Área de influencia	1,272,309 habitantes	1,644,800 habitantes
TPDA	137,150	212,473
Empleo Generado		48 empleos fijos
Ingresos tributarios	US\$ 57,053.8 miles	US\$ 67,665.9 miles
Relación con Objetivos de Desarrollo Sostenibles		ODS 3. Salud y bienestar ODS 9. Industria, innovación e infraestructura

5. Análisis de Tiempo

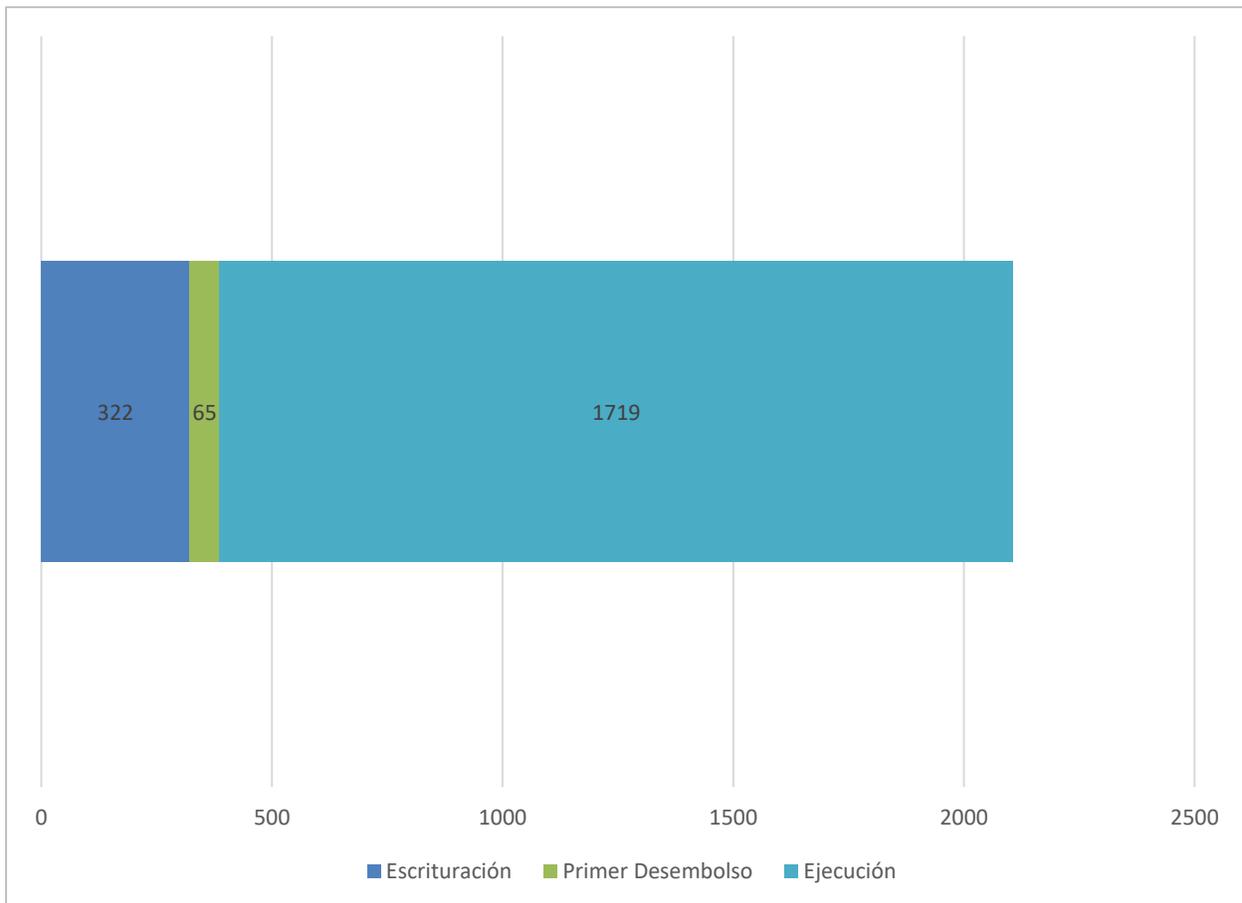
El programa fue aprobado durante el Directorio de febrero 2007. Para su escrituración transcurrieron 322 días y 65 días adicionales para realizar el primer desembolso. El BCIE desembolsó US\$106,080,015.56 y. La operación fue prepagada en el año 2017. Las fechas relevantes del Programa se presentan a continuación:

Tabla No. 4
Fechas Relevantes

Aprobación	1 de febrero 2007
Escrituración	20 de diciembre 2007
Primer Desembolso	23 de enero 2008
Último Desembolso	7 de noviembre 2012

A continuación, se presenta un diagrama con los días transcurridos para cada etapa del proyecto:

Diagrama No. 1
Ciclo de la Intervención



6. Contribución de la Intervención

El proyecto tiene una extensión total de 76.8 kilómetros, comprendidos en 20 cantones de las Provincias de San José, Alajuela, Heredia y Puntarenas, iniciando desde el sector oeste de la ciudad de San José hasta el Puerto de Caldera en la provincia de Puntarenas. El proyecto se considera estratégico al ofrecer ahorro significativo en tiempo de desplazamiento entre San José y el Pacífico Central de Costa Rica, lo cual se traduce en menor consumo de combustible y mayor competitividad del país en términos de logística. Contribuye con el crecimiento sostenible del turismo y el trasiego de las importaciones y las exportaciones

USO INTERNO

que utilizan el Puerto Caldera en el Pacífico Central. Adicionalmente, ésta es una vía de transporte más segura que la ruta alterna hacia el Pacífico Central del país.

Mapa No. 1
Mapa de la Intervención



7. Recomendaciones

Actualmente El Consejo Nacional de Concesiones (CNC) de Costa Rica está realizando gestiones para la ampliación de la Autopista San José - Caldera (ruta 27). En caso de que el BCIE participe en el financiamiento de dicha ampliación, se recomienda que dentro del diseño se incorporen obras de mitigación de derrumbes en la zona entre Atenas y Orotina y la debida diligencia ambiental y social con registros de los planes y medidas ejecutadas para evitar ausencia de información como es el caso de las relocalizaciones aquí observadas.

8. Fotografías

