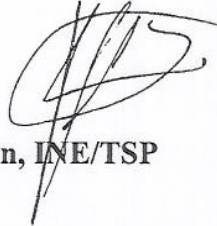


Fecha: 5 de Marzo de 2012

Sr. Baudouin Duquesne
Representante, CAN/CBO



Sr. Néstor Roa
Jefe de División, INE/TSP



Asunto: **BOLIVIA.** Proyecto Corredor de Integración Santa Cruz - Puerto Suárez, Primera Fase (BO0036) (1101/SF-BO). Informe de Terminación de Proyecto (PCR). Aprobación.

Proceso QRR

El Informe de Terminación de Proyecto (PCR) fue distribuido electrónicamente a QRR solicitando comentarios con fecha de vencimiento 22 de febrero de 2012. Los comentarios y las acciones acordadas han sido documentados en la minuta adjunta y se encuentran reflejados en el documento PCR.

Asuntos no resueltos

No existen asuntos pendientes de resolver.

Próximo paso

Posterior a la aprobación del presente PCR, desde las oficinas de la Representación en Bolivia, enviarán una carta oficial a las Autoridades Nacionales / Organismo Ejecutor con la finalidad de solicitar su no objeción a la publicación del documento y sus anexos en la página web del Banco. Se le otorgará un plazo de 45 días calendario.

Documentos Incluidos

- Informe de Terminación de Proyecto (PCR)
- Anexo I – Acta del Taller de Terminación del Proyecto
- Anexo II – Evaluación del Prestatario
- Minuta de Revisión de Calidad y Riesgo QRR



Informe de Terminación de Proyecto

PCR

Nombre del Proyecto	Proyecto Corredor de Integración Santa Cruz – Puerto Suárez, Primera Fase
País	Bolivia
Sector / Subsector	Transportes / Caminos Troncales (Carreteras)
Equipo de Proyecto Original	Mario Durán (RE1/FI1); Luis Miglino (RE1/FI1); Rosana Brandao (consultora), Neile Quintero (RE1/OD1); Enrique Sossa (COF/CBO); y María Cristina Price (LEG/OPR). Maria Margarita Orozco (RE1/FI1) asistió en la producción del documento.
Fecha de QRR	22 de febrero de 2012
Fecha de Aprobación	5 de marzo de 2012

PCR Equipo	Autor Principal y Miembro: Enrique Sossa (TSP/CBO); Edgar Ascarrunz (Consultor).
------------	--

ÍNDICE

I.	INFORMACIÓN BÁSICA	1
II.	EL PROYECTO	1
	A. Contexto del Proyecto	1
	B. Descripción del Proyecto	2
	C. Revisión de la Calidad del Diseño	5
III.	RESULTADOS	5
	A. Efectos Directos	8
	B. Externalidades	9
	C. Productos	10
	D. Costos del Proyecto	12
IV.	IMPLEMENTACIÓN DEL PROYECTO	12
	A. Análisis de los factores críticos	12
	B. Desempeño del Prestatario/Organismo Ejecutor	14
	C. Desempeño del Banco	15
V.	SOSTENIBILIDAD	15
	A. Análisis de Factores Críticos	15
	B. Riesgos Potenciales	16
	C. Capacidad Institucional	16
VI.	EVALUACIÓN Y SEGUIMIENTO	17
	A. Información sobre Resultados	17
	B. Seguimiento Futuro y Evaluación Ex-Post	18
VII	LECCIONES APRENDIDAS	18

ANEXOS

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

ENLACES ELECTRÓNICOS

1.	Memoria Fotográfica http://idbdocs.iadb.org/WSDocs/getDocument.aspx?DOCNUM=36696415
2.	Cuadro de Financiamiento Original http://idbdocs.iadb.org/WSDocs/getDocument.aspx?DOCNUM=36696430
3.	Cuadro de Financiamiento Original Vs. Vigente http://idbdocs.iadb.org/WSDocs/getDocument.aspx?DOCNUM=36696467
4.	Componentes del Préstamo http://idbdocs.iadb.org/WSDocs/getDocument.aspx?DOCNUM=36696484
5.	Detalle de obras ejecutadas y sus cantidades http://idbdocs.iadb.org/WSDocs/getDocument.aspx?DOCNUM=36696488

ABREVIATURAS Y ACRÓNIMOS

ABC	Administradora Boliviana de Carreteras
BID	Banco Interamericano de Desarrollo
UE	Comisión Europea de la Unión Europea
CAF	Corporación Andina de Fomento
OE	Organismo Ejecutor
SNC	Servicio Nacional de Caminos
VIPFE	Viceministerio de Inversión Pública y Financiamiento Externo
GTA	Grupo Técnico de Apoyo
DdV	Derecho de Vía

I. INFORMACIÓN BÁSICA

DATOS BÁSICOS (montos en US\$)	
No. Proyecto: BO0036	Título: Proyecto Corredor de Integración Santa Cruz – Puerto Suárez, Primera Fase
Préstamo 1101/SF - BO	Fecha aprobación Directorio: 17 de Julio de 2002
Prestatario: Bolivia	Fecha efectividad contrato préstamo: 17 de Julio de 2002
Organismo Ejecutor (OE): ABC	Fecha elegibilidad primer desembolso: 15 de Abril de 2004
Sector: Transporte	Meses en ejecución * desde aprobación: 107 * desde efectividad del contrato: 107
	Períodos de desembolso Fecha original desembolso final: 17 de Julio de 2007 Fecha actual desembolso final: 17 de Junio de 2011 Extensión acumulativa (meses): 47
Reducción de la Pobreza (PTI) No	
Equidad Social (SEQ): No	
Clasificación ambiental: N/A	El Programa no generará impactos negativos significativos En estado de "Alerta" Está el proyecto "en alerta" por PAIS: No

Resumen de la Clasificación de Desempeño				
OD	<input checked="" type="checkbox"/> Muy Probable(MP)	<input 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 De acuerdo al anexo A del contrato de préstamo el objeto del proyecto era cooperar en la ejecución del programa de construcción del Corredor de Integración Santa Cruz – Puerto Suárez, con el objeto de mejorar la integración de la zona oriental del país y favorecer su desarrollo productivo mediante una mejor comunicación con los mercados interno e internacional.

A. Contexto del Proyecto

- 2.2 En 2002 cuando se preparó el proyecto, las carencias en las vías de conexión, tanto en el interior del país como con mercados externos, representaban uno de los principales obstáculos al desarrollo del potencial económico de Bolivia. Por ello, el Gobierno

Boliviano solicitó el financiamiento del Banco para encarar el mejoramiento del Corredor Santa Cruz - Puerto Suárez que disminuiría los elevados costos del transporte de personas y bienes y evitaría el aislamiento total de la región durante épocas de lluvia y el aislamiento parcial durante el resto del año; Asimismo, al formar parte del Corredor de integración transversal (identificado por la Iniciativa de Integración Regional de Sudamérica –IIRSA- entre los que poseen mayor potencial regional) vincula los países con costa atlántica, principalmente Brasil, con Chile y Perú.

- 2.3 El proyecto, en la primera fase suponía pavimentar el tramo Paraíso – El Tinto – San José de Chiquitos – Roboré (346 km), rehabilitar con ripio el tramo Roboré - El Carmen (139 km) y mantener en ripio el tramo El Carmen – Puerto Suárez (88 Km). Se pretendía financiar una segunda fase, que permitiría alcanzar la pavimentación del Corredor en su totalidad, mediante la construcción del tramo Roboré - El Carmen - Puerto Suárez (227 Km) sobre el nuevo trazado, asegurando el mantenimiento rutinario de los tramos construidos durante la primera fase, hasta lograr la conclusión del Corredor. Sin embargo, el contexto nacional cambió y el Gobierno de Bolivia a partir de 2005 mejoró su calidad de sujeto de crédito y captó mayor financiamiento internacional para obras viales, razón por la que determinó realizar las obras planificadas para la segunda fase paralelamente a las de la primera fase, contando con recursos financieros de la Unión Europea y CAF.
- 2.4 El Viceministerio de Medio Ambiente, Recursos Naturales y Desarrollo Forestal, del Gobierno de Bolivia, concedió la licencia ambiental (DIA) para que el SNC, actual ABC, pueda realizar las obras en todo el Corredor vial. Dada la diversidad y la complejidad de los impactos directos e indirectos que se presentarían, el Banco y el País acordaron atender todos los aspectos socio-ambientales del Programa en forma separada del proyecto vial, para ese efecto se diseñó el Proyecto de Protección Ambiental y Social del Corredor Santa Cruz – Puerto Suárez (BO0033) financiado por el Préstamo 1099/SF-BO para mitigar esos impactos y garantizar la aplicación homogénea de criterios de protección y mitigación ambiental independientemente de quien resulte el ejecutor del tramo.
- 2.5 El Servicio Nacional de Caminos (SNC), organismo ejecutor del proyecto y de otros 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.

B. Descripción del Proyecto

i. Objetivo(s) del Desarrollo

- 2.6 El objetivo general del proyecto fue cooperar en la ejecución del Programa de Construcción del Corredor de Integración Santa Cruz – Puerto Suárez, con el objeto de mejorar la integración de la zona oriental del país y favorecer su desarrollo productivo mediante una mejor comunicación con los mercados interno e internacional.
- 2.7 El objetivo específico del proyecto fue: a) reducir los costos de transporte; b) disminuir los tiempos de viaje; c) garantizar la transitabilidad permanente de la carretera desde la

etapa de construcción; d) construir un Tramo específico del Corredor Santa Cruz – Puerto Suárez, como carretera pavimentada; e) construir y mantener, en un estándar que asegure el libre tránsito, aquellos tramos no sujetos a pavimentación; y f) mejorar la seguridad en el transporte de personas y cargas.

- 2.8 El Corredor Santa Cruz- Puerto Suárez, de 632 Km de longitud, vincula la zona de más rápido crecimiento económico y poblacional del país tanto con los centros de consumo locales más importantes como con los mercados de exportación.
- 2.9 El financiamiento previsto para la primera fase del Programa fue estimado en: a) BID con US\$75.000.000; b) la CAF con US\$100.000.000; c) la UE con una donación de hasta el equivalente de US\$47.500.000; y d) el Gobierno de Bolivia con una contrapartida equivalente a US\$22.500.000 haciendo un total de US\$245.000.000. La participación de la CAF y la Unión Europea no fue en cofinanciamiento con el Banco, sino en financiamiento paralelo.
- 2.10 No hay diferencias respecto a los objetivos originales y el proyecto no fue reformulado, excepto la imposibilidad de que el Banco financie una Segunda Fase, debido a la decisión adoptada por el Gobierno boliviano de ejecutar simultáneamente todo el tramo (Santa Cruz – Puerto Suárez) contando con el apoyo de otros organismos financiadores.

ii. Componentes

- 2.11 Al momento de iniciarse, el Programa de todo el corredor comprendía las obras que se detallan a continuación, de las cuales los incisos (c), (d), (f) y (g) corresponden al Proyecto financiado por el BID:
 - (a) *Tramo Santa Cruz - Pailón -Paraíso* (61 km): Tramo totalmente pavimentado y en servicio, por tanto no requiere de obras en su plataforma.
 - (b) *Puente Pailas*: Nuevo puente sobre el río Grande, de 1.404 metros y sus accesos, forma parte del tramo Santa Cruz - Pailón. Su construcción se hará mediante un préstamo del Export - Import Bank de Corea.
 - (c) *Tramo Paraíso - El Tinto* (125 km): Integrante de la sección Paraíso - San José de Chiquitos (207 km), este tramo será financiado por el BID. Es el tramo de mayor demanda, por atravesar zonas agrícolas consolidadas y con gran potencialidad de expansión. Sirve, asimismo, una importante zona de producción pecuaria, cuyo mercado de consumo es Santa Cruz;
 - (d) *Tramo El Tinto - San José de Chiquitos* (82 km): Junto con el tramo anterior completa la conexión necesaria para llegar al centro rural de San José de Chiquitos. Este tramo recibirá mantenimiento rutinario en tierra con recursos del BID hasta que se inicien la construcción y pavimentación definitivas financiadas por la Unión Europea, lo que se estima ocurrirá a mediados de 2004;
 - (e) *Tramo San José - Roboré* (140 km): Integra la sección San José - Puerto Suárez, la

más larga del Corredor y de menor tránsito. Junto con los dos tramos anteriores completa la sección a ser mejorada a nivel de pavimento durante la primera fase. El financiamiento estará a cargo de la CAF;

- (f) *Tramo Roboré - El Carmen* (139 km): La rehabilitación en ripio y el mantenimiento rutinario de la superficie de rodadura de este tramo se prevé durante la Primera Fase con recursos del BID, para asegurar accesibilidad permanente y transitabilidad bajo cualquier condición climática. Durante la primera fase también se construirán todos los puentes mayores de este tramo en su alineamiento definitivo, con recursos de la UE.
- (g) *Tramo El Carmen - Puerto Suárez* (88 km): Recientemente rehabilitado en estándar de carretera de ripio, provee un servicio adecuado a los vehículos de pasajeros y carga. Su mantenimiento rutinario, con recursos del Banco, formará parte de esta Primera Fase.

2.12 En consecuencia, según el contrato de préstamo el proyecto comprende los siguientes Componentes a ser financiados con recursos del Banco:

1. Construcción, Rehabilitación, Mantenimiento y Supervisión Técnica

- a) **Construcción y Pavimentación tramo Paraíso – El Tinto (125 Km)**
Este es el componente más importante y significativo del proyecto.
- b) **Mantenimiento Rutinario tramo El Tinto – San José de Chiquitos (82 Km)**
Este tramo recibirá mantenimiento rutinario hasta que se inicien las labores de construcción definitiva con otro financiamiento.
- c) **Rehabilitación en Ripio tramo Roboré – El Carmen (139 Km)**
La rehabilitación en ripio y el mantenimiento rutinario de la superficie de rodadura de este tramo es para asegurar accesibilidad permanente y transitabilidad bajo cualquier condición climática.
- d) **Mantenimiento Rutinario tramo El Carmen – Puerto Suárez (88 Km)**
Tramo con superficie de ripio recién rehabilitada recibirá mantenimiento rutinario.
- e) **Supervisión Técnica de Obras**
Supervisión técnica de las obras de construcción, rehabilitación y mantenimiento rutinario.

2. Fortalecimiento Institucional

- a) **Gerenciamiento de Proyecto (GTA)**
Supone la constitución de un Grupo Técnico de Apoyo (GTA) en el SNC, actual ABC, para brindar asistencia en las labores de gestión técnica, administrativa y de ejecución que la construcción del Corredor impondrá, independientemente del tramo y fuente de financiamiento de que se trate.
- b) **Estudios Especiales**
Se contratará servicios de consultoría para los siguientes tres estudios especiales:

- (i) Recuperación del Derecho de Vía (DdV) y Normas para su Gestión. El DdV posee normas y procedimientos estipulados por el DS 25134, que establece el sistema nacional de carreteras.
- (ii) Normas y Procedimientos para el Control de Pesos y Dimensiones de Vehículos de Carga. Bajo este estudio se promoverá la actualización del sistema aplicable, comenzando por el marco normativo y de sanciones.
- (iii) Programa de Seguridad de Tránsito y Seguridad Vial para Carreteras Interurbanas. Este estudio identificará medidas para mejorar la seguridad vial aplicables a otros tramos de la Red Fundamental y propondrá medidas para mejorar la seguridad del tránsito.

C. Revisión de la Calidad del Diseño

- 2.13 El proyecto (BO0036) atendía las necesidades detectadas en esa época y fue diseñado con componentes y subcomponentes apropiados para ese fin, considerando que adicionalmente se preparo un proyecto socio-ambiental independiente (BO0033 Proyecto de Protección Ambiental y Social del Corredor Vial Santa Cruz – Puerto Suarez) financiado con el Préstamo 1099/SF-BO.

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

III. RESULTADOS

1. Construcción, Rehabilitación, Mantenimiento y Supervisión Técnica

- a) **Construcción y Pavimentación tramo Paraíso – El Tinto (125 Km) (Cumplido).**
 Esta obra fue el componente principal del préstamo 1101/SF-BO. Previo al inicio de las obras viales, en cumplimiento a la Cláusula 4.06 del Contrato de Préstamo, el Organismo Ejecutor presentó a satisfacción del Banco la evidencia de que su Gerencia Socio-Ambiental y la Prefectura (hoy Gobernación) de Santa Cruz proporcionaron capacitación ambiental al Fiscal Socio-Ambiental, al Supervisor Socio-Ambiental y al Contratista de la Obra, abarcando conceptos generales de protección ambiental, así como conceptos específicos a la obra, que forman parte de la licencia ambiental del Programa.

Luego de la licitación pública internacional correspondiente, se iniciaron en abril de 2006 las obras viales en el tramo Paraíso – El Tinto, a cargo del Consorcio Constructor boliviano APOLO – IASA. Los trabajos se desarrollaron a lo largo de 125 kilómetros en una zona de llanura y una altura entre los 280 y 266 metros sobre el nivel del mar.

La obra comprende 25 Km en pavimento rígido y 100 Km en pavimento flexible y para su ejecución se realizaron, entre otros, los rubros de: excavaciones, terraplenes, transporte de agregados seleccionados, transporte de materiales triturados, sub-bases granulares, sub-bases de suelo cemento, drenajes y alcantarillas, imprimaciones bituminosas, losas de hormigón, carpetas asfálticas, señalización, barreras de

seguridad y otros. El detalle de obras ejecutadas y sus cantidades se encuentra en el numeral 5 de los enlaces electrónicos.

El tramo fue entregado en Marzo de 2011 a satisfacción del organismo ejecutor y a la fecha se encuentra en pleno servicio de los usuarios formando parte del Corredor de Integración Santa Cruz – Puerto Suárez.

Como consecuencia de esta obra se puede vislumbrar que se superarán de sobremanera los beneficios esperados, aspecto que seguramente será confirmado cuando se realice la Evaluación Ex-Post sobre los resultados del Proyecto, al final del tercer año contado a partir de la fecha del último desembolso del financiamiento, tal como lo establece la cláusula 4.10 del contrato de préstamo.

- b) Mantenimiento Rutinario tramo El Tinto – San José de Chiquitos (82 Km) (Cumplido).** Este tramo debió recibir financiamiento para el mantenimiento rutinario con recursos del Banco hasta que se inicien las labores de construcción definitivas; sin embargo, el mantenimiento fue realizado por el organismo ejecutor entre 2003 y 2006 con recursos de la Cuenta Nacional de Conservación Vial creada para el efecto, lo que liberó recursos del préstamo para otras necesidades.

Las obras de construcción definitivas en pavimento rígido, debían ser financiadas en la “Segunda Fase” del Programa, pero el Gobierno boliviano decidió anticipar su ejecución y fueron adjudicadas en julio de 2006 a la Empresa italiana ASTALDI, con financiamiento paralelo de la Unión Europea, se prevé la conclusión de obras a fines de 2012.

- c) Rehabilitación en Ripio tramo Roboré – El Carmen (139 Km) (Cumplido).** Trabajo financiado con recursos del Banco. En enero de 2005 se iniciaron las obras de rehabilitación en ripio, a cargo del Consorcio boliviano BOLDEING - INGLOBOL Ltda. - AVICONS S.A. – CHACO, desarrollándose a lo largo de 139 kilómetros y fueron terminadas y entregadas en Diciembre de 2005 a satisfacción del organismo ejecutor.

Estas obras de rehabilitación sirvieron de base para que el Gobierno boliviano tome la decisión de anticipar las obras definitivas con la construcción del pavimento rígido de éste tramo que fue adjudicado al Consorcio brasileño ARG – Camargo Correa, con financiamiento paralelo de la CAF. La obra pavimentada fue ejecutada entre 2006 y 2009 a satisfacción del organismo ejecutor.

- d) Mantenimiento Rutinario tramo El Carmen – Puerto Suárez (88 Km) (Cumplido).** Este tramo debió recibir financiamiento para el mantenimiento rutinario con recursos del Banco hasta que se inicien las labores de construcción definitivas; sin embargo, el mantenimiento fue realizado por el organismo ejecutor entre 2003 y 2005 con recursos de la Cuenta Nacional de Conservación Vial creada para el efecto, lo que liberó recursos del préstamo para otras necesidades.

Por decisión del gobierno de Bolivia, las obras de construcción en pavimento flexible de éste tramo, que debían ser financiados en la “Segunda Fase” del Programa, fueron anticipadas y adjudicadas en diciembre de 2005 al Consorcio brasileño boliviano ODEBRECHT - IASA, con financiamiento paralelo de la CAF. La obra pavimentada

llega hasta la población fronteriza de Arroyo Concepción alcanzando un total de 102 Km, fue completada y entregada en Marzo de 2009 a satisfacción del organismo ejecutor.

e) **Supervisión Técnica de Obras (Cumplido).** Los servicios contratados fueron los siguientes:

- ❖ Supervisión de la Construcción y Pavimentación tramo Paraíso – El Tinto a cargo del Consorcio PROINTEC (España) - CONNAL (Bolivia).
- ❖ Supervisión del Mantenimiento Rutinario tramo El Tinto – San José de Chiquitos. Los servicios fueron financiados con recursos de Aporte Local.
- ❖ Supervisión de la Rehabilitación en Ripio tramo Roboré – El Carmen a cargo de la firma ECOVIANA (Bolivia).
- ❖ Supervisión del Mantenimiento Rutinario tramo El Carmen – Puerto Suárez. Los servicios fueron financiados con recursos de Aporte Local.

2. **Fortalecimiento Institucional**

a) **Gerenciamiento de Proyecto (GTA) (Coordinación cumplida).** La Unidad de Proyecto Especial (UPE) fue creada para funcionamiento permanente con profesionales asignados por el Organismo Ejecutor (SNC y luego por la ABC), complementados por consultores individuales contratados con recursos del préstamo que constituyeron el Grupo Técnico de Apoyo (GTA), que brindó asistencia en las labores de gestión técnica, administrativa y de ejecución; además de apoyar al organismo ejecutor en la coordinación con otros organismos internacionales (BID, CAF y Unión Europea). 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 Especiales (Cumplido parcialmente).**

- (i) Recuperación del DdV y Normas para su Gestión. (Cumplido). Estudio elaborado entre 2009 y 2010 por la firma consultora PCA Ingenieros Consultores S.A. de Bolivia. Comprende: Situación legal del DdV en tramos elegidos; análisis legal de los bienes públicos; estudio de caso para análisis legal, organización y clasificación; análisis legal sobre posición de derechos propietarios; análisis legal sobre posición de derechos del DdV, servidumbre ecológica y otros derechos con protección especial; proceso de saneamiento del INRA; análisis técnico y legal explotación de anuncios publicitarios; y base de datos. El estudio fue entregado en febrero de 2010 a satisfacción del organismo ejecutor.
- (ii) Normas y Procedimientos para el Control de Pesos y Dimensiones de Vehículos de Carga. Las licitaciones para este estudio tuvieron problemas y fueron declaradas desiertas. El organismo ejecutor decidió reprogramar éste estudio y por el cierre del proyecto no se ejecutará con recursos del Préstamo 1101/SF-BO y será financiado con recursos de otro préstamo del Banco (1940/BL-BO).
- (iii) Programa de Seguridad de Tránsito y Seguridad Vial para Carreteras Interurbanas. Dos licitaciones para este estudio tuvieron problemas y se declararon desiertas; empero, en 2011 se llevo a efecto una última convocatoria y el organismo ejecutor

está en la etapa de negociación de contrato, por lo que se financiará estos servicios con recursos de aporte local.

A. Efectos Directos

LOGRO DEL LOS OBJETIVOS DE DESARROLLO (OD)					
Objetivos de Desarrollo(s) (Propósito)					
Cooperar en la ejecución del Programa de construcción del Corredor de Integración Santa Cruz – Puerto Suárez, que tiene por objeto mejorar la integración de la zona oriental del país y favorecer su desarrollo productivo mediante una mejor comunicación con los mercados internos e internacionales.					
1. Disminución tiempo promedio de viaje para vehículos pesados en el corredor Santa Cruz – Puerto Suárez					
Clasificación: Muy Probable					
Indicador: Días					
Indicadores Claves de Efectos Directos					
<u>Efectos Directos Planeados:</u>			<u>Efectos Directos Logrados</u>		
<u>Línea de Base</u>		<u>Término del Proyecto</u>			
1.1B 7Días(02/04/2002)		1.1E 1 Día (2011)		1.1 1 Día (2011) *	
2. Aumento de Tráfico Promedio Diario Anual (TPDA)					
2.1 Paraíso – El Tinto					
Clasificación: Probable					
Indicador : Vehículos/día					
Indicadores Claves de Efectos Directos					
<u>Efectos Directos Planeados:</u>			<u>Efectos Directos Logrados</u>		
<u>Línea de Base</u>		<u>Término del Proyecto</u>			
2.1B 87 veh/día (2002)		2.1E 1310 veh/día (2011)		2.1 877 veh/día (2011) **	
3. Disminución de los costos de operación					
3.1 Paraíso – El Tinto (reducción en %)					
Clasificación: Probable					
Indicador: Reducción de 100% a 20%.					
Indicadores Claves de Efectos Directos					
<u>Efectos Directos Planeados:</u>			<u>Efectos Directos Logrados</u>		
Reducción	De%	A%	Reducción Lograda	%	Ahorro %
<u>Línea de Base</u>		<u>Término del Proyecto</u>			
3.1B Livianos	100% (2002)	3.1E Livianos	20% (2011)	3.1 Livianos	% (30/06/2014)
Omnibuses	100% (2002)	Omnibuses	20% (2011)	Omnibuses	% (30/06/2014)
Camiones	100% (2002)	Camiones	20% (2011)	Camiones	% (30/06/2014)
					% ***
					% ***
					% ***
Reformulación. [X]N/A					
Reajuste ISDP: [X]N/A					
Resumen del(os) Objetivo(s) de Desarrollo Clasificación (OD):					
[X] Muy Probable(MP)		[] Probable (S)		[] Poco Probable (PP)	
				[] Improbable (MI)	

(*) La reducción de tiempo de viaje para vehículos pesados en todo el corredor (de 7 días sin carretera a 1 día con carretera) ya se ha cumplido en 2011, porque se encuentran en servicio los tramos Paraíso-El Tinto (BID), San José-Roboré (CAF), Roboré-El Carmen (CAF), El Carmen-Puerto Suárez (CAF) y el recorrido toma en realidad 14 horas según informe de consultoría. Cuando se concluya a fines de 2012 la pavimentación del tramo El Tinto-San José (Unión Europea) el tiempo de viaje se reducirá aún más, porque se evitaban los desvíos del tramo en construcción

(**) La evaluación económica ex - post se realizará en 2014 a los 3 años de la fecha del último desembolso tal como lo establece la cláusula 4.10 del Contrato de Préstamo, no obstante de ello ya se han realizado (por consultoría) conteos de vehículos por siete (7) días las 24 horas tomando como estación el sector de Paraíso, habiéndose obtenido 877 veh/día considerando que aún no está concluido el corredor. Se prevé que cuando se termine la construcción del Tramo el Tinto - San José (Unión Europea) se producirá un incremento significativo del tráfico de vehículos, dado que ingresarán a transitarlo vehículos livianos de tracción sencilla al estar todo pavimentado

(***) El cumplimiento de este objetivo solo podrá ser confirmado cuando se realice en 2014 la Evaluación Económica Ex - post, según la cláusula 4.10 del Contrato de Préstamo. Los datos base se encuentran en el Estudio de Factibilidad Técnico Económica elaborado en 2000 por el consorcio consultor TYPESA (España) - PCA (Bolivia) que fue financiado con el préstamo 888/SF-BO.

En la etapa de construcción del tramo Paraíso - El Tinto y de todo el Corredor en general, se mantuvo la transitabilidad de vehículos en forma permanente.

Estrategia de País: En 2002 la estrategia del País para el sector transporte, dentro de las acciones identificadas en la Estrategia Boliviana de Reducción de la Pobreza (EBRP), estaba dirigida a superar los obstáculos que inhibían el crecimiento económico en Bolivia, dentro de los cuales, la ausencia de infraestructura vial era uno de los principales. Por su condición geográfica, Bolivia requería de un sistema de transporte vial que una al país y facilite su integración económica internacional, en especial con los países del MERCOSUR y la Comunidad Andina; asimismo, los altos costos de transporte eran un obstáculo a la competitividad y al desarrollo de áreas con un gran potencial exportador. A su vez la estrategia del Banco para el sector transportes en 2002 era consistente con los propósitos del Gobierno Boliviano por cuanto su objetivo central estaba dirigido a la lucha contra la pobreza.

La construcción y Pavimentación del Tramo Carretero Paraíso - El Tinto, que forma parte del Corredor de integración Santa Cruz - Puerto Suárez, contribuyó a crear oportunidades de crecimiento económico y de trabajo temporal, durante la ejecución de las obras; asimismo beneficia a los residentes del país y en especial a los que viven en el Departamento de Santa Cruz, proporcionando mejor acceso a los servicios sociales básicos, con mayores facilidades de transporte, menores tiempos de viaje y en mejores condiciones de confort; asimismo, beneficia el tráfico internacional de pasajeros y mercaderías.

El Programa contribuyó de manera efectiva a mejorar la integración de la zona oriental del país, favoreciendo su desarrollo productivo mediante una mejor comunicación con los mercados interno e internacional.

B. Externalidades

- 3.1 Negativa.- Por los conflictos sociales en el país, se produjeron bloqueos y falta de importación de diesel, dejando sin combustibles a la zona del proyecto en varias ocasiones con gran parte de la maquinaria paralizada.
- 3.2 Negativa.- Entre 2006 y 2009 hubo discrepancias político-regionales entre el Gobierno Central y la Prefectura (hoy Gobernación) de Santa Cruz lo que dilató la toma de decisiones.
- 3.3 Negativa.- La crisis por el alza del precio internacional del petróleo y sus derivados ocurrida entre 2006 y 2008, ocasionó incrementos en los materiales de construcción provocando atrasos y reajustes de precios en varios insumos.
- 3.4 Negativa.- Concluido el movimiento de tierras, el Contratista debía iniciar el pavimento rígido de concreto con cemento portland. La oferta del Contratista estuvo basada en que

los camiones que transportaban soya y otras oleaginosas de Santa Cruz a los puertos del Pacífico, en vez de retornar vacíos lo hagan transportando el cemento desde la fábrica de Viacha en La Paz hasta el proyecto en Santa Cruz (1000 Km). Disposiciones gubernamentales prohibieron temporalmente las exportaciones de soya y otros, lo que interrumpió el circuito previsto, la obra no recibió la provisión de cemento esperada provocando un atraso de 10 meses en la ejecución de los trabajos y tuvo que adoptarse otra opción porque el nuevo costo de transporte hacía inviable la provisión de cemento.

- 3.5 Positiva.- El Gobierno central y la Gobernación (antes prefectura) se pusieron de acuerdo para dar un incremento adicional del financiamiento del aporte local en US\$5 Millones de dólares, que incidió favorablemente en la conclusión de la obra.
- 3.6 Positiva.- La estabilidad de la moneda boliviana respecto del dólar fue una externalidad favorable para los aportes locales.
- 3.7 Positiva.- La importancia del Corredor de Integración Santa Cruz – Puerto Suárez que a su vez es parte del eje vial Este – Oeste de conexión interoceánica entre Santos (Brasil) y Arica (Chile), hizo que el Gobierno boliviano consiga financiamientos paralelos para la construcción y pavimentación de los otros tramos del corredor, sin esperar una segunda fase. Adicionalmente, se construyó un puente de gran magnitud (1.400 mts.) sobre el río Grande, en la localidad de Pailas, con financiamiento del Gobierno Coreano.

C. Productos

PROGRESO EN LA IMPLEMENTACIÓN (PI)			
Componentes (Productos)	Indicadores Claves del Producto		
1. Componente 1 Construcción, Rehabilitación, Mantenimiento y Supervisión Técnica:	Productos Planeados		Fin de Proyecto
	Línea de Base	Al Término del Proyecto	Término de Proyecto
1.1 Construcción y Pavimentación tramo Paraíso – El Tinto (Km. Pavimentados).	1.1B 0 Km (15/04/2004)	1.1E 125 Km (17/06/2011)	1.1 125 Km (31/03/2011)
1.2 Mantenimiento Rutinario tramo El Tinto – San José (Km. Mantenidos).	1.2B 0 Km (15/04/2004)	1.2E 82 Km (17/06/2011)	1.2 82 Km (30/06/2006)
1.3 Rehabilitación en Ripio tramo Roboré – El Carmen (Km. Rehabilitados).	1.3B 0 Km (15/04/2004)	1.3E 139 Km (17/06/2011)	1.3 139 Km (07/12/2005)
1.4 Mantenimiento Rutinario tramo El Carmen – Puerto Suárez (Km. Mantenidos).	1.4B 0 Km (15/04/2004)	1.4E 88 Km (17/06/2011)	1.4 88 Km (30/11/2005)
1.5 Supervisión Técnica de Obras, con firmas consultoras especializadas (Supervisiones Contratadas).	1.5B 0 (15/04/2004)	1.2E 4 (17/06/2011)	1.5 4 (31/03/2011)
Costo total Componente 1: US\$ x miles 88,694.09			
Contrapartida: US\$ x miles 16,534.35			
BID: US\$ x miles 72,159.74			
Desembolso BID %:100%			
Clasificación: MS			

Explique brevemente diferencias entre los productos planeados y actuales. 1.1 El Subcomponente principal se cumplió satisfactoriamente y no hubo diferencias con lo planeado. Se ejecutaron las obras con los elementos de seguridad suficientes para proveer una carretera confiable, confortable y segura. 1.2 El mantenimiento fue financiado con recursos de aporte local, hasta que se iniciaron las obras definitivas financiadas por la Unión Europea. 1.3 Concluido satisfactoriamente, sin diferencia entre lo planeado y lo logrado. 1.4 El mantenimiento fue financiado con recursos de aporte local, hasta que se iniciaron las obras definitivas financiadas por la CAF. 1.5 Las supervisiones se cumplieron satisfactoriamente.												
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 type="checkbox"/> Muy Satisfactorio (MS)	<input checked="" type="checkbox"/> Satisfactorio (S)	<input type="checkbox"/> Poco Satisfactorio (PS)	<input type="checkbox"/> Muy Insatisfactorio (MI)									
2. Componente 2: Fortalecimiento Institucional		Productos Planeados <table border="1"> <thead> <tr> <th>Línea de Base</th> <th>Al Término del Proyecto</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2.1B 0 (15/04/2004)</td> <td>2.1E 1 (15/10/2004)</td> </tr> <tr> <td>2.2B 0 (15/04/2004)</td> <td>2.2E 3 (17/06/2011)</td> </tr> </tbody> </table>	Línea de Base	Al Término del Proyecto	2.1B 0 (15/04/2004)	2.1E 1 (15/10/2004)	2.2B 0 (15/04/2004)	2.2E 3 (17/06/2011)	Fin de Proyecto <table border="1"> <thead> <tr> <th>Término de Proyecto</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2.1 1 (15/10/2004)</td> </tr> <tr> <td>2.2 1 (30/06/2011)</td> </tr> </tbody> </table>	Término de Proyecto	2.1 1 (15/10/2004)	2.2 1 (30/06/2011)
Línea de Base	Al Término del Proyecto											
2.1B 0 (15/04/2004)	2.1E 1 (15/10/2004)											
2.2B 0 (15/04/2004)	2.2E 3 (17/06/2011)											
Término de Proyecto												
2.1 1 (15/10/2004)												
2.2 1 (30/06/2011)												
2.1 Gerenciamiento de Proyecto – Grupo Técnico de apoyo GTA (GTA Constituido). 2.2 Estudios Especiales (Estudios concluidos). Costo total Componente 2: US\$ x miles 371.35 Contrapartida: US\$ x miles 28.33 BID: US\$ x miles 343.02 Desembolso BID %:100% Clasificación: S												
Explique brevemente diferencias entre los productos planeados y actuales. 2.1 La Unidad de Proyecto Especial (UEP) fue conformada y los consultores individuales del Grupo Técnico de apoyo (GTA) fueron contratados oportunamente. 2.2 Solo un estudio se adjudicó con recursos BID; un segundo estudio está en etapa final de la licitación y será financiado con recursos de aporte local (2 licitaciones anteriores fueron declaradas desiertas); y el tercer estudio cuyas dos licitaciones también fueron declaradas desiertas, será financiado con recursos del Contrato de Préstamo BID 1940/BL-BO.												
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 (PS)	<input type="checkbox"/> Muy Insatisfactorio (MI)									
Resumen del Progreso en la Implementación Clasificación (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)									

D. Costos del Proyecto

**COSTOS DEL PROGRAMA Y FINANCIAMIENTO
PROYECTO CORREDOR DE INTEGRACION
SANTA CRUZ - PUERTO SUAREZ, PRIMERA FASE
(MONTOS EXPRESADOS EN MILES DE US\$)**

No.	DESCRIPCION	PRESUPUESTO ORIGINAL			PRESUPUESTO VIGENTE			% DIFERENCIA		
		BID	LOCAL	TOTAL	BID	LOCAL	TOTAL	BID	LOCAL	TOTAL
1	INGENIERIA Y ADMINISTRACION	7,041.00	1,056.00	8,097.00	4,679.74	859.85	5,539.59	-33.54%	-18.57%	-31.58%
1.1	Revisión de obra	3,360.00	640.00	4,000.00	4,053.07	765.19	4,818.26	20.63%	19.56%	20.46%
1.2	Gerenciamiento del Proyecto (GTA)	1,929.00	368.00	2,297.00	195.42	46.66	242.08	-89.87%	-87.32%	-89.46%
1.3	Auditoria Externa	252.00	48.00	300.00	139.54	48.00	187.54	-44.63%	0.00%	-37.49%
1.4	FAPEP 1065/SF-BO	1,500.00	0.00	1,500.00	291.71	0.00	291.71	-80.55%		-80.55%
2	COSTOS DIRECTOS	61,995.00	11,809.00	73,804.00	68,254.26	17,309.15	85,563.41	10.10%	46.58%	15.93%
2.1	OBRAS CIVILES	60,315.00	11,489.00	71,804.00	68,106.67	16,947.15	85,053.82	12.92%	47.51%	18.45%
2.1.1	CR Paraiso - El Tinto	55,763.00	10,622.00	66,385.00	66,088.70	16,562.77	82,651.47	18.52%	55.93%	24.50%
2.1.2	RE Roboré - El Carmen	2,912.00	555.00	3,467.00	2,017.97	384.38	2,402.35	-30.70%	-30.74%	-30.71%
2.1.3	MR El Tinto - San José	242.00	46.00	288.00	0.00	0.00	0.00	-100.00%	-100.00%	-100.00%
2.1.4	MR Roboré - El Carmen	684.00	130.00	814.00	0.00	0.00	0.00	-100.00%	-100.00%	-100.00%
2.1.5	MR El Carmen - Puerto Suárez	714.00	136.00	850.00	0.00	0.00	0.00	-100.00%	-100.00%	-100.00%
2.2	FORTALECIMIENTO INSTITUCIONAL	1,680.00	320.00	2,000.00	147.59	362.00	509.59	-91.21%	13.13%	-74.52%
2.2.1	Estudios Especiales	1,680.00	320.00	2,000.00	147.59	362.00	509.59	-91.21%	13.13%	-74.52%
3	GASTOS CONCURRENTES	3,898.00	1,480.00	5,378.00	0.00	1,176.00	1,176.00	-100.00%	-20.54%	-78.13%
3.1	Indemnizaciones	0.00	1,426.00	1,426.00	0.00	1,176.00	1,176.00		-17.53%	-17.53%
3.2	Imprevistos	3,898.00	54.00	3,952.00	0.00	0.00	0.00	-100.00%	-100.00%	-100.00%
4	GASTOS FINANCIEROS	2,066.00	655.00	2,721.00	2,066.00	655.00	2,721.00	0.00%	0.00%	0.00%
4.1	Inspección y Vigilancia	750.00	0.00	750.00	750.00	0.00	750.00	0.00%		0.00%
4.2	Comisión de compromiso	0.00	655.00	655.00	0.00	655.00	655.00		0.00%	0.00%
4.3	Intereses	1,316.00	0.00	1,316.00	1,316.00	0.00	1,316.00	0.00%		0.00%
TOTAL		75,000.00	15,000.00	90,000.00	75,000.00	20,000.00	95,000.00	0.00%	33.33%	5.56%
PORCENTAJES		83.3%	16.7%	100.0%	78.9%	21.1%	100.0%			

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

El interés y apoyo del Gobierno de Bolivia y específicamente de la Prefectura del Departamento de Santa Cruz (hoy Gobernación) para completar la ejecución del Proyecto, se tradujo en el incremento oportuno de recursos de aporte local en un 33%; es decir de US\$15 millones a US\$20 millones.

IV. IMPLEMENTACIÓN DEL PROYECTO

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

- Factor negativo.-** El contrato de préstamo fue suscrito el 25/05/2002 y entró en vigencia el 17/07/2002. El Organismo Ejecutor en 21 meses cumplió las múltiples condiciones previas al primer desembolso, aunque algunas no dependían de su control sino de otras entidades. El Banco otorgó la elegibilidad para desembolsos el 15/04/2004. En consecuencia, hubo un atraso de 23 meses en el inicio físico del Programa.
- Factor negativo.-** En julio de 2003 se inició el proceso licitatorio de Precalificación y Calificación para la construcción de obras del tramo principal

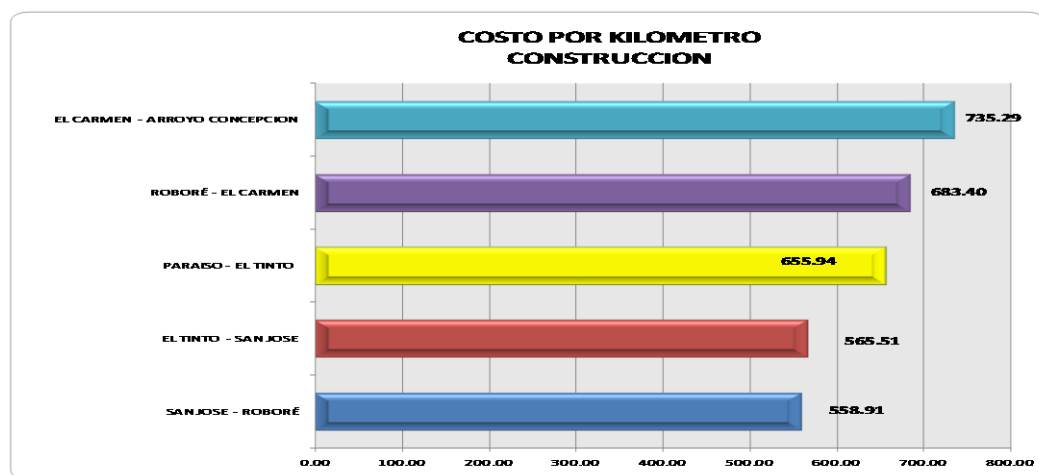
Paraíso – El Tinto, emitiéndose la orden de proceder a la empresa constructora en abril de 2006; es decir, que los procesos concluyeron en un periodo de 34 meses. Este excesivo retraso se debió a la presentación de protestas en las licitaciones y principalmente a que la adjudicación de la obra estuvo condicionada al avance del proyecto ambiental BO0033 (financiado por el préstamo 1099/SF-BO).

3. **Factor negativo.-** El tiempo establecido para la conclusión de las obras del tramo Paraíso – El Tinto era de 900 días calendario; sin embargo, durante 2007 y 2008 se presentaron problemas técnicos sobre suelos y canteras de materiales, además de los daños causados por los fenómenos climáticos de “El Niño” y “La Niña” que obligaron a reprogramaciones de la obra.
4. **Factor negativo.-** La modificación del costo de insumos como ser el cemento Portland, el acero, los agregados, así como el incremento en el costo del transporte, produjeron fuertes modificaciones en el rendimiento de los trabajos en ejecución.
5. **Factor negativo.-** Si bien se ha logrado ejecutar el componente principal planeado, el tiempo requerido para su ejecución ha sido mucho mayor que el originalmente previsto por las prórrogas que fueron concedidas por razones debidamente justificadas.
6. **Factor positivo.-** Ante esa situación que imposibilitaba concluir las obras contratadas con pavimento rígido, la ABC, el Contratista y la Supervisión, con la conformidad del Banco, suscribieron un Acta de Entendimiento para dar continuidad a las obras y buscar una opción de solución, definiendo el cambio del paquete estructural a pavimento flexible en base a asfalto, estableciendo que 25 Km serian ejecutados con pavimento rígido y los 100 Km restantes con pavimento flexible. Fueron necesarios ajustes de precios, contratos modificatorios de obra, anticipos especiales y otras medidas para paliar el problema.
7. **Factor positivo.-** El interés y apoyo del Gobierno de Bolivia y específicamente de la Prefectura del Departamento de Santa Cruz (hoy Gobernación) para completar la ejecución del Proyecto, se tradujo en el incremento oportuno de recursos de aporte local en un 33%; es decir de US\$15 millones a US\$20 millones.
8. **Factor positivo.-** Con la pavimentación del tramo Paraíso – El Tinto, parte del corredor Santa Cruz – Puerto Suárez, los pobladores que viven en la zona de influencia, así como la producción agrícola, pecuaria e industrial, se beneficiaran con mejores condiciones de transporte, mayor seguridad, reducción de fletes y pasajes, mayor frecuencia de los servicios y la posibilidad de acceder en menor tiempo de viaje a los destinos elegidos.
9. **Factor positivo.-** El subcomponente menor de rehabilitación en ripio del tramo Roboré – El Carmen se ejecutó sin problemas y fue concluido satisfactoriamente en diciembre de 2005. Lo cual sirvió de base para que el Organismo Ejecutor adjudicó las obras definitivas de construcción y pavimentación del tramo con un financiamiento paralelo de la CAF, produciéndose la recepción definitiva en marzo de 2009.

10. **Factor positivo.-** Entre las múltiples actividades el GTA realizó los diseños preliminares de los 15 puentes ubicados en el tramo Robore – El Carmen, que posteriormente fueron llevados a obra definitiva con financiamiento de la UE.
11. **Factor positivo.-** No obstante la alta rotación de personal en el organismo ejecutor (OE), siempre se contó con personal técnico y administrativo asignado al proyecto que le dio continuidad.
12. **Factor positivo.-** No obstante que el tramo financiado por el BID era el que tenía los suelos de fundación de peor calidad que requirieron mezclas para el fortalecimiento y mejora de su valor soporte, así como mayores distancias de transporte de agregados, su costo de construcción se ubica en el medio de los costos de los 5 tramos del corredor como se ve a continuación con datos de una consultoría de comparación contratada para el efecto.

COSTO DE CONSTRUCCION POR KILOMETRO EN MILES DE \$US

PROYECTO	Km	COSTO CONSTRUCCION \$US	COSTO/Km
PARAISO - EL TINTO	125.00	81 992.99	655.94
EL TINTO - SAN JOSE	81.62	46 156.84	565.51
SAN JOSE - ROBORÉ	137.76	76 995.22	558.91
ROBORÉ - EL CARMEN	139.00	94 993.26	683.40
EL CARMEN - ARROYO CONCEPCION	102.00	75 000.00	735.29
TOTAL	585.38	375 138.31	3 199.06



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 2002 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 rotación de personal gerencial técnico, tanto en el SNC como en la ABC, influyó en la toma oportuna de decisiones técnicas del proyecto, aunque siempre se contó con el personal técnico y administrativo asignado.
- 4.3 En el área financiera no existieron problemas en la administración contable financiera de los recursos del proyecto, 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 concluyó el subcomponente menor de rehabilitación en ripio del tramo Roboré – El Carmen y se avanzó en la licitación del componente principal Paraíso – El Tinto, fue la ABC la que se encargó de llevarlo a ejecución, controlar, fiscalizar y salvar una serie de situaciones para que se concluya satisfactoriamente el Proyecto.
- 4.5 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.
- 4.6 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.
- 4.7 En resumen, se puede señalar que el desempeño del 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)

El desempeño del Banco durante la ejecución del proyecto BO-0036 ha sido calificado por el organismo ejecutor como satisfactorio. El detalle se encuentra en la Evaluación del Prestatario que se adjunta como ANEXO II de este PCR.

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 Dentro del nuevo esquema descentralizado que está adoptando la ABC, sería deseable que la Gerencia Regional Centro Este, bajo cuya competencia estarán las obras que se

ejecutaron con este Proyecto, sea instruida para asignarle la atención necesaria para su conservación.

B. Riesgos Potenciales

- 5.3 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 proyecto, como podría ocurrir con organismos ejecutores creados exclusivamente para un proyecto.
- 5.4 El riesgo de que no se haga un mantenimiento adecuado del tramo financiado con el programa es bajo, debido a que forma parte del Corredor de Integración Santa Cruz – Puerto Suárez que a su vez es parte del eje vial Este – Oeste de conexión interoceánica entre Santos (Brasil) y Arica (Chile) y es prioridad del Gobierno Nacional.
- 5.5 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 en una ruta donde no se registran serios problemas de inundaciones como en otras rutas del País. Consiguientemente, este riesgo es bajo.

C. Capacidad Institucional

- 5.6 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).
- 5.7 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.
- 5.8 La ABC tiene las instancias técnicas pertinentes y cuenta con el personal necesario para administrar la conservación 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.
- 5.9 La ABC se encuentra certificada con ISO-9001:2008 y en la actualidad tiene gerencias regionales para atender las demandas locales con mayor prontitud y eficiencia.
- 5.10 La ABC es organismo ejecutor de 5 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. Además, una nueva operación de préstamo se encuentra en fase de preparación.
- 5.11 Por lo anterior se considera que la ABC cuenta con la capacidad institucional como para dar sostenibilidad a las obras financiadas por el proyecto.

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 instancias técnicas y legales 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.
- 6.3 El control financiero del proyecto fue efectuado por la Dirección General 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 los proyectos ejecutados en el marco del programa, desde el inicio de los procesos de adquisiciones en todas sus etapas hasta la conclusión y cierre de los contratos, de obras o consultorías.
- 6.5 Por parte del 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 PMR, el WLMS, 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 (2002) basado en el Estudio de Factibilidad Técnico - Económica e Impacto Ambiental y Diseño Final, preparado por el Consorcio TYPESA – PCA.
- 6.8 Para la elaboración del presente Informe se recurrió a los Archivos Históricos del OE y del BID.
- 6.9 Los resultados socio-ambientales serán expuestos en el Informe de Terminación de Proyecto (PCR) del Proyecto de Protección Ambiental y Social del Corredor Vial Santa Cruz – Puerto Suarez (BO-0033) financiado con el Préstamo 1099/SF-BO.

B. Seguimiento Futuro y Evaluación Ex-Post

- 6.10 La cláusula 4.03 del Contrato de Préstamo, compromete al Organismo Ejecutor a:
- i) mantener adecuadamente las obras comprendidas en el corredor, de acuerdo a normas técnicas generalmente aceptadas; y
 - ii) presentar al Banco, hasta cinco años después del último desembolso, y dentro del primer trimestre de cada año calendario, un informe anual de mantenimiento de la Red Vial Fundamental.
- 6.11 La cláusula 4.10 del Contrato de Préstamo, establece que el Prestatario y el Organismo Ejecutor presentarán al Banco al final del tercer año contado a partir de la fecha del último desembolso del financiamiento de este Proyecto, un Informe de Evaluación “ex-post” sobre los resultados del Proyecto. En consecuencia, dicha evaluación económica se efectuará en 2014, cuando exista el tráfico completo generado por la construcción del Corredor.

VII LECCIONES APRENDIDAS

- 7.1 En la Propuesta de Préstamo se estableció un excesivo número de condiciones especiales previas al primer desembolso, a la adjudicación de la licitación de la obra y al inicio de la misma, las que se reflejan en la cláusulas 3.02, 4.02 y 4.06 de las Estipulaciones Especiales del Contrato de Préstamo. El cumplimiento de algunas de ellas no dependía directamente del OE y produjo atrasos en lograr la elegibilidad para desembolsos. La inclusión de muchas condiciones especiales previas al primer desembolso no parece ser el mejor modo de facilitar el inicio de la ejecución del Programa. En los últimos préstamos financiados por el Banco en el sector esta observación ha sido atendida incluyendo pocas y concretas condiciones.
- 7.2 La creación del proyecto paralelo BO0033 denominado “Proyecto de Protección Ambiental y Social en el corredor Santa Cruz – Puerto Suarez” financiado con el préstamo 1099/SF-BO, tenía la finalidad de atender todos los aspectos socio ambientales del corredor, para permitir el avance sin complicaciones del proyecto vial BO0036 motivo de este informe y de los otros proyectos viales financiados por otras entidades como la UE y CAF.

Si bien la idea de tener un préstamo socio ambiental separado respondía a las inquietudes que existían en la época de la preparación de la operación y parecía una buena solución, en los hechos ese programa socio ambiental fue diseñado con demasiados componentes y co- ejecutores y tuvo muchas dificultades y problemas para cumplir su función lo que seguramente se informará en su respectivo PCR cuando concluya. No obstante se puede adelantar que no facilitó el avance de los proyectos viales. En lo sucesivo, no sería recomendable crear proyectos ambientales separados.

- 7.3 La inclusión de condiciones cruzadas en el proyecto vial BO0036 (Préstamo 1101/SF-BO) que dependían del proyecto ambiental BO0033 (Préstamo 1099/SF-BO), perjudicó el desarrollo del proyecto vial. Por ejemplo el cumplimiento de los numerosos incisos de la cláusula 4.02(a) que fue condición previa a la adjudicación de la obra principal (Paraíso – El Tinto) se atrasó porque tuvo que esperar acciones del proyecto ambiental. Mientras tanto perjudicó a oferentes que tuvieron que mantener vigentes sus boletas de garantía al no poder conocer la adjudicación y el programa no pudo hacer desembolsos. En lo

posible debe evitarse imponer condiciones cruzadas entre operaciones que tienen diferentes actores y peor diferentes sectores.

- 7.4 El diseño de operaciones por fases debe ser cuidadosamente meditado en cuanto a la duración de la primera fase, porque si ésta es de larga duración puede ocurrir, como en este caso, que el Gobierno del País que recibe la cooperación consiga otros financiamientos y decida anticipar las obras que originalmente estaban reservadas para una segunda fase dejándola sin efecto. También puede suceder que por la larga duración de la primera fase, se produzca un cambio de prioridades y no se realice la segunda fase.

PROYECTO CORREDOR DE INTEGRACION SANTA CRUZ – PUERTO SUAREZ
1101/SF-BO
BO0036

ACTA DEL TALLER DE TERMINACION DEL PROYECTO

Objetivo de la Reunión: Efectuar el taller de cierre de Proyecto para evaluar los resultados y la sostenibilidad del mismo, así como definir las lecciones aprendidas relevantes.

Participantes:

Organismo Ejecutor: El Sr. Luis Sánchez-Gómez Presidente Ejecutivo de la Administradora Boliviana de Carreteras (ABC) delegó a los siguientes funcionarios para participar en la reunión: Dra. Norma Valencia, de la Dirección General Jurídica; Sr. Luis Yujra, Coordinador General de la ABC para proyectos BID; Sr. Santiago Rendón, del área de Presupuestos de la Dirección General Administrativa Financiera; Sr. Gregorio Salazar, Consultor Financiero de la ABC; y Sr. Sergio Moreno, de la Dirección General Técnica.

Banco: Sr. Enrique Sossa, Especialista Sectorial TSP/CBO; y Sr. Edgar Ascarrunz, Consultor.

Fecha: 15 de febrero de 2012

I. Antecedentes

La ejecución del programa concluyó formalmente su plazo del último desembolso el 17 de junio de 2011, encontrándose totalmente 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 aprendidas 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.

Durante la reunión cada participante pudo expresar sus opiniones y análisis de los hitos del proyecto y los productos entregados por éste, lo que se pasa a detallar a continuación.

II. Temas considerados en el Taller

El Banco manifestó que en general la evaluación del desarrollo del Programa era satisfactoria, porque con la construcción del Tramo Paraíso – El Tinto se ha cumplido con el objetivo de mejorar la integración de la zona oriental del país y favorecer su desarrollo productivo mediante una mejor comunicación con los mercados internos e internacionales.

Con la construcción del tramo Paraíso – El Tinto se logró contribuir con los objetivos de desarrollo planteados al inicio del Programa, es decir:

- Se redujo el tiempo promedio de viaje,
- Se incrementó el tráfico promedio diario anual, y
- Se disminuirán los costos de operación, (sujeto a verificación en la Evaluación Económica Ex - Post).

A nivel de productos y componentes, el programa los desarrolló de manera satisfactoria, destacándose la construcción y pavimentación del tramo Paraíso – El Tinto, subcomponente principal del préstamo, que se cumplió íntegramente. Asimismo, se cumplieron subcomponentes menores como: mantenimiento en ripio, supervisiones técnicas de obras y estudios. En lo que se refiere al fortalecimiento institucional, se apoyó en la

conformación del grupo técnico de apoyo que asistió en labores de gestión técnica, administrativa y de ejecución de la construcción del corredor de integración Santa Cruz – Puerto Suárez.

En la Revisión de la Calidad del Diseño, se coincidió en que el proyecto (BO-0036) atendía las necesidades detectadas en esa época y fue diseñado con componentes y subcomponentes apropiados para ese fin, considerando que adicionalmente se preparó un proyecto socio-ambiental independiente (BO-0033 Proyecto de Protección Ambiental y Social del Corredor Vial Santa Cruz – Puerto Suarez) financiado con el Préstamo 1099/SF-BO.

Se resaltó además que el proyecto generó importantes externalidades positivas, entre las que se destaca que por la importancia que tiene el Corredor de Integración Santa Cruz – Puerto Suárez, hizo que el Gobierno boliviano consiga financiamientos paralelos para la construcción y pavimentación de los otros tramos del corredor, sin esperar una segunda fase.

La ABC coincidió con todos los aspectos antes mencionados, incorporando al documento del PCR 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:

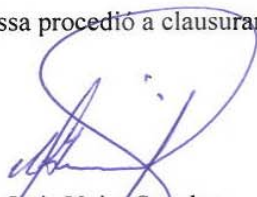
- Fue eficiente en el cumplimiento de su labor, en los aspectos técnicos, administrativos y financieros del programa.
- En todo momento respetaron las normas y procedimientos del Banco para adquisiciones, desembolsos, informes y estados financieros. La coordinación de la ABC para proyectos financiados 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 con él se pudo salvar las dificultades que se presentaron en la ejecución del Proyecto.

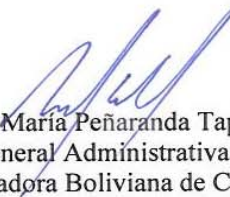
Las lecciones aprendidas se encuentran expresadas en el PCR.

III. Clausura

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




Lic. Luis Yujra Segales
Coordinador de la ABC para Proyectos BID



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



Enrique Sossa
Especialista Sectorial BID

 <p>Banco Interamericano de Desarrollo Informe de Terminación de Proyecto –2006 PCR Evaluación del Prestatario</p>	
Nombre del Proyecto: 1101/SF-BO PROYECTO CORREDOR DE INTEGRACION SANTA CRUZ-PUERTO SUAREZ, PRIMERA FASE.	
Agencia(s) Ejecutora(s): ADMINISTRADORA BOLIVIANA DE CARRETERAS (ABC)	
Prestatario: ESTADO PLURINACIONAL DE BOLIVIA	
Fecha de Aprobación del Proyecto: 17/07/2002	Fecha Efectividad Contrato: 17/07/2002
Fecha Evaluación Prestatario: 31/01/2012	Fecha Esperada Taller de Cierre: 07/02/2012

Clasificación del Desempeño del Proyecto por el Prestatario	
<u>La probabilidad de Lograr su Objetivo(s) de Desarrollo:</u> <input checked="" type="checkbox"/> Muy Probable (MP) <input type="checkbox"/> Probable (P) <input type="checkbox"/> Poco Probable (PP) <input type="checkbox"/> Improbable (I)	
<u>Implementación del Proyecto:</u> <input type="checkbox"/> Muy Satisfactorio (HS) <input checked="" type="checkbox"/> Satisfactory (S) <input type="checkbox"/> Poco Satisfactorio (PC) <input type="checkbox"/> Muy Insatisfactorio (MI)	
<u>Sostenibilidad de Resultados de Proyecto:</u> <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)
<u>Comentarios:</u> - Pese al cambio de Organismo Ejecutor, del Ex Servicio Nacional de Caminos (SNC) por la Administradora Boliviana de Carreteras (ABC), se logró terminar el proyecto salvando todas las dificultades técnicas que se presentaron y cambios en los precios de materiales de construcción que se dio en el país.

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)
<u>Comentarios:</u> - Durante la ejecución del programa se mantuvo una estrecha coordinación entre la Representación del Banco y el Organismo Ejecutor, lo que permitió salvar las dificultades presentadas a lo largo de la ejecución del proyecto principal como fue la construcción del tramo Paraiso-El Tinto, mas aún si se toma en cuenta la transición por la creación de la Administradora Boliviana de Carreteras en reemplazo del Servicio Nacional de Caminos. - La experiencia del sectorialista en proyectos viales fue fundamental para la solución que se dio cuando se enfrentó el incremento en el precio de los materiales y se tuvo que aplicar pavimento rígido en lugar de pavimento flexible, lo que posibilitó destrabar un problema muy difícil de solucionar en su momento y que fue fundamental para alcanzar el objetivo final, tener construidos los 125 km del tramo.

Sugerencias Adicionales para Mejorar el Desempeño del Banco

Comentarios/sugerencias adicionales para mejorar el futuro desempeño del Banco.

- Se puede comentar que las diferentes misiones de administración de la sede (en los últimos años) comprendieron realmente la situación por las que atravesó el proyecto y sus recomendaciones fueron muy positivas y de aplicación real, lo que también coadyuvó al logro de los objetivos.
- Como sugerencia, sería bueno que se considere que cuanto menos condiciones tiene un contrato de préstamo se facilita su ejecución.
- Un elemento que aplica a todas las operaciones con el BID es el plazo de ejecución, el mismo que sugerimos 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 supeditado al clima político del país, que puede estar a favor o en contra de las políticas del gobierno de turno.



Lic. Luis A. Yujra Segales
Coordinador ABC/BID



Lic. Maria Peñaranda Tapia
Directora General Administrativa Financiera