



Informe de Terminación de Proyecto

PCR

Nombre del Proyecto	Programa de Mejoramiento de la Carretera Ventilla – Tarapaya y Apoyo al Sector Transporte
País	Bolivia
Sector / Subsector	Transportes / Caminos Troncales (Carreteras)
Equipo de Proyecto Original	Henry Green, (RE1/FI1), Jefe; Julio R. Melgar, (RE1/FI1); Peter G. M. Smith, (RE1/FI1); Héctor J. Santos, (RE1/FI1); Luis C. P. Miglino, (RE1/FI1); Javier Cayo, (LEG/OPR); Sebastián López, (COF/CBO) y Enrique Sossa, (COF/CBO).
Fecha de QRR	15 junio, 2011
Fecha de Aprobación	27 junio, 2011

PCR Equipo	Autor Principal y Miembro: Enrique Sossa (TSP/CBO); Patricia Frutos (Consultora).
------------	---

ÍNDICE

I.	INFORMACIÓN BÁSICA	1
II.	EL PROYECTO	2
	A. CONTEXTO DEL PROYECTO.....	2
	B. DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO	2
	C. REVISIÓN DE LA CALIDAD DEL DISEÑO	5
III.	RESULTADOS.....	6
	A. EFECTOS DIRECTOS.....	10
	B. EXTERNALIDADES	12
	C. PRODUCTOS.....	13
	D. COSTOS DEL PROYECTO	16
IV.	IMPLEMENTACIÓN DEL PROYECTO.....	17
	A. ANÁLISIS DE LOS FACTORES CRÍTICOS.....	17
	B. DESEMPEÑO DEL PRESTATARIO/ORGANISMO EJECUTOR	18
	C. DESEMPEÑO DEL BANCO	19
V.	SOSTENIBILIDAD.....	19
	A. ANÁLISIS DE FACTORES CRÍTICOS	19
	B. RIESGOS POTENCIALES	19
	C. CAPACIDAD INSTITUCIONAL	20
VI.	EVALUACIÓN Y SEGUIMIENTO.....	20
	A. INFORMACIÓN SOBRE RESULTADOS	20
	B. SEGUIMIENTO FUTURO Y EVALUACIÓN EX-POST	21
VII.	LECCIONES APRENDIDAS	22

ANEXOS

ANEXO I	Acta del Taller de Terminación del Proyecto
ANEXO II	Evaluación del Prestatario

ANEXOS OPCIONALES / REFERENCIAS ELECTRÓNICAS

Análisis Económico Ex – Post	http://idbdocs.iadb.org/WSDocs/getDocument.aspx?DOCNUM=36222950
Galería Fotográfica	http://idbdocs.iadb.org/WSDocs/getDocument.aspx?DOCNUM=36219532
Cuadro de Financiamiento Original	http://idbdocs.iadb.org/WSDocs/getDocument.aspx?DOCNUM=36219542
Cuadro de Ejecución Financiera	http://idbdocs.iadb.org/WSDocs/getDocument.aspx?DOCNUM=36219549
Componentes del Préstamo	http://idbdocs.iadb.org/WSDocs/getDocument.aspx?DOCNUM=36219558

ABREVIATURAS Y ACRÓNIMOS

ABC	Administradora Boliviana de Carreteras
BID	Banco Interamericano de Desarrollo
MOPSV	Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda
NDF	Fondo Nórdico de Desarrollo / <i>Nordic Development Fund</i>
OE	Organismo Ejecutor
SNC	Servicio Nacional de Caminos
VIPFE	Viceministerio de Inversión Pública y Financiamiento Externo
VMTCAC	Viceministerio de Transportes Comunicación y Aeronáutica Civil

I. INFORMACIÓN BÁSICA

DATOS BÁSICOS (montos en US\$)	
No. Proyecto: BO0098	Título: Programa de Mejoramiento de la Carretera Ventilla – Tarapaya y Apoyo al Sector Transporte
Préstamo 1039/SF - BO	Fecha aprobación Directorio: 7 de Julio de 1999
Prestatario: Bolivia	Fecha efectividad contrato préstamo: 30 de marzo de 2000
Organismo Ejecutor (OE): ABC	Fecha elegibilidad primer desembolso: 11 de Diciembre de 2000
Sector: Transporte	<u>Meses en ejecución</u> * desde aprobación: 132 * desde efectividad del contrato: 123 <u>Períodos de desembolso</u> Fecha original desembolso final: 30 de Septiembre de 2004 Fecha actual desembolso final: 21 de Julio de 2010 Extensión acumulativa (meses): 70
Reducción de la Pobreza (PTI) Si	El Programa no generará impactos negativos significativos
Equidad Social (SEQ): No	<u>En estado de "Alerta"</u>
Clasificación ambiental: B	Está el proyecto "en alerta" por PAIS: No

Resumen de la Clasificación de Desempeño				
OD	<input type="checkbox"/> Muy Probable(MP)	<input checked="" type="checkbox"/> Probable (S)	<input type="checkbox"/> Poco Probable (PP)	<input type="checkbox"/> Improbable (MI)
PI	<input type="checkbox"/> Muy Satisfactorio (MS)	<input checked="" type="checkbox"/> Satisfactorio (S)	<input type="checkbox"/> Poco Satisfactorio (I)	<input type="checkbox"/> Muy Insatisfactorio (MI)
SO	<input type="checkbox"/> Muy Satisfactorio (MS)	<input checked="" type="checkbox"/> Satisfactorio (S)	<input type="checkbox"/> Poco Satisfactorio (PS)	<input type="checkbox"/> Muy Insatisfactorio (MI)

II. EL PROYECTO

- 2.1 El proyecto promoverá el desarrollo de la región, impulsando la actividad productiva que podrá contar con una ruta en óptimas condiciones para la comercialización de productos, incentivando la competencia regional y nacional de consumo, así como la reducción de costos de transporte y priorizando a futuro el mantenimiento de los tramos adyacentes.

A. Contexto del Proyecto

- 2.2 En 1999 cuando se preparó el proyecto, Bolivia tenía una elevada deuda externa, particularmente con organismos multilaterales como el Banco Mundial y el BID. No disponía de recursos propios suficientes para llevar adelante obras públicas de elevado costo como carreteras y recurría al financiamiento externo especialmente para la construcción de obras nuevas, mejoramiento, rehabilitaciones y mantenimientos periódicos en su red vial fundamental (RVF), destinando recursos locales para el mantenimiento rutinario.
- 2.3 En el año 1999 la ruta N°1 La Paz- Potosí de 540 Km. se encontraba pavimentada excepto el tramo Ventilla - Tarapaya de 84 kilómetros con superficie de ripio, además el tramo Tarapaya – Potosí de 22 Km. requería urgente rehabilitación de pavimento. Asimismo, varios tramos de la RVF necesitaban mantenimiento periódico por su grado de deterioro.
- 2.4 La prioridad del estado boliviano en ese momento era destinar fondos para las actividades mencionadas, pero durante la preparación de la operación se agregaron otras actividades que complicaron el programa como se explica más adelante. Por otra parte, el Servicio Nacional de Caminos (SNC) que había sido organismo ejecutor de proyectos financiados por el Banco durante varias décadas, ingresó en sucesivas reformas institucionales y finalmente fue reemplazado por la Administradora Boliviana de Carreteras (ABC) creada en 2006. Estos cambios y las consecuentes rotaciones de personal generaron atrasos en la ejecución de varios subcomponentes y en el logro de sus resultados.

B. Descripción del Proyecto

i. Objetivos del Desarrollo

- 2.5 El objetivo general del proyecto es contribuir al mejoramiento de la competitividad de los sectores productivos de Bolivia, en el marco de un mayor intercambio comercial nacional e internacional, a través del mejoramiento de la red vial fundamental y la reducción de los costos a los usuarios.
- 2.6 El objetivo específico del proyecto es mejorar el tramo de carretera Ventilla – Tarapaya y efectuar la rehabilitación del tramo de carretera Tarapaya – Potosí y darle mayor transitabilidad a sus caminos vecinales de acceso, en condiciones de seguridad vial adecuadas. El Proyecto tiene también como objetivo implantar modalidades más eficientes de gestión en el mantenimiento de la red e implantar medidas de fortalecimiento institucional, tendientes a incrementar la eficiencia del sector.
- 2.7 No hay diferencias respecto a los objetivos originales y el proyecto no fue reformulado.

ii. Componentes

- 2.8 Según el contrato de préstamo el programa contemplaba los siguientes Componentes:

1. Ingeniería y Administración

- a) **Unidad de Coordinación de Proyectos.** Financiará el fortalecimiento de una Unidad de Coordinación de Proyectos con Organismos Internacionales, (UCP) dependerá directamente de la Dirección Ejecutiva de la ABC y actuará como enlace con el Banco.
- b) **Estudios y Proyectos.** Financiará servicios de consultoría especializados para desarrollar estudios técnicos, económicos y ambientales, así como los diseños finales de ingeniería de otros tramos críticos y prioritarios de la red vial fundamental. Podrá incluirse los estudios para dar solución al problema de inestabilidad geológica y estudios hidrológicos en la zona del Sillar, en la Carretera Cochabamba - Santa Cruz y estudios técnicos para la utilización de nuevas metodologías de estabilización en caminos no pavimentados.
- c) **Supervisión de Obras.** Financiará la Supervisión técnica y administrativa de las obras de mejoramiento y pavimentación del sector Ventilla – Tarapaya y las obras de rehabilitación del tramo Tarapaya – Potosí, será efectuada por firmas consultoras especializadas.

2. Obras Civiles

- a) **Mejoramiento y Pavimentación del tramo Ventilla – Tarapaya (84 Km.).** Este es el mayor y principal componente de la operación, además es el que le da el nombre al programa. La obras contempladas en el financiamiento son: (i) Excavación y Terraplén,(ii) Colocación de base y sub base de materiales procesados,(iii) colocación de superficie asfáltica (iv) ampliación y construcción de nuevas alcantarillas y obras de arte,(v) construcción del nuevo puente sobre el Río Pilcomayo (120m),(vi) protección de taludes, y (vii) instalación de elementos de seguridad y señalización.
- b) **Rehabilitación del Tramo Tarapaya – Potosí (22 Km.).** Se financiará las siguientes Obras: (i) colocación de una capa de refuerzo del pavimento, (ii) recomposición de bermas y recubrimiento con riego asfáltico,(iii) reparaciones menores en las obras de drenaje, y (iv) obras complementarias de señalización y seguridad vial.
- c) **Caminos de Acceso a Comunidades.** Financiará la ejecución de obras para mejorar la transitabilidad en caminos vecinales adyacentes al tramo Ventilla – Tarapaya, las obras a ser ejecutadas consistirán en: (i) regularización y ampliación de la plataforma de rodadura existente, principalmente en zonas de material inestable, (ii) uniformización del ancho de la superficie de rodadura hasta un máximo de 6.0 metros,(iii) construcción de alcantarillas y cunetas laterales para mejorar el drenaje superficial,(iv) colocación de una capa de 12 cm. con material granular de río (ripio) compactado, con incorporación de agentes estabilizantes si fuera necesario, y (v) construcción de un puente de aproximadamente 80 mts. de luz, situado en el camino que vincula las localidades de Ventilla y Macha.
- d) **Mantenimiento de la Red Vial Fundamental.** Se financiará el Mantenimiento periódico de la red vial actualmente pavimentada, a fin de controlar o detener su proceso de deterioro.

- e) **Construcción de estaciones de pesaje y puestos de recaudación de peaje.** Se financiará la construcción de las estaciones de control, áreas de estacionamiento y servicios, a instalarse en conformidad con las ubicaciones y características definidas por el Plan de Mediano Plazo (PMP).
- 3. **Recuperación de patrimonio Histórico.** Se financiará la restauración de la iglesia de Salinas de Yocalla, construida en el Siglo XVII. El puente de mampostería de piedra por el que se cruzaba sobre el Río Pilcomayo, inadecuado para el tráfico existente, quedará fuera de servicio con la construcción del nuevo puente.
- 4. **Fortalecimiento Institucional.** Se contratará asesoramiento técnico y servicios de entrenamiento y capacitación, así como el financiamiento temporal de personal adicional que se requiera para cumplir los objetivos del Proyecto y permitir la transformación estructural del OE. Se apoyará en la implantación y operación de sistemas de recolección y procesamiento de información estadística para mejorar la planificación de inversiones y hacer seguimiento al comportamiento e impacto de éstas.
 - a) **Capacitación, Entrenamiento y Asesoría Especializada.** La evaluación del personal del OE y el Viceministerio de Transportes Comunicación y Aeronáutica Civil (VMTCAC), el diagnóstico sobre necesidades de reducción de personal, la contratación de nuevo personal adicional, y de capacitación y entrenamiento, así como la formulación de un plan específico para atender las necesidades, será objeto de un Plan Detallado de Fortalecimiento Capacitación y Entrenamiento de Personal que será financiado con recursos del Proyecto.
 - b) **Información Básica y Estadísticas Viales.** Parte de los recursos de este componente se aplicarán a restaurar la capacidad del OE para efectuar el levantamiento de los inventarios viales, la ejecución de censos y encuestas de tráfico, y la consolidación de las estadísticas de accidentes viales, entre otros.
 - c) **Sistema de Gerencia de Pavimentos SGP.** Se financiará la contratación de los servicios de consultoría para el desarrollo del Sistema de Gerencia de Pavimentos (SGP), financiando la compra de equipos de evaluación de pavimentos, y proporcionando los medios para entrenar al personal del OE en la ejecución de las tareas de campo y de laboratorio.
 - d) **Asistencia a la Unidad Ambiental y Protección Ambiental.** Se financiarán actividades de fortalecimiento de la Unidad Ambiental, a través de asesoramiento y capacitación con lo que se contribuirá a asegurar el apropiado seguimiento y verificación del cumplimiento de las normas de protección ambiental y la ejecución de las actividades de mitigación de los impactos sociales y ambientales previstas en el Proyecto. Se financiarán actividades de protección ambiental.
- 5. **Adquisición de equipos.** El Proyecto incluyó este componente para la adquisición de los siguientes equipos:
 - a) **Equipos de Ingeniería y Seguridad Vial.** Equipos e instrumentos de ingeniería para apoyar la ejecución de actividades de campo y gabinete relacionados con el relevamiento de inventarios viales e información básica, la fiscalización de

estudios y obras, y la evaluación del comportamiento de los pavimentos. También comprende la adquisición de equipos para ensayo de materiales, control de calidad y otros instrumentos para los laboratorios de suelos y asfalto.

- b) **Equipos de Informática y Comunicaciones.** Equipos de computación y comunicaciones para completar la etapa inicial de implantación de la red informatizada para el OE como el VMTAC.
- 6. **Costos Concurrentes.** En el Programa se consideraron dos costos adicionales denominados costos concurrentes:
 - a) **Adquisición del Derecho de Vía y Relocalizaciones.** En el diseño de las obras de mejoramiento en la carretera Ventilla - Tarapaya se han previsto pequeñas modificaciones en el alineamiento de la vía existente, así como ampliaciones de la sección transversal del camino al atravesar centros poblados, con lo que se dará mayor seguridad a sus habitantes y permitirá la ocasional parada de ómnibuses y vehículos de carga, sin riesgo de accidentes. Esas mejoras de carácter geométricas de la vía afectarán a las viviendas localizadas dentro del derecho de vía actual y algunas edificaciones de uso comunal, por lo que será preciso relocalizar a los habitantes de estas viviendas. Las construcciones serán financiadas por el Banco mientras que todos los terrenos para re localizaciones y compensaciones monetarias provienen del aporte local.
 - b) **Terrenos para Estaciones de Control de Peso y Puestos de Peaje.** Los costos de adquisición de los terrenos necesarios para la instalación de las estaciones de control de pesaje y puestos de peaje serán asumidos por el Prestatario y formarán parte de la contrapartida del Proyecto

C. Revisión de la Calidad del Diseño

- 2.9 El programa atendía las necesidades detectadas en esa época, pero fue diseñado con demasiados componentes y subcomponentes que hicieron complicada y muy difícil su administración.
- 2.10 Este programa fue preparado para que sea financiado sólo por el Banco y el aporte local, sin embargo, a último momento antes de su aprobación, el Banco y el Gobierno de Bolivia acordaron la participación del Fondo Nórdico para el Desarrollo (NDF) para que financie algunas actividades. Fue tan tardía esta inclusión que en el único sitio que se la menciona es en la cláusula de recursos adicionales y en el cuadro de financiamiento del anexo "A".
- 2.11 Si bien el NDF no financió los componentes principales, su participación generó una serie de esfuerzos adicionales para el Organismo Ejecutor y para el Banco, por diferencias en normas, procedimientos, aprobaciones y falta de presencia permanente en el país. El organismo ejecutor tuvo que independizar las actividades que se financiaban con el NDF. Se considera que la inclusión de último momento, afectó la calidad del diseño y debió haber sido planeada con mayor anticipación.

Revisión de la Calidad del Diseño			
<input type="checkbox"/> Muy Satisfactorio (MS)	<input type="checkbox"/> Plenamente Satisfactorio (PS)	<input checked="" type="checkbox"/> Menos que Satisfactorio (MS)	<input type="checkbox"/> Insatisfactorio (I)

III. RESULTADOS

1. Ingeniería y administración

- a) **Unidad de coordinación de proyectos (Coordinación cumplida).** Fue ejecutada por profesionales de planta asignados por el Organismo Ejecutor (SNC y luego por la ABC), complementados por consultores individuales contratados con recursos del préstamo. En el caso específico del cargo de coordinador fueron contratados sucesivos consultores individuales entre 2002 y 2006 que cumplieron la coordinación del programa BID y además apoyaron al organismo ejecutor en la coordinación con otros organismos internacionales (NDF, FONPLATA, CAF y otros). A partir de 2008 y a la fecha, por decisión del ejecutor, se contrató con recursos del préstamo 1833/SF-BO, un “Coordinador General de la ABC para proyectos BID” que se encarga de todos los proyectos y programas con financiamiento del Banco.
- b) **Estudios y proyectos - Estudio Integral del Sector del Sillar y sitios críticos de la carretera Cochabamba – Santa Cruz (Concluido).** Elaborado entre 2006 y 2008 mediante las firmas consultoras APIA XXI-LAMHAYER-SID, de España, Alemania y Bolivia, respectivamente. Este Estudio fue elaborado para dar solución a un problema de inestabilidad de taludes y deslaves que se presenta todos los años en la época de lluvias en un sector de la ruta troncal que une Cochabamba y Santa Cruz.

Elaboración y Actualización de los Manuales Técnicos (Concluido). Se elaboraron 6 manuales destinados a uniformizar criterios en las Instituciones encargadas de la construcción del sector vial, manuales de: Diseño Geométrico, Hidrología y Drenaje, Dispositivos de Control de Tránsito, Ensayos de Suelos y Materiales para suelos, hormigones y asfaltos. Los Servicios de consultoría a cargo de la firma APIA XXI Ingenieros y Arquitectos Consultores (España), concluyeron en noviembre 2007 habiéndose impreso y distribuido 250 ejemplares.

- c) **Supervisión de obras (Cumplido).** Los servicios contratados fueron los siguientes:
- ❖ Supervisión del Mejoramiento y Pavimentación del tramo Ventilla – Tarapaya a cargo de la Asociación Accidental Wilbur Smith (USA) – Consa (Bolivia). Supervisión de las Obras Complementarias, a cargo de la firma Ecoviana (Bolivia).
 - ❖ Supervisión de los Caminos de Acceso a Comunidades, asumida por el OE con aprobación del Banco.
 - ❖ Supervisión del Refuerzo del Pavimento Potosí -Tarapaya y Ramal Miraflores realizada por la firma PCA Ingenieros consultores (Bolivia).
 - ❖ Supervisión del Mantenimiento Periódico de la Red Vial Fundamental, tramos: Potosí – Sijllani, Sijllani – Puente Méndez, Sucre – Cruce Anfaya y Km 22 - Puente Méndez, a cargo de Ecoviana (Bolivia).

2. Obras civiles

- a) **Mejoramiento y pavimentación del sector Ventilla – Tarapaya (Cumplido).** El préstamo 1039/SF-BO, tuvo como componente principal la construcción de

este tramo de la red vial fundamental. Previo al inicio de las obras viales, entre 2000 y 2001 se implantó el Plan de Reasentamiento e Indemnización de Poblaciones Afectadas (PRIPA) para dos pequeñas poblaciones rurales Okoruro y Chullpakasa como se informa en el numeral 6.

En marzo de 2002 se iniciaron las obras viales en el tramo Ventilla – Tarapaya, a cargo del Consorcio Constructor APOLO – IASA (Bolivia). Los trabajos se desarrollaron a lo largo de 84 kilómetros en una región con altitudes que varían entre 3.300 y 4.200 metros sobre el nivel del mar e incluyeron la construcción del puente de 120 m. sobre el río Pilcomayo. La obra pavimentada fue completada y entregada en Diciembre de 2005 a satisfacción del organismo ejecutor.

Como consecuencia de este mejoramiento, el tiempo de viaje entre Oruro y Potosí se redujo de 5 horas a 3,5 horas. Asimismo, el volumen de tráfico de 180 veh/día en 1998 aumentó a 799 veh/día en 2009. La integración entre los departamentos de La Paz- Oruro –Potosí y Sucre se vio ampliamente favorecida, cambió el parque automotor con la inclusión de automóviles y taxis en una ruta donde antes sólo transitaban vehículos 4x4 y camiones.

Con saldos de recursos existentes, el organismo ejecutor decidió la ejecución de obras adicionales de seguridad vial, señalización horizontal y vertical, refuerzo de obras de drenaje y otras que fueron ejecutadas por la Asociación Accidental CONVISA – SANTOS (Bolivia), mismas que fueron completadas y entregadas a satisfacción del organismo ejecutor en fecha 30 de diciembre de 2007.

- b) **Rehabilitación del tramo Tarapaya – Potosi (Cumplido).** El tramo estuvo a cargo de la Empresa Constructora Concordia (Bolivia) y consistió en la rehabilitación y refuerzo del pavimento de 25 km que se encontraba seriamente deteriorado. Las obras que incluyeron el ramal a Miraflores se iniciaron en agosto de 2006 y fueron terminadas y entregadas en 2010, con significativo atraso por los ajustes que hubo que realizar por el incremento del precio del asfalto de 600 US\$/ton a 1400 US\$/ton como consecuencia del aumento del precio internacional del petróleo y dificultades en su provisión, la diferencia fue asumida por el Aporte Local (Prefectura de Potosí).
- c) **Caminos de acceso a comunidades (Cumplido).** En 2006 se completó y concluyó la ejecución de nueve (9) caminos de acceso a poblaciones circundantes por una longitud total de 140 Km. Los caminos vecinales atendidos fueron: Cruce Ruta 001– Cayara, Miraflores – Mondragón, Cruce Ruta 001 - Urmiri, Miraflores – Tarapaya, Cieneguillas – Tinguipaya, Challamayu – Ajtara, Ventilla – Macha, CR. RT. 001– Salinas de Yocalla y Totorá Pampa - Paco Grande.
- d) **Mantenimiento de la red vial fundamental (Cumplido parcialmente).** El OE decidió que se aplique mantenimiento periódico a 4 tramos de la ruta Potosí-Sucre: Potosí-Sijllani, Sijllani-Puente Mendez, Km22-Puente Mendez y Sucre-Cruce Anfaya.

Los Proyectos que forman parte de este componente sufrieron grandes atrasos debido al incremento en el precio del asfalto de 600 US\$/ton a 1400 US\$/ton como consecuencia del alza del precio internacional del petróleo ocurrida en 2006 y 2008, lo que ocasionó que se realicen ajustes, modificaciones de contratos y

resoluciones especiales para reactivar las obras que llegaron a paralizarse. Esta diferencia fue asumida con recursos del Aporte Local (Prefectura de Potosí y Sucre).

Tramo Potosí – Sijllani (58 km) ejecutado parcialmente (60%) por el incremento de precio mencionado y por modificaciones en el espesor de la carpeta asfáltica, será concluido en 2011 con recursos de Aporte Local.

Tramo Sijllani – Puente Méndez. (50 km), ejecutado parcialmente (20%) por falta de recursos, reprogramado para conclusión con aporte Local.

Tramo Km 22 – Puente Méndez (20 km), concluido en 2010.

Tramo Sucre – Cruce Anfaya (22 Km), concluido en 2010.

- e) **Construcción de Estaciones de Pesaje y puestos de recaudación de peaje.** Dos licitaciones para las obras civiles fueron declaradas desiertas y luego la ABC desistió de su construcción con recursos del Banco, al haberse producido la cancelación parcial del préstamo según se informa en el numeral 6(D).

- 3. **Construcción y restauración de edificaciones.** La restauración de la Iglesia Colonial de Salinas de Yocalla no pudo realizarse porque involucraba la estabilización de la estructura que se encontraba al borde del colapso, la exhumación y relocalización de restos humanos y las tareas de restauración propiamente dichas, para ello era necesario suscribir convenios, obtener permisos y licencias de otras entidades como el Ministerio de Culturas, el Instituto Nacional de Arqueología, la Iglesia Católica, el municipio rural y los pobladores. El OE siendo una institución netamente vial no pudo realizar esas acciones oportunamente, además la licitación fue declarada desierta por lo que realizó invitaciones directas que no despertaron interés. Luego se produjo una cancelación parcial del préstamo (que se informa más adelante) y esta actividad quedó sin ejecución. Similar situación ocurrió con el puente colonial de mampostería de piedra sobre el Río Pilcomayo.

4. Fortalecimiento institucional

- a) **Capacitación, Entrenamiento y Asesoría Especializada.** No se cumplió la capacitación planificada al personal, debido a que en 2001 se produjo la reforma institucional del SNC denominada “institucionalización” que significó el alejamiento de la entidad de la mayor parte de su personal y la contratación de otro bajo el sistema de concurso público y bajo el estatuto del funcionario público. La administración de entonces indicó que estaba contratando personal ya calificado y que por tanto no continuaría con la actividad de capacitación prevista. La actividad de asesoría especializada mediante consultores fue cumplida.
- b) **Información Básica y Estadísticas Viales.** Se concluyó la Consultoría del Inventario y Auscultación de la Red Vial Nacional, elaborado por el consorcio consultor Asociación Accidental THE LOUIS BERGER GROUP (USA) – ITYAC (Argentina). Actividad financiada con recursos del NDF.

Encuestas de Origen – Destino y Aforos Especiales. Se concluyó el estudio elaborado por la Asociación de Empresas TRANTER Consultores SRL (Bolivia)

– León y Godoy Consultores (Ecuador) para las encuestas de Vehículos y Aforos especiales, esta actividad fue financiada con recursos de Aporte Local.

Datos para Actualización de Plan Maestro por Superficie. Actualización de datos en inventarios viales, censos, encuestas de tráfico y la consolidación de estadísticas de accidentes viales, para la planificación y control de planes estudios y proyectos en la red vial fundamental, actividad financiada con recursos BID.

- c). **Sistema de Gerencia de Pavimentos SGP.** Dos concursos públicos fueron declarados desiertos, además se procedió a invitar a consultores individuales extranjeros sin respuesta positiva. La OE desistió de ejecutar esta actividad, porque desde 2002 adoptó la modalidad de realizar el mantenimiento rutinario mediante microempresas.
- d). **Unidad Ambiental y Medidas de Protección Ambiental.** Se realizó una consultoría para la Zona de Servicios Santa Bárbara de San Joaquín, ubicada en la Carretera Cotapata – Santa Bárbara. El consultor presentó el Informe Final que incluía la Memoria Descriptiva y Planos de las mejoras de infraestructura social y educativa para la región. Las actividades de construcción serán ejecutadas con un componente del préstamo 1597/SF-BO.

5. Adquisición de equipos

a) Equipos de Ingeniería y Seguridad Vial

Equipos de Laboratorio. Se ha procedido a la Adquisición de Laboratorios de Asfaltos para el OE con fondos del NDF.

Equipos de Pesaje. Se realizó la adquisición de 26 balanzas para pesaje de vehículos con recursos del NDF, pero las mismas no fueron recepcionadas por la ABC, debido a que determinó que no cumplen con las especificaciones de contrato (la ABC ha interpuesto un proceso judicial a la empresa proveedora, por incumplimiento de contrato). En la actualidad se utilizan equipos móviles de la ABC para el control.

- b) **Equipos de Informática y Comunicaciones.** Con fondos BID se adquirió: 1 Licencia de Software especializado para el estudio y diseño de carreteras, 1 Adecuación del Centro de Cómputos de la ABC, 2 Servidores mayores de Datos y Aplicaciones, 152 equipos de computación, 40 Impresoras, y otros equipos menores como Scanners, WeebCams, micrófonos, Software de Desarrollo de aplicaciones y Administración de Base de datos.

Con recursos del NDF se adquirió: Una radio y antena (H.F), 10 servidores, Equipos de Telefonía 12 centrales telefónicas, 15 celulares, 281 teléfonos y 10 cableados estructurales, 42 computadores, 12 impresoras, tarjetas, antenas omnidireccionales, switches no administrables, 4 Softwares Especializados para Estudios y Diseños, Sistema de Monitoreo CTV 16 cámaras computadora y 1 panel VISTA alarma con 6 sensores de movimiento.

6. Costos concurrentes

- a) **Adquisición del Derecho de Vía y Relocalizaciones.** Como consecuencia de las mejoras a la geometría de la carretera se produjeron afectaciones que fueron

compensadas con la relocalización, compensación económica o reconstrucción dependiendo de los casos. Las construcciones han sido financiadas por el Banco, mientras que todos los terrenos para relocalizaciones y compensaciones monetarias provienen del aporte local.

Previo al inicio de las obras viales, entre 2000 y 2001 se implantó el Plan de Reasentamiento e Indemnización de Poblaciones Afectadas (PRIPA) para dos pequeñas poblaciones rurales Okoruro y Chullpakasa. Para ese efecto, se constituyó un comité de gestión con profesionales en la materia y se contrató a la empresa constructora INSURawe. Se construyeron 28 viviendas, 1 escuela, 1 centro de madres, 1 iglesia, apertura de calles internas, alcantarillado c/cámaras sépticas, sistema de provisión de agua potable con tanque de almacenamiento de 25m³ de capacidad. Además, 242 afectados recibieron indemnización en efectivo con recursos de aporte local.

- b) **Adquisición de Terrenos para Estaciones de Control de Peso y Puestos de Peaje.** No se realizaron pagos de montos en efectivo, porque solamente se modificaron las características geométricas de los tramos donde serán implementadas estas estaciones, estos terrenos se encuentran dentro los 50 m del derecho de vía (a cada lado del eje de la carretera) perteneciente a la ABC.

A. Efectos Directos

LOGRO DEL LOS OBJETIVOS DE DESARROLLO (OD)					
Objetivos de Desarrollo(s) (Propósito)					
Contribuir al mejoramiento de la competitividad de los sectores productivos del Prestatario, en el marco de un mayor intercambio comercial nacional e internacional, a través del mejoramiento del nivel de servicio en las carreteras que forman la red vial fundamental y la reducción de los costos a los usuarios.					
1. Disminución tiempo promedio de viaje Tramo Oruro – Potosí					
Clasificación: Muy Probable					
Indicador: Horas					
Indicadores Claves de Efectos Directos					
Efectos Directos Planeados:					
<u>Línea de Base</u>		<u>Término del Proyecto</u>		<u>Efectos Directos Logrados</u>	
1.1B 5hrs.(30/03/1999)		1.1E 3.5 hrs. (2004)		1.1 3.5 hrs. (2005)	
2. Aumento de Tráfico Promedio Diario Anual (TPDA)					
2.1 Ventilla - Yocalla					
2.2 Yocalla - Tarapaya					
Clasificación: Probable					
Indicador : Vehículos/día					
Indicadores Claves de Efectos Directos					
Efectos Directos Planeados:					
<u>Línea de Base</u>		<u>Término del Proyecto</u>		<u>Efectos Directos Logrados</u>	
2.1B 180 veh/día (1999)		2.1E 260 veh/día (2004)		2.1 796 veh/día (2009)	
2.2B 212 veh/día (1999)		2.2E 340 veh/día(2004)		2.2 799 veh/día (2009)	
3. Disminución de los costos de operación					
3.1 Ventilla – Yocalla (reducción en %)					
3.2 Yocalla – Tarapaya (reducción en %)					
Clasificación: Probable					
Indicador: Reducción de 100% a x% según el tramo.					

Indicadores Claves de Efectos Directos						
Efectos Directos Planeados:				Efectos Directos Logrados		
Reducción	De%	A%		Reducción Lograda	%	Ahorro %
Línea de Base		Término del Proyecto				
3.1B Livianos	100% (1999)	3.1E Livianos	49% (30/09/2004)	3.1 Livianos	36% (30/06/2009)	64 %
Omnibuses	100% (1999)	Omnibuses	71% (30/09/2004)	Omnibuses	43% (30/06/2009)	57 %
Camiones	100% (1999)	Camiones	66% (30/09/2004)	Camiones	45% (30/06/2009)	55 %
3.2B Livianos	100% (1999)	3.2E Livianos	48% (30/09/2004)	3.2 Livianos	38% (30/06/2009)	62 %
Omnibuses	100% (1999)	Omnibuses	55% (30/09/2004)	Omnibuses	45% (30/06/2009)	55 %
Camiones	100% (1999)	Camiones	47% (30/09/2004)	Camiones	42% (30/06/2009)	58 %

Reformulación. [X]N/A

Reajuste ISDP: [X]N/A

Resumen del(os) Objetivo(s) de Desarrollo Clasificación (OD):

[] Muy Probable(MP) [X] Probable (S) [] Poco Probable (PP) [] Improbable (MI)

El componente principal, la Construcción del Tramo Ventilla – Tarapaya, terminado en 2005, logró el efecto directo de reducir el tiempo promedio de viaje de 5 a 3.5 horas entre Oruro y Potosí, por tanto se mejoró el nivel de servicio del corredor vial Norte – Sur contribuyendo a la competitividad de los sectores productivos en esa ruta y en el intercambio comercial con la Argentina. El tráfico promedio diario anual TPDA superó las proyecciones previstas. Los costos de operación se redujeron.

Las líneas de base para datos económicos, provienen del informe de proyecto del Banco (febrero/99), que tuvieron origen en el Estudio de Factibilidad Económica preparado por las Firmas Louis Berger INT – CONSA SRL. para el SNC.

El TPDA actual para comparación proviene del estudio Encuestas Origen Destino y Aforos Especiales preparado por la Asociación Accidental TRANTER Consultores SRL. (Bolivia) – León & Godoy Consultores Cia. Ltda. (Ecuador) en 2009, para la ABC.

La Consultoría contratada para la elaboración del PCR incluyó, una Evaluación Económica Ex – Post del Mejoramiento de la Carretera Ventilla – Tarapaya con el Modelo HDM-IV Versión 1.3, que se resume en lo siguiente: De Acuerdo al Análisis Económico realizado se evidencia que la TIR Ex – Ante para el tramo Yocalla – Tarapaya fue 24.9% y la TIR Ex - Post 30.7%, para el tramo Ventilla – Tarapaya la TIR Ex – Ante fue 18.4% y la TIR Ex – Post 28.7%.

La disminución de costos de operación y los ahorros, se evidencia en el siguiente cuadro

Tabla 1 ANÁLISIS DE COSTOS VEHICULARES US\$/km									
		Análisis para el año 2009			Análisis para el año 2009			Datos Reales proyecto	
		Según Estudio EX - ANTE HDM - III			Según Estudio EX - ANTE HDM - IV			EX - POST HDM - IV	
TRAMO	Tipo de Vehículos	Sin Proyecto US\$/km	Con Proyecto US\$/km	Ahorro %	Sin Proyecto US\$/km	Con Proyecto US\$/km	Ahorro %	Real US\$/km	Ahorro %
ITILLA - YOCA	LIVIANOS	0.625	0.305	51%	0.547	0.206	62%	0.199	64%
ITILLA - YOCA	BUSES	1.725	1.22	29%	2.711	1.198	56%	1.166	57%
ITILLA - YOCA	CAMIONES	1.10	0.725	34%	1.248	0.572	54%	0.559	55%
ALLA - TARAP	LIVIANOS	0.64	0.31	52%	0.533	0.208	61%	0.2	62%
ALLA - TARAP	BUSES	2.32	1.265	45%	2.73	1.255	54%	1.23	55%
ALLA - TARAP	CAMIONES	1.56	0.735	53%	1.363	0.584	57%	0.569	58%

Fuente Corrida HDM-IV, Datos Actualizados

Nota: los costos vehiculares consideran los Costos de Operación Vehicular y los Tiempos de Viaje

Estrategia de País: En 1999 la estrategia del País para el sector transporte estaba dirigida a asegurar la provisión de infraestructura adecuada que aumente el potencial de participación en el mercado y en su punto IV proponía completar la vertebración interna del país y la conexión con los países vecinos para la vinculación con las tres cuencas. A su vez la estrategia del Banco para el sector transportes en 1999 era consistente con los propósitos del Gobierno Boliviano por cuanto sus acciones estaban dirigidas entre otras a apoyar la consolidación de uno de los ejes viales más importantes en cuanto a la integración interna y externa del País, cual es el Eje Norte – Sur.

El mejoramiento del Tramo Carretero Ventilla – Tarapaya y de sus caminos colectores contribuyó a crear oportunidades de crecimiento económico y de trabajo temporal, durante la ejecución de las obras en áreas con altos índices de pobreza; asimismo proporcionó mejor acceso de esas poblaciones a los servicios sociales básicos, con mayores facilidades de transporte, menores tiempos de viaje y en mejores condiciones de confort.

El Programa contribuyó de manera efectiva a avanzar en la conectividad del territorio, asimismo contribuyó en el incremento de los servicios de transporte, apoyando al sector de turismo promoviendo las zonas turísticas del Sur del País, mejoró el acceso a ciudades que constituyen el patrimonio cultural de Bolivia (Sucre y Potosí).

B. Externalidades

- 3.1 Negativa.- El alza del precio internacional del petróleo de 35 US\$/barril a 249 US\$/barril ocurrida entre 2006 y 2008, ocasionó un incremento en el precio de su derivado el asfalto que subió de 600 US\$/ton a 1400 US\$/ton. Bolivia es importador de asfalto por lo que esta situación afectó a todas obras que tenían ítems de pavimentación. Fueron necesarios ajustes de precios, contratos modificatorios de obra, anticipos especiales y otras medidas para paliar el problema, aún así la provisión del material fue sumamente difícil y provocó atrasos en las obras que estaban por iniciarse o en ejecución.
- 3.2 Negativa.- A partir de 2006 hubo discrepancias político-regionales entre el Gobierno Central y la Prefectura de Chuquisaca lo que perjudicó la toma de decisiones y atrasó el componente de mantenimiento.
- 3.3 Negativa.- La constante variación de los porcentajes de asignación de IDH (Impuesto Directo a los Hidrocarburos) ocasionó un retraso en la asignación de recursos de contraparte local que tenían que disponer las Prefecturas de Chuquisaca y Potosí para pagar el aporte local que les correspondía. Esto causó atrasos en las obras.
- 3.4 Positiva.- El aporte social a las comunidades de la zona generado por la construcción de la Escuela y Centro de Madres en la localidad de Cieneguillas, Centro de Madres en la localidad de Tambo Alcalá y Plaza Ferial de Ventilla, mejoró la calidad de vida de los habitantes del sector, brindando un lugar apropiado de educación y reunión fomentando la unión de las familias de la zona.
- 3.5 Positiva.- La estabilidad de la moneda boliviana respecto del dólar fue una externalidad favorable para los aportes locales.
- 3.6 Positiva.- El mejoramiento y pavimentación del tramo Ventilla Tarapaya así como la rehabilitación y mantenimiento de sus caminos adyacentes con este programa, ha incentivado al gobierno boliviano a continuar, con otros financiamientos, la pavimentación de todo el corredor hasta la frontera con argentina.

C. Productos

PROGRESO EN LA IMPLEMENTACIÓN (PI)			
Componentes (Productos)	Indicadores Claves del Producto		
1. Componente 1 Ingeniería y Administración: 1.1 Estudio Integral del Sector del Sillar y sitios críticos de la carretera Cochabamba – Santa Cruz, fue concluido. (Estudio Concluido) 1.2 Manuales de Diseño Geométrico de Carreteras, Diseño de Obras de Hidrología y Drenaje para carreteras, Dispositivos de Control de Tránsito y Ensayos de Suelos y Materiales. (Manuales Concluidos) 1.3 Supervisiones Técnicas del componente Obras Civiles, con empresas especializadas. (Supervisiones Contratadas) Costo total Componente 1: \$us.x miles 7.065.34 Contrapartida: \$us.x miles 1.460.65 BID: \$us.x miles 5.604.69 Desembolso BID %:100% Clasificación: MS	<u>Productos Planeados</u> <u>Línea de Base</u> <u>Al Término del Proyecto</u> 1.1B 0 (30/03/2000) 1.1E 1 (30/09/2004) 1.2 B 0 (30/03/2000) 1.2E 4 (30/09/2004) 1.3 B 0 (30/03/2000) 1.3E 2 (30/09/2004)	<u>Fin de Proyecto</u> <u>Término de Proyecto</u> 1.1 1 (30/06/2008) 1.2 6 (26/03/2008) 1.3 7 (30/05/2010)	
Explique brevemente diferencias entre los productos planeados y actuales. <input checked="" type="checkbox"/> N/A			
Reestructuración. Indique si este componente del proyecto ha sido reestructurado (fecha aprobación Gerente). Describir brevemente las consecuencias de estos cambios. <input checked="" type="checkbox"/> N/A			
<input checked="" type="checkbox"/> Muy Satisfactorio (MS)	<input type="checkbox"/> Satisfactorio (S)	<input type="checkbox"/> Poco Satisfactorio (PS)	<input type="checkbox"/> Muy Insatisfactorio (MI)
2. Componente 2: Obras Civiles 2.1 Construcción y Mejoramiento y Pavimentación Tramo Carretero Ventilla - Tarapaya (Km. Pavimentados). 2.2 Refuerzo de Pavimento Tramo Tarapaya – Potosí (Km. Reforzados). 2.3 Mejoramiento de Caminos de Acceso a Comunidades (Km Mejorados). 2.4 Mantenimiento Periódico con Carpeta Asfáltica de vías pavimentadas (Km. Mantenidos) Costo total: \$us.x miles 44.826.91 Contrapartida: \$us.x miles 8.348.28 BID: \$us.x miles 36.478.63 Desembolso BID %:100% Clasificación: S	<u>Productos Planeados</u> <u>Línea de Base</u> <u>Al Término del Proyecto</u> 2.1B 0 km (30/03/2000) 2.1E 84 km (30/09/2004) 2.2B 0 km (30/03/2000) 2.2E 22 km(30/09/2004) 2.3B 0 km (30/03/2000) 2.3E 140 km(30/09/2004) 2.4B 0 km (30/03/2000) 2.4E 150 km(30/09/2004)	<u>Fin de Proyecto</u> <u>Término de Proyecto</u> 2.1 84 km (30/12/2005) 2.2 25 km (30/06/2010) 2.3 140 km (30/05/2007) 2.4 110 km (30/06/2010)	

Explique brevemente diferencias entre los productos planeados y actuales. 2.1 Subcomponente principal, se cumplió satisfactoriamente no hubo diferencias con lo planeado, se ejecutaron las obras dentro del plazo esperado y las mismas se complementaron con elementos de seguridad para proveer una carretera confiable, confortable, segura y con los efectos ambientales minimizados y mitigados. 2.2 Se incrementó la cantidad de obra de 22Km a 25 Km porque se ejecutó también el ramal Miraflores. 2.3 No tuvo diferencia entre lo planeado y lo logrado. 2.4 El mantenimiento periódico de los 4 tramos escogidos de la red Vial fundamental, fueron afectados por retrasos debido a los ajustes que hubo que hacer por el incremento del precio del asfalto como consecuencia del aumento del precio internacional del petróleo y otros factores. La longitud mantenida se redujo de 150 a 110 Km por cambios en el espesor de la capa de rodadura y falta de recursos. Este componente hubiera sido calificado como Muy Satisfactorio, sin embargo debido a que algunos mantenimientos periódicos no fueron ejecutados en su totalidad se lo califica como satisfactorio.			
Reestructuración. Indique si este componente del proyecto ha sido reestructurado (fecha aprobación por el Gerente). Describir brevemente las consecuencias de estos cambios. <input type="checkbox"/> X <input type="checkbox"/> N/A			
3. Componente 3 Obras de Recuperación del Patrimonio Histórico 3.1 Restauración Iglesia de Salinas de Yocalla 3.2 Restauración del Puente Colonial de Mampostería de piedra sobre el Río Pilcomayo 3.3 Construcción Escuela, Centros de Madres y Plaza Ferial (Edificaciones) Costo total Componente 1: \$us.x miles 62.48 Contrapartida: \$us.x miles 0 BID: \$us.x miles 62.48 Desembolso BID %:100% Clasificación: PS	Productos Planeados <u>Línea de Base</u> 3.1B 0 (30/03/2000)	<u>Al Término del Proyecto</u> 3.1E 0 (30/09/2004) 3.1E 0 (30/09/2004) 3.1E 4 (30/09/2004)	<u>Fin de Proyecto</u> <u>Término de Proyecto</u> 3.1 0 (30/06/2010) 3.2 0 (30/06/2010) 3.3 4 (Ago/2007)
Explique brevemente diferencias entre los productos planeados y actuales. La restauración de la Iglesia Salinas de Yocalla y del Puente Colonial no fue cumplida por las razones que se explicaron en el numeral III. 3; además el Gobierno de Bolivia decidió realizar una cancelación parcial de \$us. 7.5 mm del préstamo que se produjo en abril de 2007 afectando entre otros a este componente.			
Reestructuración. Indique si este componente del proyecto ha sido reestructurado (fecha aprobación Gerente). Describir brevemente las consecuencias de estos cambios. <input type="checkbox"/> X <input type="checkbox"/> N/A			
<input type="checkbox"/> Muy Satisfactorio (MS)	<input type="checkbox"/> Satisfactorio (S)	<input checked="" type="checkbox"/> Poco Satisfactorio (PS)	<input type="checkbox"/> Muy Insatisfactorio (MI)
4. Componente 4: Fortalecimiento Institucional 4.1 Capacitación y contratación de personal de apoyo a la ABC. 4.2 Actualización de datos para el Plan Maestro de Transportes por Superficie. 4.3 Sistema de Gerencia de Pavimentos. 4.4 Inventario Vial con información Básica y Estadísticas Viales Encuestas de Origen Destino y Aforos Especiales Costo total: \$us.x miles 1.454.46 Contrapartida: \$us.x miles 1.279.68 BID: \$us.x miles 174.78 Desembolso BID %:100% Clasificación: S	Productos Planeados <u>Línea de Base</u> <u>Proyecto</u> 4.1B 0 (30/03/2000)	<u>Al Término del Proyecto</u> 4.1E 210 (30/09/2004) 4.2E 1 (30/09/2004) 4.3E 1 (30/09/2004) 4.4E 1 (30/09/2004)	<u>Fin de Proyecto</u> <u>Término de Proyecto</u> 4.1 2 (30/06/2010) 4.2 1 (23/11/2006) 4.3 0 (30/06/2010) 4.4 1 (30/06/2010)

Explique brevemente diferencias entre los productos planeados y actuales. En 2001 cuando se planificaba el proceso de capacitación, se produjo la reforma institucional del SNC denominada “institucionalización” que significó el alejamiento de la entidad de la mayor parte de su personal y la contratación de otro bajo el sistema de concurso público y bajo el estatuto del funcionario público. La administración de entonces indico que estaba contratando personal ya calificado y que por tanto no continuaría con la actividad de capacitación prevista.																		
Reestructuración. Indique si este componente del proyecto ha sido reestructurado (fecha aprobación por el Gerente). Describir brevemente las consecuencias de estos cambios. <input checked="" type="checkbox"/> N/A																		
<input type="checkbox"/> Muy Satisfactorio (MS)	<input checked="" type="checkbox"/> Satisfactorio (S)	<input type="checkbox"/> Poco Satisfactorio (I)	<input type="checkbox"/> Muy Insatisfactorio (MI)															
5. Componente 5: Adquisición de Equipos 5.1 Equipos Ingeniería Vial compra de instrumentos y equipos para campo y gabinete 5.2 Equipos de Computación y Comunicación 5.3 Equipos de Pesaje (NDF) Costo total: \$us.x miles 2.757.40 Contrapartida: \$us.x miles 2306.68 BID: \$us.x miles 450.72 Desembolso BID %:100% Clasificación: S		<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2"><u>Productos Planeados</u></th> <th><u>Fin de Proyecto</u></th> </tr> <tr> <th><u>Línea de Base</u></th> <th><u>Al Término del Proyecto</u></th> <th><u>Término de Proyecto</u></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>5.1B 0 (30/03/2000)</td> <td>5.1E 1 (30/09/2004)</td> <td>5.1 1 (30/06/2010)</td> </tr> <tr> <td>5.2B 0 (30/03/2000)</td> <td>5.2E 194 (30/09/2004)</td> <td>5.2 194 (29/9/2006)</td> </tr> <tr> <td>5.3B 0 (30/03/2000)</td> <td>5.3E 26 (30/09/2004)</td> <td>5.3 26 (30/06/2010)</td> </tr> </tbody> </table>		<u>Productos Planeados</u>		<u>Fin de Proyecto</u>	<u>Línea de Base</u>	<u>Al Término del Proyecto</u>	<u>Término de Proyecto</u>	5.1B 0 (30/03/2000)	5.1E 1 (30/09/2004)	5.1 1 (30/06/2010)	5.2B 0 (30/03/2000)	5.2E 194 (30/09/2004)	5.2 194 (29/9/2006)	5.3B 0 (30/03/2000)	5.3E 26 (30/09/2004)	5.3 26 (30/06/2010)
<u>Productos Planeados</u>		<u>Fin de Proyecto</u>																
<u>Línea de Base</u>	<u>Al Término del Proyecto</u>	<u>Término de Proyecto</u>																
5.1B 0 (30/03/2000)	5.1E 1 (30/09/2004)	5.1 1 (30/06/2010)																
5.2B 0 (30/03/2000)	5.2E 194 (30/09/2004)	5.2 194 (29/9/2006)																
5.3B 0 (30/03/2000)	5.3E 26 (30/09/2004)	5.3 26 (30/06/2010)																
Explique brevemente diferencias entre los productos planeados y actuales. En cuanto a 5.3, al haberse producido la cancelación parcial del Préstamo del Banco, los 26 equipos de pesaje de camiones fueron adquiridos solo con recursos del NDF, sin embargo estos equipos fueron rechazados por la ABC por cuanto a su juicio no cumplían con las especificaciones de contrato. La ABC ha interpuesto un proceso penal contra la empresa danesa proveedora por incumplimiento de contrato.																		
Reestructuración. Indique si este componente del proyecto ha sido reestructurado (fecha aprobación por el Gerente). Describir brevemente las consecuencias de estos cambios. <input checked="" type="checkbox"/> N/A																		
<input type="checkbox"/> Muy Satisfactorio (MS)	<input checked="" type="checkbox"/> Satisfactorio (S)	<input type="checkbox"/> Poco Satisfactorio (I)	<input type="checkbox"/> Muy Insatisfactorio (MI)															
6. Componente 6: Costos Concurrentes 6.1 Adquisición del Derecho de Vía (Afectaciones) 6.2Relocalización de comunidades.(Comunidades Relocalizadas) 6.3 Adquisición de Terrenos para Estaciones de Peso y Puestos de Peaje Costo total: \$us.x miles 352.87 Contrapartida: \$us.x 247.01 Desembolso BID %:100% Clasificación: S		<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2"><u>Productos Planeados</u></th> <th><u>Fin de Proyecto</u></th> </tr> <tr> <th><u>Línea de Base</u></th> <th><u>Al Término del Proyecto</u></th> <th><u>Término de Proyecto</u></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>6.1B 0 (30/03/2000)</td> <td>6.1E 351 (30/09/2004)</td> <td>6.1 351 (30/08/2001)</td> </tr> <tr> <td>6.2B 0 (30/03/2000)</td> <td>6.2E 2 (30/09/2004)</td> <td>6.2 2 (30/08/2001)</td> </tr> <tr> <td>6.3B 0 (30/03/2000)</td> <td>6.3E 19 (30/09/2004)</td> <td>6.3 19 (30/06/2010)</td> </tr> </tbody> </table>		<u>Productos Planeados</u>		<u>Fin de Proyecto</u>	<u>Línea de Base</u>	<u>Al Término del Proyecto</u>	<u>Término de Proyecto</u>	6.1B 0 (30/03/2000)	6.1E 351 (30/09/2004)	6.1 351 (30/08/2001)	6.2B 0 (30/03/2000)	6.2E 2 (30/09/2004)	6.2 2 (30/08/2001)	6.3B 0 (30/03/2000)	6.3E 19 (30/09/2004)	6.3 19 (30/06/2010)
<u>Productos Planeados</u>		<u>Fin de Proyecto</u>																
<u>Línea de Base</u>	<u>Al Término del Proyecto</u>	<u>Término de Proyecto</u>																
6.1B 0 (30/03/2000)	6.1E 351 (30/09/2004)	6.1 351 (30/08/2001)																
6.2B 0 (30/03/2000)	6.2E 2 (30/09/2004)	6.2 2 (30/08/2001)																
6.3B 0 (30/03/2000)	6.3E 19 (30/09/2004)	6.3 19 (30/06/2010)																
Explique brevemente diferencias entre los productos planeados y actuales. No fue necesario adquirir terrenos para Estaciones de Peso y Puestos de Peaje, porque estos terrenos se encuentran dentro los 50 m del derecho de vía (a cada lado del eje de la carretera) perteneciente a la ABC.																		
Reestructuración. Indique si este componente del proyecto ha sido reestructurado (fecha aprobación por el Gerente). Describir brevemente las consecuencias de estos cambios. <input checked="" type="checkbox"/> N/A																		

Resumen del Progreso en la Implementación Clasificación (PI):			
[] Muy Satisfactorio (MS)	[X] Satisfactorio (S)	[] Poco Satisfactorio (I)	[] Muy Insatisfactorio (MI)

Se califica el PI como (S) luego de ponderar que hay un componente muy Satisfactorio, tres componentes satisfactorios y un componente poco satisfactorio.

D. Costos del Proyecto

COSTOS DEL PROGRAMA Y FINANCIAMIENTO PROYECTO DE MEJORAMIENTO Y PAVIMENTACIÓN DEL TRAMO VENTILLA - TARAPAYA (MONTOS EXPRESADOS EN MILES DE US\$)													
No.	COMPONENTES DEL PROGRAMA	PLANEADO				ACTUAL				% Diferencia			
		TOTAL	BID	NDF	LOCAL	TOTAL	BID	NDF	LOCAL	TOTAL	BID	NDF	LOCAL
1	INGENIERIA Y ADMINISTRACION	6.378,00	4.568,00	0,00	1.810,00	7.386,69	5.604,69	0,00	1.782,00	15,82%	22,69%		-1,55%
1.1	Unidad Coordinadora	900,00	450,00	0,00	450,00	586,47	136,47	0,00	450,00	-34,84%	-69,67%		0,00%
1.2	Estudios y Proyectos	3.000,00	2.136,00	0,00	864,00	2.961,77	2.385,77	0,00	576,00	-1,27%	11,69%		-33,33%
1.3	Supervisión de obras	2.478,00	1.982,00	0,00	496,00	3.838,45	3.082,45	0,00	756,00	54,90%	55,52%		52,42%
2	OBRAS CIVILES	45.400,00	37.070,00	1.020,00	7.310,00	44.728,11	36.541,11	0,00	8.187,00	-1,48%	-1,43%	-100,00%	12,00%
2.1	Mejoramiento y pavimentación Ventilla - Tarapaya	31.500,00	26.460,00	0,00	5.040,00	29.873,95	24.833,95	0,00	5.040,00	-5,16%	-6,15%		0,00%
2.2	Refuerzo pavimento Tarapaya - Potosí	1.700,00	1.428,00	0,00	272,00	2.267,33	1.995,33	0,00	272,00	33,37%	39,73%		0,00%
2.3	Caminos de Acceso a Comunidades	2.600,00	2.132,00	0,00	468,00	1.943,76	1.475,76	0,00	468,00	-25,24%	-30,78%		0,00%
2.4	Mantenimiento red vial Fundamental	5.500,00	4.546,00	0,00	954,00	10.170,59	8.173,59	0,00	1.997,00	84,92%	79,80%		109,33%
2.5	Construcción y Restauración de Edificaciones	4.100,00	2.504,00	1.020,00	576,00	472,48	62,48	0,00	410,00	-88,48%	-97,50%	-100,00%	-28,82%
3	FORTALECIMIENTO INSTITUCIONAL	5.650,00	3.815,00	1.300,00	535,00	2.901,40	876,40	1.338,00	687,00	-48,65%	-77,03%	2,92%	28,41%
3.1	Capacitación y Entrenamiento	1.300,00	630,00	600,00	70,00	38,72	23,72	0,00	15,00	-97,02%	-96,23%	-100,00%	-78,57%
3.2	Información Básica y Estadísticas Viales	1.050,00	305,00	700,00	45,00	1.682,02	92,02	1.338,00	252,00	60,19%	-69,83%	91,14%	460,00%
3.3	Sistema de Gerencia de Pavimentos (SGP)	600,00	540,00	0,00	60,00	95,44	45,44	0,00	50,00	-84,09%	-91,59%		-16,67%
3.4	Unidad Ambiental y medidas de Protección Ambiental	1.200,00	840,00	0,00	360,00	383,60	13,60	0,00	370,00	-68,03%	-98,38%		2,78%
3.5	Reembolso de FPP	1.500,00	1.500,00	0,00	0,00	701,62	701,62	0,00	0,00	-53,23%	-53,23%		0,00
4	ADQUISICION DE EQUIPOS	5.200,00	1.250,00	3.800,00	150,00	5.116,72	450,72	3.964,00	702,00	-1,60%	-63,94%	4,32%	368,00%
4.1	Equipos de Ingeniería y Seguridad Vial	400,00	170,00	200,00	30,00	813,00	0,00	728,00	85,00	103,25%	-100,00%	264,00%	183,33%
4.2	Equipos de Pesaje	3.200,00	0,00	3.200,00	0,00	3.158,00	0,00	2.690,00	468,00			-15,94%	0,00%
4.3	Equipos de Computación y Comunicación	1.600,00	1.080,00	400,00	120,00	1.145,72	450,72	546,00	149,00	-28,39%	-58,27%	36,50%	24,17%
5	COSTOS CONCURRENTES	700,00	315,00	0,00	385,00	364,01	247,01	0,00	117,00	-48,00%	-21,58%	0,00%	-69,61%
5.1	Adquisición de Derecho de Vía y Relocalización	450,00	315,00	0,00	135,00	364,01	247,01	0,00	117,00	-19,11%	-21,58%		-13,33%
5.2	Adquisición de Terrenos para Estaciones de Pesaje	250,00	0,00	0,00	250,00	0,00	0,00	0,00	0,00				-100,00%
6	SIN ASIGNACION ESPECIFICA	5.977,00	4.462,00	680,00	835,00	1.498,00	0,00	1.498,00	0,00	-74,94%	-100,00%	120,29%	-100,00%
6.1	Imprevistos	4.102,00	2.844,00	680,00	578,00	309,00	0,00	309,00	0,00	-92,47%	-100,00%	-54,56%	-100,00%
6.2	Escalamiento de Precios	1.875,00	1.618,00	0,00	257,00	1.189,00	0,00	1.189,00	0,00	-36,59%	-100,00%	0,00%	-100,00%
	SUB-TOTALES	69.305,00	51.480,00	6.800,00	11.025,00	61.994,93	43.719,93	6.800,00	11.475,00	-10,55%	-15,07%	0,00%	4,08%
7	GASTOS FINANCIEROS	2.495,00	520,00	0,00	1.975,00	2.495,00	520,00	0,00	1.975,00	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
7.1	Intereses	1.465,00	0,00	0,00	1.465,00	1.465,00	0,00	0,00	1.465,00			0,00	1.465,00
7.2	Comisión de crédito	510,00	0,00	0,00	510,00	510,00	0,00	0,00	510,00			0,00	510,00
7.3	F.I.V.	520,00	520,00	0,00	0,00	520,00	520,00	0,00	0,00	100,00%	100,00%	0,00	0,00
	TOTALES	71.800,00	52.000,00	6.800,00	13.000,00	64.489,93	44.239,93	6.800,00	13.450,00	-10,18%	-14,92%	0,00%	3,46%
	PORCENTAJES	100,00%	72,4%	9,5%	18,1%	100,00%	68,6%	10,5%	20,9%				

- ❖ Columna PLANEADO: Cuadro de Financiamiento según el Contrato de Prestamo.
- ❖ Columna ACTUAL: Cuadro de Financiamiento vigente, luego de las modificaciones realizadas al Préstamo.

Por decisión del Gobierno de Bolivia en Abril de 2007 se efectuó la cancelación parcial de US\$7,5 millones del Préstamo; por tanto se redujo de US\$52,0 millones a US\$44,5 millones. Asimismo al finalizar el Programa se efectuó una cancelación final de US\$0,26 millones por consiguiente el saldo de US\$44,239.93 millones que es lo que se refleja en la casilla Costos de Financiamiento Actual de este cuadro.

IV. IMPLEMENTACIÓN DEL PROYECTO

A. Análisis de los factores críticos. Los factores críticos que afectaron los productos son:

1. **Factor negativo.-** El contrato de préstamo fue suscrito el 27/09/1999 pero demoró 6 meses en ser ratificado en el Congreso Nacional, para entrar en vigencia el 30/03/2000. Las Condiciones Previas se cumplieron en 9 meses y fue declarado elegible para desembolsos en 11/12/2000. En consecuencia, hubo un atraso de 15 meses en el inicio físico del Programa.
2. **Factor positivo.-** Para ganar tiempo la licitación para el tramo principal Ventilla - Tarapaya se inicio antes de la elegibilidad y concluyó en octubre de 2001, iniciándose obras en marzo de 2002 las mismas que se ejecutaron dentro del plazo esperado y fueron entregadas satisfactoriamente en 2005.
3. **Factor negativo.-** Se tomaron decisiones técnicas tardías para iniciar las obras de refuerzo de pavimento tramo Tarapaya-Potosí y las de Mantenimiento Periódico de los tramos, sus licitaciones se iniciaron en 2005 concluyendo en abril de 2006. La ejecución de estas obras se vio perjudicada por el incremento en el precio del asfalto de 600 US\$/ton a 1400 US\$/ton como consecuencia del alza del precio internacional del petróleo ocurrida en 2006 y 2008, lo que ocasionó enormes problemas y atrasos porque tuvieron que hacerse ajustes, modificaciones de contratos y resoluciones especiales para reactivar las obras que llegaron a paralizarse. Los tramos Km22-Puente Méndez y Sucre - Cruce Anfaya fueron concluidos en 2010 y se espera la terminación de los tramos Potosí-Sijllani y Sijllani-Puente Méndez en 2011 con aporte local.
4. **Factor positivo.-** Con la pavimentación del tramo Ventilla – Tarapaya y la rehabilitación de otros, se beneficiaron los pobladores de las zonas comprendidas en el área de influencia con la mayor oferta de transporte, ingresaron a operar buses modernos y confortables y hasta taxis entre Oruro y Potosí. Antes del proyecto cuando el tramo era de tierra sólo circulaban camiones, buses precarios y vehículos 4x4. Se beneficiaron también con la reducción de los fletes y pasajes, con la mayor frecuencia de los servicios y la posibilidad de acceder en menor tiempo de viaje a los centros de servicios sociales.
5. **Factor positivo.-** Dos pequeñas poblaciones indígenas Okoruro y Chullpakasa, ubicadas cerca de la traza del proyecto fueron directamente beneficiadas con la aplicación del Plan de Reasentamientos (relocalización) y la aplicación de medidas compensatorias de los posibles impactos del proyecto.
6. **Factor negativo.-** Para promover la pronta conclusión de la operación, en abril de 2007, el gobierno de Bolivia y el Banco tomaron la decisión de hacer la cancelación parcial de US\$7.5 millones del préstamo, desestimando la ejecución de actividades que no tenían contratos firmados hasta el 28/9/06. Esta cancelación afectó sustancialmente a varios subcomponentes al dejarlos sin recursos del Banco para su ejecución, entre ellos: La restauración del templo rural de Salinas de Yocalla y un pequeño puente colonial, el puente Macha, la capacitación, información básica, estadísticas viales y sistemas de gerencia de pavimentos, aunque algunos de ellos se financiaron con recursos de NDF o del Aporte Local.

Tampoco pudo optarse a una reasignación de recursos para concluir el tramo Sijllani- Puente Méndez que requirió de mayores inversiones.

7. **Factor negativo.-** Las discrepancias políticas entre el Gobierno Central y la Prefectura de Chuquisaca causaron problemas y atrasos para el desembolso del aporte local de las obras en esa región.
8. **Factor positivo.-** No obstante la alta rotación de personal en el organismo ejecutor (OE), siempre se contó con personal técnico y administrativo asignado al programa que le dio continuidad.
9. **Factor Negativo.-** Si bien se ha logrado ejecutar la mayoría de los productos planeados, el tiempo requerido para su ejecución ha sido mucho mayor que el originalmente previsto por las prórrogas que fueron necesarias, lo que desmerece en cierta medida los logros obtenidos.

B. Desempeño del Prestatario/Organismo Ejecutor

Clasificación del Desempeño del Prestatario/Agencia Ejecutora			
<input type="checkbox"/> Muy Satisfactorio (MS)	<input checked="" type="checkbox"/> Satisfactorio (S)	<input type="checkbox"/> Poco Satisfactorio (PS)	<input type="checkbox"/> Muy Insatisfactorio (MI)

- 4.1 El Servicio Nacional de Caminos (SNC) fue el Organismo Ejecutor desde 2000 hasta octubre de 2006, cuando entró en liquidación por decisión del gobierno actual, siendo sustituido por la Administradora Boliviana de Carreteras (ABC) creada en octubre de 2006. Este cambio de OE naturalmente ocasionó discontinuidades lógicas y demoras por los cambios de personal, cambios en la estructura administrativa y las enmiendas que hubo que hacerse en los contratos de obras, bienes y consultorías. Sin embargo, tanto el SNC como la ABC, en sus respectivas épocas, cumplieron sus compromisos para la administración técnica y administrativa del Programa.
- 4.2 La alta rotación de personal gerencial técnico, tanto en el SNC como en la ABC, perjudicó la toma oportuna de decisiones técnicas para diversos componentes del programa, aunque siempre se contó con personal técnico y administrativo asignado.
- 4.3 En el área financiera no existieron problemas en la administración contable financiera de los recursos del programa financiados por el Banco, el OE llevó el control financiero de manera ordenada y controlada posibilitando que los estados financieros y otros informes periódicos financieros, sean presentados libres de observaciones significativas.
- 4.4 Si bien en la época del SNC se avanzó muy bien en el sub-componente principal Ventilla – Tarapaya que se terminó en 2005, existieron significativos atrasos en los demás componentes, habiendo la ABC logrado salvar una serie de situaciones que impedían el avance de estos.
- 4.5 La coordinación con la Prefectura de Chuquisaca (hoy gobernación), se tornó muy conflictiva desde 2006 a 2009 por razones político-regionales, habiendo demandado un esfuerzo muy grande de la ABC para lograr que cumplan con el aporte local de las obras en sus territorios, esfuerzo que fue finalmente exitoso aunque tuvieron que concederse prórrogas para la ejecución. La coordinación con el Fondo Nórdico de Desarrollo, mejoró cuando la ABC fue organismo ejecutor.

- 4.6 En todo momento se respetaron las normas y procedimientos del Banco para adquisiciones, desembolsos, informes y estados financieros. La coordinación de la ABC para proyectos financiados por BID, entre los que se encuentra éste, cumplió sus funciones acertadamente habiéndose logrado concluir el programa.
- 4.7 El Viceministerio de inversión pública y Financiamiento Externo (VIPFE) en su calidad de representante del Prestatario, fue efectivo y atendió satisfactoriamente en todas las instancias en que fue solicitado.
- 4.8 En resumen, puede decirse que el desempeño Prestatario / Organismo Ejecutor, fue satisfactorio.

C. Desempeño del Banco

Clasificación del Desempeño del Banco			
<input type="checkbox"/> Muy Satisfactorio (MS)	<input checked="" type="checkbox"/> Satisfactorio (S)	<input type="checkbox"/> Poco Satisfactorio (PS)	<input type="checkbox"/> Muy Insatisfactorio (MI)

Se adjunta Anexo III elaborado por el OE.

V. SOSTENIBILIDAD

A. Análisis de Factores Críticos

- 5.1 Para que las obras viales concluidas con este financiamiento tengan sostenibilidad es necesario que las actividades de mantenimiento se encuentren oportunamente programadas por la ABC y cuenten con los recursos suficientes.
- 5.2 A fin de asegurar el buen manejo y conservación de los equipos adquiridos con el programa, es necesario contar con personal calificado y estable.
- 5.3 Dentro del nuevo esquema descentralizado que está adoptando la ABC, sería deseable que la Regional Sur, bajo cuya competencia estarán la mayor parte de obras que se ejecutaron con este Programa, sea instruida para asignarle la atención necesaria para su conservación.

B. Riesgos Potenciales

- 5.4 La Administradora Boliviana de Carreteras es una entidad estable que tiene la responsabilidad de administrar y mantener toda la Red Vial Fundamental, por tanto no existe el riesgo de que desaparezca dejando desatendidas las obras que fueron financiadas con el programa, como podría ocurrir con organismos ejecutores creados exclusivamente para un proyecto.
- 5.5 El riesgo de que no se haga un adecuado mantenimiento de los tramos financiados con el programa es bajo debido a que la ruta Oruro-Potosí es parte del Corredor Norte – Sur (frontera argentina) el mismo que se encuentra en fase de conclusión y es prioridad para la ABC y el gobierno nacional. Por su parte la ruta Potosí-Sucre al unir dos capitales departamentales tiene la misma importancia en el programa de mantenimiento.
- 5.6 Las amenazas naturales aumentan la vulnerabilidad y riesgos que enfrentan los proyectos viales en Bolivia. Sin embargo las obras terminadas con este programa se encuentran concentradas en la ruta Oruro-Potosí-Sucre donde no se registran serios problemas de

deslaves e inundaciones como en otras rutas del País. Consiguientemente, este riesgo es bajo.

C. Capacidad Institucional

- 5.7 La Administradora Boliviana de Carreteras (ABC) es una entidad bajo tuición del Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda (MOPSV). La ABC es una institución autárquica de derecho público, con personalidad jurídica y patrimonio propio, con jurisdicción nacional; tiene autonomía de gestión administrativa, legal y económica, para el cumplimiento de su misión institucional, fue creada mediante Ley N°3507 del 27 de octubre de 2006, reglamentada por el Decreto Supremo N°28946, de 30 de noviembre del mismo año, en reemplazo del Servicio Nacional de Caminos (SNC).
- 5.8 La ABC tiene como misión institucional la integración nacional mediante la planificación y la gestión de la Red Vial Fundamental, mediante actividades de planificación, administración, estudios y diseños, construcción, mantenimiento, conservación y operación.
- 5.9 La ABC tiene una Gerencia Técnica de Conservación Vial que cuenta con el personal necesario para administrar el mantenimiento vial a nivel nacional. El mantenimiento rutinario es realizado por una red de 486 microempresas que funcionan con personal oriundo del lugar donde trabajan y que han sido debidamente capacitadas con diversos programas. Por su parte el mantenimiento periódico está tercerizado mediante contratos con empresas constructoras que realizan esa función para la ABC.
- 5.10 La ABC se encuentra certificada con ISO-9001.2008 y en la actualidad está creando unidades regionales para atender las demandas locales con mayor prontitud y eficiencia.
- 5.11 La ABC es organismo ejecutor de 6 préstamos del Banco de los cuales 2 son exclusivos para mantenimiento, uno por la modalidad tradicional de precios unitarios y otro por la modalidad de mantenimiento por estándares.
- 5.12 Por lo anterior se considera que la ABC cuenta con la capacidad institucional como para dar sostenibilidad a las obras financiadas por el programa.

Clasificación de Sostenibilidad (SO)			
<input type="checkbox"/> Muy Satisfactorio (MS)	<input checked="" type="checkbox"/> Satisfactorio (S)	<input type="checkbox"/> Poco Satisfactorio (PS)	<input type="checkbox"/> Muy Insatisfactorio (MI)

VI. EVALUACIÓN Y SEGUIMIENTO

A. Información sobre Resultados

- 6.1 La recolección de información en el caso de contratos de obras, se efectuó mediante informes mensuales, informes especiales e informes finales de las firmas supervisoras, ordenes de cambio, modificaciones contractuales y planillas de pago, documentos que una vez revisados y aprobados por la fiscalización de las gerencias técnicas del OE fueron presentados al Banco para su conocimiento y no objeción cuando correspondía.

- 6.2 En el caso de estudios, los informes parciales, informes finales y planillas de pago de las firmas consultoras o consultores individuales, fueron revisados y aprobados por la fiscalización respectiva del OE antes de su envío al Banco para su conocimiento y no objeción si correspondía. De manera similar, las adquisiciones de bienes y equipos tuvieron seguimiento del OE hasta su recepción por la entidad.
- 6.3 El control financiero del proyecto fue efectuado por la Gerencia Administrativa Financiera del OE, mediante procedimientos establecidos y presentación de los estados financieros auditados del proyecto en todas las gestiones anuales, en el marco de la normativa vigente.
- 6.4 La Evaluación y seguimiento por parte de la ABC fue realizada a través del Sistema de Calidad propio de la institución, herramienta que permitió efectuar el seguimiento y control de todos los proyectos ejecutados en el marco del programa, desde el inicio de los proceso de adquisiciones en todas sus etapas hasta la conclusión de los contratos, de obras, bienes o consultorías.
- 6.5 Por parte de Banco el seguimiento se hizo mediante el especialista sectorial y los especialistas financieros, con permanente comunicación, reuniones específicas, visitas de gabinete y visitas de inspección de obras.
- 6.6 Las fuentes de información para la elaboración del presente documento provienen del sistema del OE, los ISDP, el LMS, los datos de las Reuniones de Seguimiento del Proyecto de acuerdo a Clausula 4.07 (a) del Contrato de Préstamo, Informes Mensuales de Progreso, Informes Semestrales del OE.
- 6.7 Las líneas de base para los objetivos de desarrollo provienen del Informe de Proyecto del Banco (1999) basado en el Estudio de Factibilidad Económica preparado por las Firmas Louis Berger INT – CONSA SRL. Datos para comparar TPDA y otros provienen del Documento Encuestas de Origen y Destino y Aforos Especiales preparado por TRANTER Consultores SRL – León & Godoy Consultores Cia. Ltda. en 2009. Datos para comparación de costos de operación proviene de las corridas de HDM y verificaciones de la consultoría contratada para el PCR en 2010.
- 6.8 Para la elaboración del presente Informe se recurrió a los Archivos Históricos del OE y del BID.

B. Seguimiento Futuro y Evaluación Ex-Post

- 6.9 Aunque en el Contrato de Préstamo, no existe una clausula que obligue al Organismo Ejecutor a demostrar anualmente el mantenimiento que dará a las obras financiadas por el Proyecto, después del último desembolso, es recomendable que presente al Banco un plan de conservación para los siguientes 5 años.
- 6.10 Una evaluación Ex-Post fue realizada como parte de la consultoría para la evaluación del PCR.

VII LECCIONES APRENDIDAS

- 7.1 La preparación del programa con demasiados componentes y subcomponentes hizo que su ejecución fuera complicada y muy difícil de administrar por la cantidad de unidades técnicas y administrativas que el OE tuvo que poner a disposición. Esta característica también obligó al Banco a un esfuerzo adicional para su seguimiento. Es recomendable que en lo posible se diseñen operaciones con pocos y concretos componentes, como se hizo en los últimos tres préstamos financiados por el Banco para el sector.
- 7.2 La inclusión de otro ente financiador (NDF) a último momento, cuando el programa había sido preparado para que sea financiado sólo por el Banco y el aporte local, generó muchas complicaciones para el OE. Aunque el NDF no financió las obras viales sino otros sub componentes, la diferencia de procedimientos, normas de adquisiciones, informes solicitados y otros aspectos complicaron la administración hasta que el OE tomó la decisión de independizar los financiamientos. De todos modos hay que destacar que en todo momento la coordinación OE-NDF-BID fue excelente. Si se considera la contribución de diferentes financiadores para un programa es deseable su participación desde la fase de preparación.
- 7.3 La restauración de la Iglesia Colonial de Salinas de Yocalla, no pudo realizarse porque cuando se iniciaban actividades se vio que involucraba la estabilización de la estructura que se encontraba al borde del colapso, la exhumación y relocalización de restos humanos y las tareas de restauración propiamente dichas, para ello era necesario suscribir convenios, obtener permisos y licencias de otras entidades como el Ministerio de Culturas, el Instituto Nacional de Arqueología, la Iglesia Católica, el municipio rural y los pobladores. El OE siendo una institución netamente vial no pudo realizar esas acciones oportunamente, además las licitaciones fueron declaradas desiertas por falta de proponentes, llegando la cancelación parcial del préstamo y esta actividad quedó entre las que no se realizaron. La lección aprendida es que no es recomendable la inclusión de componentes sobre los que el OE no tiene competencia ni jurisdicción y que no son su prioridad dentro del proyecto.
- 7.4 La cancelación parcial de US\$7,5 millones efectuada en abril/ 2007 para promover la pronta conclusión de la operación, fue una medida tomada en el entendido de que no se concederían mas prórrogas para el plazo de último desembolso de la operación, sin embargo en los hechos el Banco tuvo que conceder nuevas extensiones de dicho plazo para terminar los componentes viales en ejecución. Si se hubiera sabido que se necesitarían esas prórrogas, posiblemente no se hubiera hecho la cancelación parcial del préstamo y se hubieran hecho las actividades que fueron eliminadas por falta de recursos. La lección aprendida es que cuando se piense realizar una cancelación parcial de recursos para concluir pronto una operación, debe estar completamente acordado que el Prestatario que no solicitará nuevas prórrogas en el plazo de último desembolso.

ACTA DEL TALLER DE TERMINACION DEL PROYECTO

CONTRATO DE PRESTAMO 1039/SF-BO. PROGRAMA DE MEJORAMIENTO DE LA CARRETERA VENTILLA – TARAPAYA Y APOYO AL SECTOR TRANSPORTE

Objetivo de la Reunión: Analizar el informe borrador del PCR del Programa de Mejoramiento de la Carretera Ventilla – Tarapaya y Apoyo al Sector Transporte.

Participantes:

Organismo Ejecutor: El Sr. Luis Sánchez-Gómez Presidente Ejecutivo de la Administradora Boliviana de Carreteras (ABC) designó a las siguientes personas para participar en la reunión: Sr. Luis Yujra, Coordinador General de la ABC para proyectos BID; Sra. Sonia Duarte, Coordinadora ABC para recursos NDF; Sr. Gregorio Salazar, Consultor Financiero de la ABC; Sr. Santiago Rendón, Profesional del área de Presupuestos de la Dirección General Administrativa Financiera; Sr. Ernesto Flores, Profesional de la Unidad Socio Ambiental; y Wilfredo Tejerina, Profesional de la Unidad de Construcciones.

Banco: Sr. Marcelo Barros, Jefe de Operaciones de CBO; Sr. Enrique Sossa, Especialista Sectorial TSP; Sra. Patricia Frutos, Consultora; y Sr. Edgar Ascarrunz, Consultor.

Fecha: 25 de marzo de 2011

I. Antecedentes

El plazo de último desembolso del préstamo concluyó el 30/06/2010 y la cancelación de saldos remanentes se produjo el 21/07/2010, encontrándose la operación cerrada desde el punto de vista técnico, administrativo y financiero.

De acuerdo a las normas del Banco corresponde realizar el Informe de Terminación de Proyecto (PCR), el cual es preparado por el Banco y analizado con el ejecutor, de tal manera de compartir sus conclusiones y obtener lecciones del proyecto que puedan ser aplicadas por el Banco en otras operaciones que financie.

El informe preparado por el Banco, considera los aspectos de diseño, ejecución, resultados y seguimiento.

II. Temas considerados en el Taller

Se dio lectura al documento del PCR y fue analizado párrafo por párrafo.

Durante la reunión cada participante pudo expresar sus opiniones y análisis de los hitos del proyecto y los productos entregados por éste.

El Banco manifestó que en general la evaluación del desarrollo del Programa era satisfactoria, porque con la construcción del Tramo Ventilla – Tarapaya se ha cumplido con el objetivo de contribuir al mejoramiento de la competitividad de los sectores productivos de Bolivia, en el marco de un mayor intercambio comercial nacional e internacional, a través del mejoramiento de la red vial fundamental y la reducción de los costos a los usuarios.

Se verificó que el PCR atiende el cumplimiento de los indicadores de Objetivos de Desarrollo planteados al inicio del Programa. Asimismo, se verificó que el PCR incluye la información sobre el cumplimiento de los productos y componentes del programa. Hubo consenso en las calificaciones dadas a los respectivos indicadores.

En la Revisión de la Calidad del Diseño, hubo acuerdo en que el programa atendía las necesidades detectadas en esa época, pero que fue diseñado con demasiados componentes y subcomponentes que hicieron complicada,

dilatada y muy difícil su administración. Además se coincidió en que la inclusión a último momento del Fondo Nórdico para el Desarrollo (NDF) para que financie algunas actividades generó complicaciones y esfuerzos adicionales al Organismo Ejecutor y del Banco, porque el programa fue preparado sin la participación del NDF.

Se resaltó que el proyecto generó importantes externalidades positivas, entre las que se destaca que con el mejoramiento y pavimentación del tramo Ventilla Tarapaya así como con la rehabilitación y mantenimiento de sus caminos adyacentes, se ha incentivado al gobierno boliviano a continuar la pavimentación de todo el corredor hasta la frontera con Argentina.

El documento del PCR incorpora todos los comentarios y precisiones específicas realizadas por el Ejecutor, las que complementan el documento y no lo alteran en ningún aspecto sustantivo.

El Banco calificó el desempeño del Organismo Ejecutor como satisfactorio, destacando lo siguiente:


- Fue eficiente en el cumplimiento de su labor, en los aspectos técnicos, administrativos y financieros del programa.
- En todo momento respetaron las normas y procedimientos del Banco para adquisiciones, desembolsos, informes y estados financieros. La coordinación de la ABC para proyectos financiados por BID, entre los que se encuentra éste, cumplió sus funciones acertadamente habiéndose logrado concluir el programa.
- El Viceministerio de Inversión Pública y Financiamiento Externo (VIPFE) en su calidad de representante del Prestatario, fue efectivo y atendió satisfactoriamente en todas las instancias en que fue solicitado.

La Administradora Boliviana de Carreteras calificó como satisfactorio el desempeño del Banco, destacando que gracias a una estrecha coordinación se pudo salvar las dificultades que se presentaron en la ejecución del Proyecto.

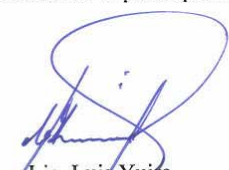
La concurrencia estuvo de acuerdo con las lecciones aprendidas incluidas en el documento y en que el mismo sea enviado a la Sede del Banco en Washington D.C. para continuar el trámite de aprobación del PCR BO-0098 en las instancias correspondientes.

III. Clausura

El señor Enrique Sossa, a horas 19:00, procedió a clausurar el taller, agradeciendo la participación de todos los presentes.



Lic. María Peñaranda Tapia
Directora General Administrativa Financiera
Administradora Boliviana de Carreteras




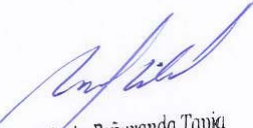
Lic. Luis Yujra
Coordinador General de la ABC
para proyectos BID



Enrique Sossa
Especialista Sectorial TSP
BID

EVALUACION DEL PRESTATARIO

 <p align="center">Banco Interamericano de Desarrollo Informe de Terminación de Proyecto –2006 PCR Evaluación del Prestatario</p>	
Nombre del Proyecto: 1039/SF-BO PROGRAMA DE MEJORAMIENTO DE LA CARRETERA VENTILLA-TARAPAYA Y APOYO AL SECTOR TRANSPORTE	
Agencia(s) Ejecutora(s): ADMINISTRADORA BOLIVIANA DE CARRETERAS	
Prestatario: ESTADO PLURINACIONAL DE BOLIVIA	
Fecha de Aprobación del Proyecto: 07/07/1999	Fecha Efectividad Contrato: 30/03/2000
Fecha Evaluación Prestatario: 24/03/2011	Fecha Esperada Taller de Cierre: 25/03/2011
Clasificación del Desempeño del Proyecto por el Prestatario	
La probabilidad de Lograr su Objetivo(s) de Desarrollo:	
<input type="checkbox"/> Muy Probable (MP) <input checked="" type="checkbox"/> Probable (P) <input type="checkbox"/> Poco Probable (PP) <input type="checkbox"/> Improbable (I)	
Implementación del Proyecto:	
<input type="checkbox"/> Muy Satisfactorio (HS) <input checked="" type="checkbox"/> Satisfactory (S) <input type="checkbox"/> Poco Satisfactorio (PC) <input type="checkbox"/> Muy Insatisfactorio (MI)	
Sostenibilidad de Resultados de Proyecto:	
<input type="checkbox"/> Muy Probable (MP) <input checked="" type="checkbox"/> Probable(P) <input type="checkbox"/> Poco Probable (PP) <input type="checkbox"/> Improbable (I)	
Comentarios:	
Desempeño del Prestatario	
Por favor clasifique su propio desempeño durante la preparación y ejecución del Proyecto:	
<input type="checkbox"/> Muy Satisfactorio (MS) <input checked="" type="checkbox"/> Satisfactorio (S) <input type="checkbox"/> Poco Satisfactorio (US) <input type="checkbox"/> Muy Insatisfactorio (MI)	
Comentarios:	
Desempeño del Banco	
<input type="checkbox"/> Muy Satisfactorio (MS) <input checked="" type="checkbox"/> Satisfactorio (S) <input type="checkbox"/> Poco Satisfactorio (PS) <input type="checkbox"/> Muy Insatisfactorio (MI)	
Comentarios:	
<ul style="list-style-type: none"> - Gracias a una estrecha coordinación entre el sectorialista del Banco y el Organismo Ejecutor se pudo salvar las dificultades presentadas a lo largo de la ejecución de los proyectos, mas aun desde la creación de la Administradora Boliviana de Carreteras en reemplazo del Ex Servicio Nacional de Caminos. - Es de resaltar que las diferentes misiones de la sede (en los últimos años) comprendieron la situaciones por las que atravesaron los proyectos y sus recomendaciones fueron muy positivas y de aplicación real, lo que también coadyuvó al logro de los objetivos. 	
Sugerencias Adicionales para Mejorar el Desempeño del Banco	
Comentarios/sugerencias adicionales para mejorar el futuro desempeño del Banco.	
<ul style="list-style-type: none"> - Cuanto menos condiciones tiene un contrato de préstamo se facilita su ejecución. - El plazo de ejecución debería computarse a partir de la elegibilidad del préstamo, porque durante el periodo de cumplimiento de condiciones previas, no se puede ejecutar ninguno de los componentes y a veces se tropieza con dificultades que no siempre están bajo control del ejecutor. Ej. Aprobación del Congreso. 	


 Lic. María Peñaranda Tapia
 DIRECTORA GENERAL
 ADMINISTRATIVA FINANCIERA
 Administradora Boliviana de Carreteras