

EVALUACION DEL PRESTAMO 445/SF-BO

Carretera La Paz-Cota Pata y Puentes

1. ANTECEDENTES

A. Del Proyecto

1. Indicación cuantitativa y cualitativa de los objetivos fundamentales-

Construcción del tramo La Paz-Cota Pata de la carretera La Paz-San Borja, que forma parte del programa nacional de vinculación e integración del Departamento del Beni, consistente en una longitud de 48.0 Kms. con los objetivos de fomentar el desarrollo económico de ese Departamento; dar acceso a la producción hacia los principales mercados del país; lograr la integración de la población de la región con las actividades económicas, educacionales y sociales del resto del país y reasentar en el Departamento parte de la población excedente del Altiplano, mediante programas de colonización.

2. Costos estimados

El costo estimado del proyecto fue de US\$ 56.000.000.00.-

3. Ejecutor

El Servicio Nacional de Caminos

B. Del Préstamo

1. Objetivo

Cooperar en el financiamiento de la construcción de este tramo con una longitud de 48.0 Kms. y 19 puentes, de los cuales 4 están ubicados entre Cota Pata y el Río Alto Beni y 15 entre este último Río y la localidad de San Borja. En el proyecto finalmente se construyeron los puentes Minasa, Santa Bárbara, Yara, Piquendo y Alto Beni.

2. Prestatario

La República de Bolivia.

3. Garante

N/A

4. Fecha de Aprobación

6 de noviembre de 1975.

5. Fecha Firma del Contrato

5 de marzo de 1976.

6. Monto y Monedas

US\$ 45.000.000.00 formados por US\$ 35.000.000.00 de Dólares de los Estados Unidos o su equivalente en otras monedas del Fondo para Operaciones Especiales y el equivalente de US\$ 10.000.000.00 en pesos bolivianos.

7. Plazo de ejecución (primer y último desembolso)

Primer desembolso - 6 de septiembre de 1976.
Ultimo desembolso - Original : 6 de marzo de 1981
- Prorrogado: 6 de marzo de 1983

II. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

A. Grado en que se han cumplido las metas u objetivos del proyecto

Por aspectos de tipo técnico y financiero, el Gobierno con la Empresa Contratista dispusieron liquidar el contrato de construcción, recortándose las metas del proyecto, modificación que se encuentra bajo consideración de la Sede. Al acortar los objetivos quedó sin completarse el túnel de 252 metros de longitud en el Km. 39, postergándose además, la pavimentación del tramo comprendido entre los Kms. 38 y 48, habiéndose asegurado la transitabilidad por un desvío (antigua carretera) entre Kms. 33 y 40.

B. Aspectos positivos y/o negativos (técnicos operativos, institucionales, financieros, económicos, legales) que hayan tenido significativa incidencia en cuanto al logro de las metas u objetivos.

En el desarrollo del proyecto son de gran magnitud los aspectos de tipo negativo que han tenido significativa incidencia en el logro de las metas:

- 1) Atraso en las contribuciones de contrapartida local.
- 2) Atraso en el inicio de las obras por la falta de la localización del diseño final en el terreno y la falta de derecho de vía en los dos primeros kilómetros lo que casi llevó a excluirlos del proyecto, lo que se resolvió modificándose el alineamiento y el diseño del puente Minasa, no definiéndose e iniciándose las obras en este sector sino hasta en agosto de 1980.
- 3) Presentación de un derrumbe con un desplazamiento de tierras y roca de gran volumen en el Km. 38.9, coincidente con el portal lado Cota Pata del túnel. El consultor que tuvo a su cargo la supervisión de la obra

../

recomendó la prolongación del túnel en construcción para evadir la zona de la falla indicada con una inversión adicional estimada en US\$ 6. millones. La conclusión del tramo conflictivo no fue posible por causas imprevistas al proyecto, pues coincidió con el agotamiento de los recursos financieros del proyecto y en un período en que la economía del país había caído en una depresión que no permitía disponer de recursos adicionales.

- 4) Durante la construcción se presentaron deslizamientos en el sector comprendido entre los Kms. 39 y 48, principalmente en el Km. 44. En este sector, los consultores recomendaron la postergación de la colocación de la base y de la superficie asfáltica porque potencialmente existen zonas con posibles fallas por la inestabilidad geológica de la región.

C. Acciones que se estiman necesarias para optimizar el logro de las metas u objetivos (terminación de las obras, puesta en servicio, mantenimiento, recuperaciones, etc.)

- El SNC por su propios recursos y con la cooperación del Servicio Geológico de Bolivia (GEOBOL) ha efectuado estudios en la zona de falla que le ha permitido concluir un diseño de corte abierto; este diseño utiliza la totalidad del túnel construido, enlazando la salida con una curva con características geométricas bajas para empalmar con la antigua trocha de ferrocarril y evitar un mayor volumen de corte en roca. De acuerdo con los estudios de GEOBOL este diseño es factible con un volumen de corte de aproximadamente 60.000 metros cúbicos e incluye para estabilizar el talud, la utilización de pernos de anclaje a la terminación del corte. Se requieren estudios adicionales que solo podrían hacerse después que pase el actual período lluvioso (marzo o abril) para desviar el tránsito de vehículos utilizando el antiguo camino.
- El costo estimado para concluir el corte abierto es de US\$ 1 millón; el SNC se propone licitar las obras en febrero o marzo/83, se cubriría con recursos locales y el Banco no entraría en el proceso.
- Se requieren recursos adicionales para concluir la superficie asfáltica entre los Kms. 37 y 48 (fin de proyecto). Cualquier préstamo para el tramo Cota Pata-Santa Bárbara debería incluir recursos para la terminación de este tramo.
- El SNC debe continuar en forma efectiva el mantenimiento de la vía, a fin de garantizar su transitabilidad en todas las épocas del año y principalmente cuando se efectúen los trabajos para habilitar el túnel.

D. Medidas que se recomiendan para el caso de que se consideren nuevas operaciones similares en el país o en otros países.

- Asegurarse que los estudios y diseños tengan un grado de confiabilidad aceptable principalmente en la parte de geotécnica. Se recomienda que para el

sector continuo Cota Pata-Santa Bárbara se amplíen los estudios en ese aspecto y se haga el replanteo completo de la línea. Debe considerarse la posibilidad de reducir la longitud de túnel mediante la modificación de las características geométricas del proyecto o mediante otra alternativa más favorable.

- Efectiva asignación de los recursos de contrapartida local para el proyecto. Este aspecto es uno de los que más negativamente inciden en el desarrollo del proyecto, es difícil obtener la evidencia en el presupuesto de la Nación porque éste se aprueba muy tardíamente. Debe buscarse otro mecanismo que asegure su disponibilidad oportuna.

III. EJECUCION DEL PROYECTO

A. Aspecto Técnico

1. Grado de avance según el progreso físico y el calendario de inversiones y su relación con los planes originales. Explicar discrepancias que sean significativas.

Con las modificaciones propuestas para terminar el proyecto, explicadas en secciones anteriores, el proyecto quedó liquidado con la firma contratista, quedando obras por ejecutar para lo cual el Banco tendrá que mantener el seguimiento. La ejecución del mismo estaba prevista en un plazo de 36 meses que fue necesario prorrogar por 24 meses adicionales.

El proyecto originalmente contemplaba la construcción, fuera de la carretera, de 19 puentes habiéndose reducido a 4 para utilizar los recursos de esta inversión en la carretera para cubrir los sobre costos.

2. Cumplimiento de planos, especificaciones y normas técnicas

La ejecución de obras se efectuó con base en los planos y especificaciones originalmente aprobados, sin embargo, se incorporaron algunas modificaciones importantes que se detallan en otro capítulo.

3. Modificaciones importantes del proyecto, sus causas y efectos en el tiempo, costo y rendimiento económico y actualización del cálculo de costos/beneficios.

Se hicieron modificaciones al proyecto original; sus causas principales se debieron a la falta de un replanteo total de la línea de construcción, antes de iniciarse ésta, los corrimientos de línea aún cuando fueron laterales menores consumieron algún tiempo lo que motivó que las obras tuvieran un atraso inicial de 4 meses. El cambio

de mayor envergadura que se incorporó fue la sustitución del corte abierto por un túnel de 252 metros de longitud en el sector del Km. 38-39. Otro cambio importante se refiere al efectuado en la falla del Km. 44+500 donde fue necesario modificar el alineamiento tanto vertical como horizontal para reducir el volumen de corte y evadir parcialmente la zona con mayor posibilidad de deslizamiento.

Estas modificaciones lógicamente, incidieron drásticamente en los costos y en el plazo de ejecución del proyecto, como se destaca en otras secciones de esta evaluación.

4. Costos y plazos. Análisis de los resultados obtenidos y su comparación con los estimados originales del costo y plazo total y de los costos unitarios y plazos de actividades críticas. Causas y efectos de las variaciones.

El costo original del proyecto se estimó en US\$ 56 millones; sin haberse liquidado totalmente el contrato con la firma contratista el costo final alcanza un monto de US\$ 77.040.000 lo que significa un incremento de 37.6% sobre el costo original.

El plazo de ejecución superó en 24 meses el plazo original, significando un 66.7% sobre el original. Se fijaron incrementos en los precios unitarios por reajustes en la parte en pesos bolivianos por los incrementos decretados por el Gobierno afectando el costo de mano de obra, cemento, carburantes principalmente. El Gobierno decretó medidas económicas en febrero, marzo y noviembre de 1982 y el Contratista en atención a ésto y a que los pagos por obra ejecutada alcanzaron un atraso significativo ha presentado demandas reclamando ajustes por devaluación monetaria lo cual puede significar un incremento adicional en el costo de las obras.

5. a) Calidad de las metas específicas alcanzadas. Obras por contrato. Cumplimiento de contratista y proveedores.

Toda la obra comprendida en el proyecto fue construída mediante contrato con la firma norteamericana Groves and Sons que lo obtuvo al presentar la oferta más baja en la licitación efectuada. El contratista se ajustó a los planos, especificaciones e instrucciones del consultor, habiéndose obtenido una aceptable calidad no obstante que las condiciones topográficas y geológicas de la región por la que cruza el proyecto son sumamente difíciles, lo cual requirió la utilización de técnicas avanzadas en la construcción. Las adquisiciones las hizo el contratista directamente, incluyéndose dentro de los distintos ítems del proyecto por lo que no se hacen comentarios al respecto.

../

5. b) Obras por administración del Ejecutor. Capacidad y eficiencia del mismo

No se incluyeron obras por administración del Ejecutor en el proyecto; sin embargo, el SNC se encargó de construir los accesos a los puentes Santa Bárbara, Yara, Piquendo y Alto Beni, que quedaron habilitados para el tránsito de vehículos.

6. Problemas técnicos importantes surgidos durante la ejecución del proyecto. Acción del Banco. Soluciones adoptadas. Sus efectos con relación a los objetivos finales previstos originalmente.

El problema técnico más importante se refiere a la construcción del túnel en el Km.38+800, originalmente se diseñó un túnel de 60 mts., posteriormente el consultor recomendó un corte abierto, lo que motivó discusiones entre el ejecutor, el contratista y el consultor, habiéndose efectuado una reunión en la Sede del BID para discutir dicho aspecto llegándose a definir la construcción de un túnel de 252 mts. tal como proponía el contratista, concediéndose una prórroga de 9 meses para este trabajo. El corte del Km.44+500 que pasa por una falla geológica, causó problemas adicionales, que fueron:

- a) El pantano existente en el Km. 44+100, en la parte superior del corte provocó fallas longitudinales y transversales, causando continuos deslizamientos. La existencia de este pantano era conocida pero no se estudió su comportamiento posterior.
- b) El deslizamiento de una quebrada en el camino a Chulumani, bajo el proyecto afectó el pie del relleno existente en el Km.44+800 del proyecto.
- c) En la sección II se hace referencia al problema técnico de la falla geológica en la salida del túnel (lado Cota Pata).

El SNC, con la colaboración de GEOBOL, han estudiado la zona y han recomendado un corte abierto cuya construcción será financiada con recursos del Tesoro Nacional. El Banco estará atento a que el SNC ejecute estos trabajos y podría eventualmente como parte de un nuevo programa de carreteras, financiar los 10 Kms. últimos de esta carretera para completar la superficie asfáltica y lograr los objetivos previstos originalmente.

7. Supervisión por el ejecutor y/o consultor si lo hubiere. Organización costos y eficiencia. Calidad de la supervisión.

La supervisión la llevó a cabo el consorcio de Consultores De Leuw Cather (Canada) y Prudencio Claros Asociados (Bolivia) contratados con la no objeción del Banco como una continuación del contrato de diseño.

../

Dentro de la organización Delcanda tuvo a su cargo la Gerencia y el aporte de profesionales especializados; en tanto PCA tuvo la sub-Gerencia, aportando el personal profesional y técnico, así como la mano de obra especializada. El costo de la supervisión fue de US\$ 6.371.000.00. La calidad de la supervisión fue adecuada aunque lenta en dar solución a los problemas, notándose cierta inseguridad en sus decisiones y continuos roces con el Contratista que en alguna forma afectó la ejecución del proyecto.

8. Obras terminadas y en operación. Medidas adoptadas con relación al servicio y mantenimiento de las mismas. Cuotas de servicio y/o amortización por los usuarios.

El proyecto quedó terminado sin haberse completado el túnel y la pavimentación de los últimos 10 Kms. como ya se deja dicho. Por el incumplimiento de los pagos por obra ejecutada por el Contratista, contractualmente éste aplicó la cláusula de rescisión de contrato lo que motivó su salida del proyecto. El SNC no aceptó esta rescisión de contrato y quiso obligarlo a responsabilizarlo del mantenimiento de las obras terminadas, sin lograrlo. El Banco vió con preocupación este hecho habiendo requerido al SNC el cuidado de la carretera que con la acción del tiempo y las lluvias se habían provocado algunas deficiencias principalmente en el sistema de drenaje; éste finalmente accedió y actualmente tiene a su cargo todas las obras requeridas para asegurar la transitabilidad de la vía.

A la fecha de la evaluación no se ha adoptado ningún sistema de peaje para la utilización de la vía.

9. Si hubiera alguna obra o parte del proyecto original que no se haya realizado al momento de la evaluación, explicar las razones para ello e indicar las acciones tomadas o a ser tomadas.

a) Originalmente el proyecto contemplaba la construcción de 19 puentes entre Santa Bárbara y la población de San Borja, con un costo de US\$ 4.100.000.00 de los cuales US\$ 3.250.000.00 era del préstamo y US\$ 850.000 del aporte local, pero por problemas económicos por falta de aporte local se autorizó mediante el contrato modificatorio No.1 la eliminación de la construcción de 15 puentes, dejando solamente parte de los fondos del préstamo para la construcción de los puentes Santa Bárbara, Yara, Piquendo y Alto Beni.

b) Ante la solicitud del SNC se autorizó la construcción del puente Santa Bárbara en lugar del puente Yolosa originalmente contemplado en el proyecto, debido a que durante el proceso de aprobación del préstamo, el Río Yolosa destruyó el puente de madera existente y el SNC construyó de emergencia uno nuevo de concreto haciendo así que la prioridad de construcción recayera en el puente Santa Bárbara y no en el Yolosa.

../

c) Lo que respecta al túnel ya los últimos 10 kms. del proyecto, ya se ha expuesto en secciones anteriores.

10. Grado de cumplimiento de condiciones especiales de carácter técnico establecidos en el contrato de préstamo:

Se han cumplido satisfactoriamente.

11. Calidad de los informes del prestatario, su conformidad con los instructivos vigentes y su efectividad en el seguimiento de la ejecución del proyecto.

Tanto la calidad como su conformidad y efectividad fueron satisfactorias. El Informe Final del proyecto fué presentado por el Ejecutor el 25 de Marzo de 1983. Dicho Informe cubre ampliamente los diferentes aspectos de la ejecución del proyecto.

B. Aspecto Financiero

1. Cumplimiento del plan de financiamiento originalmente previsto. Origen y uso de las monedas. Pari-passu. Explicar las diferencias que sean significativas. Modificaciones introducidas. Causas y efectos de las mismas.-

1. (a) Plan de financiamiento

- (i) El plan de financiamiento originalmente previsto fue el siguiente:

(en el equiv. de miles de US\$)

	<u>Origen de Fondos</u>		<u>Gastos a efectuarse</u>		<u>Totales</u>	<u>%</u>
	<u>Divisas</u>	<u>Moneda Local</u>	<u>Divisas</u>	<u>Moneda Local</u>		
Banco	35.000	10.000	31.800	1/ 13.200	45.000	80.4
Prestatario	500	10.500	500	10.500	11.000	19.6
Totales	35.500	20.500	32.300	23.700	56.000	100.0
	=====	=====	=====	=====	=====	=====
Porcentajes	63.4	36.6	57.7	42.3	100.0	

1/ Incluye el equivalente de US\$ 18.800.000 de costos indirectos en divisas.

- (ii) En contrato modificadorio No. 1 con fecha 6 de octubre de 1980, el plan de financiamiento, según el anexo B del contrato de préstamo, quedó modificado de la siguiente manera:

(en el equiv. de miles de US\$)

	<u>Origen de fondos</u>		<u>Gastos a efectuarse</u>		<u>Totales</u>	<u>%</u>
	<u>Divisas</u>	<u>Moneda Local</u>	<u>Divisas</u>	<u>Moneda Local</u>		
Banco	35.000	10.000	35.000	10.000	45.000	71.8
Prestatario	6.360	11.322	6.360	1/ 11.322	17.682	28.2
Totales	41.360	21.322	41.360	21.322	62.682	100.0
	=====	=====	=====	=====	=====	=====
Porcentajes	66.0	34.0	66.0	34.0	100.0	

1/ Incluye US\$ 500.000 para cubrir pagos en moneda extranjera sobre la comisión de compromiso.

- (iii) Esta modificación se debió al aumento de costos del proyecto y en vista de que el prestatario no contaba con los recursos suficientes de contrapartida local para cubrir dicho aumento de costos, se redujeron las metas físicas de la obra, suprimiendo la construcción de 15 puentes.

(iv) Los recursos del préstamo fueron totalmente desembolsados y utilizados en el proyecto.

1. (b) Origen y uso de las monedas

También hubieron las siguientes modificaciones en el uso de las monedas del préstamo, a consecuencia del cambio en el plan de financiamiento mencionado anteriormente.

(i) Monedas de uso:

(Equivalente en US\$ miles)

	Original		Modificado Final		
	Banco	Prestatario	Banco	Prestatario	
Div. Directas	13.000	500	35.000	6.360	1/
Div. Indirectas	18.800	-	-	-	
Div.Gtos.Locales	3.200	-	-	-	
Subtotal	35.000	500	35.000	6.360	
Moneda Local	10.000	10.500	10.000	11.322	
TOTAL	45.000	11.000	45.000	17.682	
	=====	=====	=====	=====	

1/ Incluye US\$ 500.000 para cubrir pagos en Divisas de la comisión de compromiso.

En el transcurso de la ejecución del proyecto, el prestatario presentó varias solicitudes de transferencias entre categorías de inversión y cambios en el uso de monedas, siendo transferidas a divisas directas, todas las divisas originalmente previstas para cotos indirectos y locales.

La razón principal de los cambios mencionados, se debió al pago 100% en divisas directas que tuvo que hacer el prestatario, conforme contrato, a la firma norteamericana Groves and Sons; pues la obra fue construida mediante contrato con dicha firma por un monto aproximado de US\$ 38.500.000 pagadero en dólares americanos.

1. (c) Pari-Passu

Considerando el aporte local informado por el ejecutor en el informe final presentado en marzo 25 de 1983, el pari-passu observado en la ejecución del préstamo a esa fecha sería el siguiente, expresado en miles de US dólares:

	Previsto	%	Realizado	%
B.I.D	45.000	71.8	45.000	60.0
Aporte Local	17.682	28.2	29.897 1/	40.0
Totales	62.682	100.0	74.897	100.0
	=====	=====	=====	=====

1/ Incluye la suma de US\$ 6.900.000 proveniente de los recursos del préstamo 34/VF-BO para contrapartida local.

1. (d) Explicar las diferencias que sean significativas.-

El incremento en los costos del proyecto obligó al Ejecutor a efectuar un aporte adicional, a lo previsto en el contrato modificatorio No. 1 de octubre 6 de 1980, por la suma equivalente a US\$ 12.215.000. Y como aún no se ha liquidado totalmente el contrato con la firma contratista, el costo final del proyecto se estima en US\$77.040.000 por lo que el aporte local será mayor, estimándose en un total de US\$ 32.040.000.

Las razones que motivaron el incremento de los costos del proyecto están explicadas en el punto III-A-4 de los Aspectos Técnicos.

1. (e) Modificaciones introducidas. Causas y efectos.-

Las modificaciones financieras del proyecto incluyen:

- (i) Transferencias entre categorías de inversión.
- (ii) Transferencias a divisas directas de todas las divisas indirectas y divisas para gastos locales.
- (iii) Prórroga de 2 años para el último desembolso.
- (iv) Aumento en la contrapartida local.

Las causas se deben a los reajustes efectuados en el programa por aumento de costos y la necesidad de mayores recursos en divisas, tal como se comenta en el punto III-A de los aspectos técnicos. Los efectos fueron positivos porque se lograron las metas financieras.

2. Grado de cumplimiento de condiciones especiales de carácter financiero establecidas en el Contrato de préstamo.-

N/A. Por no tener el contrato cláusulas especiales de carácter financiero.

3. Registros. Comentarios sobre la idoneidad de los registros financieros para el programa.-

Los registros financieros del programa se llevan de conformidad con el plan de cuentas que el Banco aprobó como condición previa al primer desembolso.

En nuestra última visita de inspección realizada el 25 de noviembre de 1980, encontramos las siguientes observaciones, que pusimos en conocimiento de SENAC:

- (a) La oficina de proyectos debe poner al día la contabilidad de proyectos y las tarjetas extra-contables para el control de desembolsos del aporte local y financiamiento BID en base a pagos efectuados;

- (b) Asimismo, deben efectuarse los asientos de ajuste requeridos con la debida oportunidad y no esperar fin de año para su contabilización, ésto con la finalidad de tener saldos reales y no deformados por errores incurridos;
- (c) Deben efectuarse conciliaciones periódicas de saldos de las tarjetas extra-contables, contabilidad de proyectos, contabilidad general del SNC y Sumarios Contables de los préstamos (LIDAS);
- (d) Para la elaboración de informes de progreso, debe tomarse como base financiera los registros contables; asimismo para toda información financiera requerida por el BID.

4. Situación financiera del Ejecutor.-

No corresponde un análisis financiero convencional ni está exigida en el contrato de préstamo la auditoría de la entidad.

El Servicio Nacional de Caminos es un organismo descentralizado dependiente del Ministerio de Transportes y Comunicaciones. Sus ingresos provienen principalmente de:

- (a) Transferencia del Gobierno Central para gastos de funcionamiento. Aporte Local de proyectos con financiamiento externo y transferencias para inversiones;
- (b) Impuestos directos con destino exclusivo al SNC.
- (c) Participación en impuestos que recaudan otras entidades;
- (d) Desembolsos de préstamos;
- (e) Otros ingresos.

5. Audidores externos. Contratación y servicio de los mismos. Comentarios.-

El capítulo VI. Cláusula 3 (a)(iii) y (b) del contrato de préstamo requiere la presentación de estados financieros e información financiera complementaria, relativos a la totalidad del Proyecto, comenzando con el ejercicio terminado al 31 de diciembre de 1976. Dichos estados deberán contar con dictámenes de una firma de Contadores Públicos Independientes.

La contratación y servicio de los auditores se ha cumplido de la siguiente forma:

Ejercicio 1976

Firma contratada: Hugo Berthin Amengual y Asociados S.C.

Plazo contractual entrega informe por Ejecutor: Abril 30, 1977.

Prórrogas concedidas: Hasta octubre 30, 1977.

Fecha recepción informe por parte Banco: Noviembre 18, 1977.

Ejercicio 1977

Firma contratada: Hugo Berthin Amengual y Asociados S.C.
Plazo contractual entrega informe por Ejecutor: Abril 30,1978.
Prórrogas concedidas: Hasta Junio 30,1978.
Fecha recepción informe por parte Banco: Agosto 9,1978.

Ejercicio 1978

Firma contratada: Hugo Berthin Amengual y Asociados Ltda.
Plazo contractual entrega informe por Ejecutor: Abril 30,1979
Prórrogas concedidas: Hasta Noviembre 30,1979.
Fecha recepción informe por parte Banco: Diciembre 11,1979.

Ejercicio 1979

Firma contratada: Hugo Berthin Amengual y Asociados Ltda.
Plazo contractual entrega informe por Ejecutor: Abril 30,1980.
Prórrogas concedidas: Hasta noviembre 30,1980.
Fecha recepción informe por parte Banco: Diciembre 5,1980.

Ejercicio 1980

Firma contratada: Alcazar & Morales
Plazo contractual entrega informe por Ejecutor: Abril 30,1981.
Prórrogas concedidas: Hasta julio 9,1982.
Fecha recepción informe por parte Banco: Agosto 23/82.

La gran demora en la presentación del informe de 1980 se debió a la contratación tardía de los auditores, la cual se hizo hasta en 1982, por diferentes motivos. Entre ellos, los varios cambios de personal a niveles directivos en el SENAC en 1981, y a que hasta en marzo de 1982 el señor Presidente de la República firmó la Resolución Suprema aprobando la adjudicación de auditoría a la firma Alcazar y Morales.

Ejercicio 1981

Firma contratada: Alcazar & Morales
Plazo contractual entrega informe por Ejecutor: Abril 30,1982.
Prórrogas concedidas: Hasta febrero 25,1983.
Fecha recepción informe por parte Banco: Aún no ha sido recibido.

Circunstancias ajenas al Servicio Nacional de Caminos (SENAC), tales como cambios de autoridades de Gobierno que componen la Junta de Licitaciones, motivaron la contratación tardía de la firma Alcazar & Morales, con fecha diciembre 6 de 1982.

La firma auditora aún no ha concluido su trabajo y el SENAC no ha solicitado nueva prórroga para la presentación del informe financiero del Proyecto.

Ejercicio 1982

A la fecha de esta evaluación, SENAC no ha procedido a la selección y contratación de auditores externos para el examen de sus estados financieros de 1982. A pesar de que en nuestra comunicación FBO/CA-3671/82 de diciembre 23 de 1982, le sugerimos que se iniciaran lo antes posible, los trámites correspondientes para su contratación.

6. Comentarios sobre las inversiones y costos del programa.-

Están realizados en el Aspecto Técnico (A.4) y en el Aspecto Operativo (C.2).

7. Comportamiento de la Contribución Local.-

Tal como se comenta en los Aspectos Técnicos (III.A.4) y en los Aspectos Financieros 1.1 (a)(iii) de esta evaluación, se observaron dificultades en el cumplimiento del aporte local al proyecto, debido al alto incremento de los costos en un 37.6% sobre el costo original del proyecto.

Al no contar el prestatario con los recursos suficientes de contrapartida local para cubrir el incremento de costos, se redujeron las metas físicas de la obra. Sin embargo, los costos del proyecto siempre fueron mayores que los costos originales, teniendo el Ejecutor que efectuar un aporte local adicional a lo previsto por la suma equivalente a US\$ 12.215.000 a esta fecha. El costo final del proyecto se estima en US\$ 77.244.000, por lo que el aporte local será mayor.

8. Servicio de los préstamos. Cumplimiento de las Cláusulas Contractuales pertinentes (comisiones, intereses, amortizaciones), teniendo en cuenta las modificaciones que pudieran haberse efectuado en el período de gracia y número de cuotas.-

Hasta la fecha se utilizó en un 100% la partida existente en el presupuesto del programa, para financiar los intereses devengados durante el período de desembolso-Capítulo II-Cláusula 2 (b).

El pago de otros servicios de la deuda como la comisión de compromiso, a cargo del Tesoro General de la Nación, ha sido atendido con ciertos atrasos, especialmente durante el año 1982, pero actualmente se encuentra al día.

Las amortizaciones de capital comenzarán el 6 de septiembre de 1986.

C. Aspecto Operativo

1. Cumplimiento de las condiciones previas al primer desembolso. Causas y efectos de las demoras que se hubieran producido con relación al plazo previsto.

El primer desembolso estaba previsto hasta el 6 de septiembre de 1976, se cumplieron todas las cláusulas y se efectuó el primer desembolso el 10 de agosto de 1976, para pago de movilización del consultor.

2. Categorías de inversión. Modificaciones más importantes. Sus causas y efectos.

La modificación más importante de las categorías de inversión se reflejó en el contrato modificatorio No.1 tal como se indicó en el numeral 9 inciso c). Con la revisión de costos finales las categorías de inversión quedaron de la siguiente forma:

<u>Montos en Miles de US\$</u>		
<u>Categoría</u>	<u>Original</u>	<u>Vigente</u>
1. <u>Ingeniería y Administración</u>	<u>4.050</u>	<u>7.450</u>
Supervisión	3.500	6.500
Administración	550	950
2. <u>Costos Directos Cons.)</u>	<u>34.300</u>	<u>67.790</u>
La Paz-Cota Pata	24.500	60.641
Puentes	9.750	7.099
Derecho de Paso	50	50
3. <u>Gastos Financieros</u>	<u>2.150</u>	<u>1.800</u>
4. <u>Sin asignación específica</u>	<u>15.500</u>	<u>.-</u>
TOTAL	56.000	77.040

El pari-passu original era de 80.4% BID y 19.6% local y finalmente quedó en 58.4% BID y 41.6% local.

3. Licitaciones. Cumplimiento de las políticas del Banco de acuerdo con lo establecido en el contrato de préstamo y en el procedimiento de licitaciones respectivo. Excepciones autorizadas (obras por administración, contrataciones directas, ampliaciones de contratos.)

Sólo se realizó una licitación, contratándose a la Empresa Groves and Sons para la construcción de la carretera y los puentes y se autorizó, a solicitud del SNC, la contratación del Consorcio De Leuw Cather y Prudencio Claros Asociados para la supervisión de la obra.

4. Desembolsos. Cumplimiento con los procedimientos del Banco.

Los desembolsos se efectuaron por el procedimiento de pago directo, tanto al consultor como al contratista y se han cumplido las normas establecidas.

5. Cumplimiento de condiciones establecidas en el contrato de préstamo distintas a las de carácter técnico y/o financiero tales como uso de fondos, transporte de bienes, publicidad, etc.

Se han cumplido las condiciones establecidas.

6. Plazo para el último desembolso. Prórroga, renuncia, expiración y/o cancelación de alguna parte del préstamo. Causas y efectos.

El plazo para el último desembolso fue prorrogado en dos oportunidades, siendo la fecha vigente el 6 de marzo de 1983. No se canceló ninguna parte del préstamo.

7. Inspección y vigilancia del Banco. Responsabilidad en el terreno. Misiones específicas de la Sede. Comentarios.

La responsabilidad en el terreno la tuvieron el Especialista Sectorial de Transporte con la colaboración del Especialista Local. Se constituyeron misiones específicas de carácter técnico de la Sede en 1979, 1981 y 1982 para analizar tres aspectos importantes: 1) reemplazo del túnel originalmente diseñado con una longitud de 60 metros por el de 252 metros en el Km.39; 2) observación de las fallas geológicas en el Km. 44 y 3) observación y análisis de alternativas de solución en la falla geológica presentada en la salida del túnel (lado Cota Pata).

D. Aspecto Institucional

1. Funcionamiento y eficiencia de la organización administrativa, técnica y financiera del Ejecutor.

El SNC es una entidad descentralizada, de servicio público, creada el 21 de febrero de 1964 (D.S. No. 06684) como dependiente del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, con autonomía técnica y administrativa.

La estructura orgánica actual del SNC consiste de un Consejo Directivo, una Dirección Ejecutiva y una Subdirección Ejecutiva y una Jefatura de Operaciones de la cual dependen los siguientes Departamentos:

../

- Departamento de Mantenimiento
- Departamento de Construcciones
- Departamento de Puentes y Estructuras
- Departamento de Caminos Vecinales
- Departamento de Equipos
- Departamento de Finanzas
- Departamento de Administración

También dependen de esta Jefatura, 10 Jefaturas Distritales. Una Jefatura de Planificación de la cual dependen los siguientes Departamentos:

- Departamento de Investigaciones
- Departamento de Estudios y Diseños
- Departamento de Planificación y Política Vial

Para el desarrollo de sus funciones, el SNC cuenta con una dotación de 5.300 empleados entre profesionales, técnicos, administrativos y obreros distribuidos en la oficina central y los 10 Distritos.

El Departamento de Finanzas, a través de sus Divisiones, tiene a su cargo las actividades económico-financieras de la entidad, controla las recaudaciones y, en coordinación con el Departamento Administrativo, ejecuta los planes de pago y control presupuestario,

El Departamento de Administración está encargado de la coordinación y supervisión administrativa y es responsable de la contabilidad de la Institución.

Se acompaña como Anexo, el Organigrama actual del SNC.

2. Resultado de medidas recomendadas anteriormente

En cumplimiento de lo establecido en el contrato de préstamo 342/SF-BO (Cap.V, Clausula 13), en febrero de 1974, se reorganizó la Oficina de Auditoría Interna, reubicándola a nivel de Asesoría de la Dirección Ejecutiva. Debido a su reducido personal y a la falta de programas de trabajo definido, la acción y resultado de esta unidad se ven limitados.

3. Cambios que se hubieran producido desde la fecha del Estudio del Préstamo.

La organización actual del SNC, es el resultado de diversas reformas administrativas. El actual Estatuto Orgánico recoge esencialmente los objetivos y funciones asignadas al Servicio definiendo funciones y atribuciones.

4. Cumplimiento de condiciones contractuales especiales.

Ver aspectos financieros punto B.2.

5. Evaluación de los resultados del programa de capacitación del personal técnico y administrativo.

Sin comentarios.

E. Aspecto Económico y Social

1. Estudios económicos y/o sociales requeridos por el contrato de préstamo.

N/A.

2. Condiciones especiales de carácter económico y social establecidas en el contrato de préstamo

N/A.

3. Comparación de características económicas y sociales más significativas, prevalecientes en la zona del proyecto antes y después de la ejecución.

El proyecto La Paz-Cota Pata y los puentes Santa Bárbara, Yara, Piquendo y Alto Beni, constituyen una parte de la carretera La Paz-Beni, cuya implementación posibilitará la vinculación de la ciudad de La Paz, con los llanos fértiles de la región beniana en la zona noreste del país, el propósito del proyecto es abrir enormes extensiones con potencial agropecuario, cuya producción tendrá un mercado no sólo en La Paz y la zona occidental del país sino en los países costeros del Pacífico y en Ultramar, en la actualidad la producción de carne se transporta por avión con el consiguiente encarecimiento de costo para el consumidor y la producción de la región de los Yungas que está dentro de la zona de influencia del proyecto el cual se efectúa por una vía precaria con enormes dificultades y el alto costo de operación.

Las características económicas y sociales prevalecientes en la zona después de terminado este sector no son susceptibles de medición debido a que ésto sólo podrán ser apreciados en mayor grado con la mejora del resto del acceso al Beni, sin embargo, es indudable el impacto socio económico que se ha producido con la terminación de este sector.

Debido a los problemas encontrados en el proyecto La Paz-Cota Pata, el Gobierno desea replantear y ajustar la línea con los diseños de-

finitivos disponibles y completar investigaciones geológicas con el siguiente sector (Cota Pata-Santa Bárbara), antes de preparar el presupuesto de construcción y la solicitud de fondos de construcción del Banco. Se estima una inversión de US\$ 5 millones en forma inmediata para realizar dichos estudios y tener el proyecto listo para una eventual solicitud al Banco. El impacto de esa inversión de US\$ 5 millones no es inmediato; sin embargo, es una fase preparatoria que el Gobierno debe afrontar para dejar a dicho sector en condiciones de un mejor análisis.

Existe un cuello de botella en el sector del acceso al Beni entre Quiquibey y Yucumo, con una longitud de 42 Kms. que no permite el tránsito libre entre La Paz y los caminos permanentes o sendas de época seca que ahora existen en el Beni. Con la construcción de estos 42 Kms. paralelamente con la terminación del proyecto japonés entre el Río Yucumo-San Borja y Puerto Salinas toda la carne y productos agrícolas del Beni podrían salir sin mayores obstáculos a los mercados hacia La Paz. Hoy día el transporte de esos artículos es por avión a un costo muy alto que hace prohibitiva la venta de dichos productos en los mercados internacionales y lograr la correspondiente generación de divisas.

Por esta razón, el Gobierno tiene la más alta prioridad en la construcción de ese proyecto. Los planos de ingeniería y los estudios económicos de la carretera fueron financiados por el Banco en 1974 como parte del estudio de factibilidad para el camino La Paz-Río Alto Beni-Puerto Salinas. El Gobierno tiene un presupuesto actualizado de los costos y podría actualizar el estudio económico si fuera necesario.

La terminación de ese tramo tiene más prioridad de parte del Gobierno que la construcción de Cota Pata-Santa Bárbara en este momento. La carretera de Cota Pata en cierta parte es peligrosa y tiene altos costos de transporte, sin embargo, es transitable a todo tiempo. Los costos para reconstruir ese tramo son más altos que los fondos disponibles en este momento lo cual no permitiría al Gobierno su construcción a corto plazo. Sin embargo, el tránsito entre Quiquibey y Yucumo es muy difícil para vehículos comerciales y con una inversión moderada se podría eliminar ese cuello de botella en un tiempo relativamente corto.

4. Descripción del efecto empleo.

La construcción de la carretera La Paz-Cota Pata y los puentes Santa Bárbara, Yara, Piquendo y Alto Beni generó hasta 1800 empleos de obreros especializados en el manejo de equipo de construcción, albañiles y otros eventuales contratados en la misma de ejecución del proyecto.

IV. COOPERACION TECNICA QUE FORMA PARTE DEL PRESTAMO

No hay cooperación técnica como arte del préstamo.

ESTRUCTURA ORGANIZATIVA DEL SNC

REFERENCIAS:
— Línea
--- Signo

