



Clasificación de Archivo: PO-BO-L1015-Rptf

Fecha: 24 de julio de 2015

Sr. Néstor Roa  
Jefe de División, INE/TSP

Sr. Héctor Malarín  
Representante, CAN/CBO

**Asunto:** **Bolivia.** Programa de Mantenimiento Vial por Estándares (BO-L1015, 940/BL-BO; 1940/OC-BO y 1940/SF-BO). Informe de Terminación de Proyecto (PCR). Aprobación.

**Proceso QRR**

El Informe de Terminación de Proyecto (PCR) fue distribuido electrónicamente para Revisión de Calidad y Riesgo (QRR) solicitando comentarios el 6 de junio de 2015. Los comentarios recibidos, así como las acciones acordadas han sido documentados en el Informe de Resultados y Minuta QRR adjunta y se encuentran reflejados en el documento PCR.

**Asuntos no resueltos** Ninguno.

**Próximo paso**

De acuerdo a la Política de Acceso a la Información del Banco (GN-1831-18 y OP-102, A17), una vez aprobado el PCR, desde la Oficina de la Representación del Banco, se enviará una comunicación formal al Organismo Ejecutor solicitándole su no objeción para proceder con la publicación del documento y sus anexos en la página web del Banco, otorgándole un plazo de 45 días calendario. En caso de no recibir respuesta en el periodo mencionado, se asumirá que no existe objeción alguna y se procederá con la publicación bajo silencio administrativo.

**Documentos incluido**

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



## Informe de Terminación de Proyecto

### PCR

País	Bolivia
Nombre del proyecto	Programa de Mantenimiento Vial por Estándares
Proyecto	BO-L1015
Préstamo	1940/OC-BO; 1940/BL-BO; y 1940/SF-BO
Sector	Transportes/Caminos Troncales
Subsector	Carreteras
Equipo de proyecto original	Luis Uechi (INE/TSP) Jefe de equipo; Vera Lucía Vicentini, Miroslava Nevo y Giselle Apat (INE/TSP); Norberto Diamanti (VPC/PDP); Mariano Perales (PDP/CBO); Teresa Faria (LEG/LEG); y Jaime Fernández (Consultor CAN/CBO)
Fecha de QRR	15 de junio, 2015
Fecha de aprobación	24 de julio, 2015

PCR equipo	Autor principal y miembros: Rafael Capristan (TSP/CPE); Caterina Vecco (INE/TSP); y Edgar Ascarrunz (Consultor TSP/CBO)
------------	---

## ÍNDICE

<b>I.</b>	<b>INFORMACIÓN BÁSICA .....</b>	<b>2</b>
<b>II.</b>	<b>EL PROYECTO.....</b>	<b>2</b>
	A. Contexto del proyecto.....	2
	B. Descripción del proyecto .....	3
	C. Revisión de la calidad del diseño.....	4
<b>III.</b>	<b>RESULTADOS.....</b>	<b>5</b>
	A. Efectos directos .....	5
	B. Externalidades.....	6
	C. Productos .....	7
	D. Costos del proyecto .....	9
<b>IV.</b>	<b>IMPLEMENTACIÓN DEL PROYECTO .....</b>	<b>9</b>
	A. Análisis de los factores críticos.....	9
	B. Desempeño del prestatario/organismo ejecutor.....	10
	C. Desempeño del Banco .....	11
<b>V.</b>	<b>SOSTENIBILIDAD .....</b>	<b>11</b>
	A. Análisis de factores críticos .....	11
	B. Riesgos potenciales .....	11
	C. Capacidad institucional.....	11
<b>VI.</b>	<b>EVALUACIÓN Y SEGUIMIENTO .....</b>	<b>12</b>
	A. Información sobre resultados .....	12
	B. Seguimiento futuro y evaluación ex-post .....	12
<b>VII</b>	<b>LECCIONES APRENDIDAS .....</b>	<b>13</b>

## **ANEXOS**

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

## **ENLACES ELECTRÓNICOS**

1. Memoria fotográfica <a href="http://idbdocs.iadb.org/WSDocs/getDocument.aspx?DOCNUM=39640699">http://idbdocs.iadb.org/WSDocs/getDocument.aspx?DOCNUM=39640699</a>
2. Cuadro de financiamiento <a href="http://idbdocs.iadb.org/WSDocs/getDocument.aspx?DOCNUM=39640717">http://idbdocs.iadb.org/WSDocs/getDocument.aspx?DOCNUM=39640717</a>
3. Cuadro de financiamiento original versus vigente <a href="http://idbdocs.iadb.org/WSDocs/getDocument.aspx?DOCNUM=39640725">http://idbdocs.iadb.org/WSDocs/getDocument.aspx?DOCNUM=39640725</a>
4. Componentes del préstamo <a href="http://idbdocs.iadb.org/WSDocs/getDocument.aspx?DOCNUM=39640736">http://idbdocs.iadb.org/WSDocs/getDocument.aspx?DOCNUM=39640736</a>
5. Detalle de obras obligatorias ejecutadas y sus cantidades <a href="http://idbdocs.iadb.org/WSDocs/getDocument.aspx?DOCNUM=39640752">http://idbdocs.iadb.org/WSDocs/getDocument.aspx?DOCNUM=39640752</a>

## **ABREVIATURAS Y ACRÓNIMOS**

ABC	Administradora Boliviana de Carreteras
BID	Banco Interamericano de Desarrollo
GdB	Gobierno de Bolivia
CO	Capital Ordinario
FOE	Fondo de Operaciones Especiales
MOPSV	Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda
OE	Organismo Ejecutor
PND	Plan Nacional de Desarrollo
RVF	Red Vial Fundamental
UTME	Unidad Técnica de Mantenimiento por Estándares
VIPFE	Viceministerio de Inversión Pública y Financiamiento Externo

## I. INFORMACIÓN BÁSICA

Datos básicos (montos en US\$)	
<b>Proyecto:</b> BO-L1015	<b>Título:</b> Programa de Mantenimiento Vial por Estándares
<b>Préstamo:</b> 1940/BL-BO; 1940/OC-BO; y 1940/SF-BO	
<b>Prestatario:</b> Bolivia	<b>Fecha aprobación Directorio:</b> 12 diciembre, 2007
<b>Organismo Ejecutor (OE):</b> Administradora Boliviana de Carreteras (ABC)	<b>Fecha efectividad contrato préstamo:</b> 15 mayo, 2008
	<b>Fecha elegibilidad primer desembolso:</b> 16 octubre, 2008
<b>Sector:</b> Transporte	<b>Meses en ejecución:</b> * desde aprobación: 78 * desde efectividad del contrato: 73
	<b>Períodos de desembolso:</b> <b>Fecha original desembolso final:</b> 15 mayo, 2013 <b>Fecha actual desembolso final:</b> 14 mayo, 2014 <b>Extensión acumulativa (meses):</b> 12
<b>Reducción de la Pobreza (PTI):</b>	No
<b>Equidad Social (SEQ):</b>	No
<b>Clasificación ambiental:</b>	N/A. El programa no generará impactos negativos significativos
	<b>En estado de alerta:</b> <b>Está el proyecto en alerta por PAIS:</b> 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 aumentará la competitividad del aparato productivo regional y la integración económica y social de sus pobladores, mediante la mejora sostenible de las condiciones del transporte de cargas y pasajeros en parte de la Red Vial Fundamental (RVF) pavimentada de Bolivia, objetivo alineado con las políticas definidas en el Plan Nacional de Desarrollo de Bolivia (PND) y en la Estrategia del Banco, permitiendo a la Administradora Boliviana de Carreteras (ABC) pasar de una modalidad de contratación por precios unitarios a otra por niveles de servicios y experimentar nuevos conceptos e instrumentos para la gestión y conservación de la RVF, evitando el deterioro prematuro del patrimonio vial en general y al mismo tiempo asegurando un nivel de servicio adecuado a los usuarios a un costo razonable.

### A. Contexto del proyecto

- 2.2 Históricamente, Bolivia ha dispuesto considerables esfuerzos financieros para la mejora de su RVF, que a pesar de esto, cuando se preparó el proyecto, la infraestructura vial del país aún presentaba fuertes deficiencias que constituían una barrera considerable

para la competitividad de su economía. En efecto, el estado de algunas vías no era el adecuado por deficiencia de la conservación, y los fletes de carga así como las tarifas para pasajeros eran muy superiores a los existentes en países vecinos. En muchos casos las carreteras pavimentadas con mayor demanda no recibían el mantenimiento adecuado debido a restricciones de recursos presupuestarios para atenderla.

- 2.3 Dada la importancia estratégica del subsector vial para el desarrollo sostenible de Bolivia, y que la insuficiencia en los mecanismos de gestión del mantenimiento, sumado al insuficiente presupuesto destinado a esta actividad, el Gobierno de Bolivia a través de la ABC solicitó al Banco una operación de préstamo para desarrollar un Programa de Mantenimiento Vial por Estándares.
- 2.4 Asimismo, dado que a través del programa de conservación Provia Bolivia, ya existe en ciertos tramos de la red una experiencia preliminar de contratación del mantenimiento rutinario por niveles de servicio, mediante el uso de microempresas de conservación vial, el presente programa buscará construir sobre la base de la experiencia existente y las lecciones aprendidas, ampliando el alcance del modelo de gestión del mantenimiento vial por estándares integrando a las microempresas existentes y fomentando la adopción de un sistema que garantice la preservación de la RVF así como su sostenibilidad en el tiempo.
- 2.5 La ABC fue el Organismo Ejecutor (OE) del proyecto.

## **B. Descripción del proyecto**

- 2.6 **Objetivos del desarrollo.** El objetivo general del programa es apoyar el aumento de la competitividad del aparato productivo regional y la integración económica y social de sus pobladores, mediante la mejora sostenible de las condiciones del transporte de cargas y pasajeros en varios corredores principales de la RVF pavimentada de Bolivia.
- 2.7 Los objetivos específicos son: (i) reducir los costos de transporte mediante la mejora de las condiciones de transitabilidad y de seguridad vial de una porción sustancial de corredores y rutas nacionales prioritarias, que conectan sus zonas de producción con el mercado interno y de los países vecinos, y (ii) preservar el patrimonio vial del país, promoviendo su sostenibilidad mediante el desarrollo e implementación de mecanismos apropiados de mantenimiento.
- 2.8 Este programa consiste en el mantenimiento vial por estándares, a fin de controlar y revertir el proceso de deterioro prematuro y el incremento de los costos de rehabilitación y mantenimiento, así como también mejorar el nivel de servicio a los usuarios en 497 km de tramos pavimentados de las rutas 1 y 4 de la RVF, en el Corredor Santa Cruz - Cochabamba - La Paz - Tambo Quemado, principal corredor de exportación e importación y de mayor flujo vehicular de Bolivia.
- 2.9 El costo total previsto del programa fue estimado en US\$21 millones, a ser financiados con cargo a recursos del Capital Ordinario (CO) y del Fondo de Operaciones Especiales (FOE) en una proporción de 70% y 30% del Banco.
- 2.10 No hay diferencias respecto a los objetivos originales y no fue necesario que el programa sea reformulado, solo fueron modificadas metas físicas como se indicará en el Cuadro de Productos.
- 2.11 **Componentes.** Para lograr los objetivos mencionados, según el contrato de préstamo, el programa comprende los siguientes componentes a ser financiados con recursos del Banco:
  - 1. **Obras de mantenimiento vial por estándares.** Financió los contratos de obra a fin de controlar y revertir el proceso de deterioro prematuro y el incremento de los costos de rehabilitación y mantenimiento, así como mejorar el nivel de servicio a los usuarios en el

Corredor Santa Cruz – Cochabamba – La Paz – Tambo Quemado. Los tramos de rutas a ser cubiertos son:

Tambo Quemado – Patacamaya	188,59 km
Patacamaya – Caracollo	89,32 km
Montero – Río Ichilo – Ivirgarzama – Puerto Villarroel	219,10 km
Total obras de mantenimiento vial por estándares	497,01km

- 2.12 El contrato abarcó las siguientes obligaciones: (i) la ejecución dentro del primer año del contrato de las obras obligatorias identificadas en algunos tramos de las carreteras para alcanzar los estándares comprometidos, con base en diseños preliminares y especificaciones propuestos por la ABC; (ii) la gestión y ejecución de obras y tareas de mantenimiento que se estimaron conveniente para mantener los estándares acordados en todos los elementos de la carretera; (iii) la ejecución de obras de emergencia, con base en los diseños y especificaciones preparados por la ABC; y (iv) la gestión socioambiental de las obras que engloba el contrato, con base al plan de gestión socio-ambiental aprobado.

- 2.13 También financió la supervisión técnica y ambiental de las obras.

## 2. Apoyo a las capacidades e instrumentos de gestión de la ABC

- 2.14 Dirigido a apoyar el desarrollo y consolidación de un sistema moderno y sostenible de gestión de la conservación de la RVF y financiará actividades como ser: (i) capacitación del personal de ABC en aspectos específicos del mantenimiento por estándares; (ii) difusión pública de la modalidad a través de talleres y seminarios de capacitación a contratistas y firmas consultoras; (iii) fortalecimiento de la gestión ambiental y sociocultural de la ABC en las áreas de gestión, capacitación y equipamiento para un adecuado manejo de la temática en los proyectos de mantenimiento vial por estándares, incluyendo la capacitación a microempresarios y contratistas; (iv) diseño e implementación de un sistema de gestión de calidad para el mantenimiento por estándares a ser certificado por autoridad competente; y (v) apoyo al sistema de control de pesos y dimensiones con el fin de su actualización y mejoramiento, incluyendo estudios de origen-destino y estratigrafía de cargas, y el desarrollo y elaboración de normativa técnica-legal a ser presentada a las autoridades legislativas para su consideración.

## 3. Ingeniería y administración

- 2.15 Incluyó e recursos para: (i) estudios de preinversión para identificar y desarrollar proyectos que posibiliten replicar la modalidad al resto de la red; (ii) consultorías de apoyo a la ABC en temas específicos vinculados con la gestión del mantenimiento por estándares; (iii) administración del programa, incluyendo la conformación y fortalecimiento de una Unidad Técnica de Mantenimiento por Estándares (UTME) a cargo de la coordinación del programa; (iv) diseño e implementación de sistemas de administración, monitoreo y evaluación de resultados; y (v) auditoría externa independiente.

## C. Revisión de la calidad del diseño

- 2.16 El proyecto BO-L1015 atendió las necesidades detectadas en la época y fue diseñado con componentes apropiados para ese fin.

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

- 3.1 El informe de evaluación "ex post" sobre los resultados del programa, se realizará en 2017, a los 3 años de la fecha del último desembolso, tal como lo establece la Cláusula 5.07 del Contrato de Préstamo. No obstante, de acuerdo con datos reportados por el OE, en lo que se refiere al índice promedio de estado y al índice de estado relacionado con elementos de seguridad, del tramo Montero – Ichilo – Ivirgarzama – Puerto Villarroel que representa el 77.36% de la intervención con recursos del programa, se puede vislumbrar que se cumplirán los resultados esperados.

#### A. Efectos directos

Logro de los objetivos de desarrollo (OD)		
<b>Objetivos de desarrollo y propósito.</b> Apoyar el aumento de la competitividad del aparato productivo regional y la integración económica y social de sus pobladores, mediante la mejora sostenible de las condiciones del transporte de cargas y pasajeros en varios corredores principales de la RVF pavimentada de Bolivia, con el propósito de preservar el patrimonio vial del país y reducir los costos de transporte mediante la mejora de las condiciones de transitabilidad y de seguridad vial.		
<b>1. Reducción promedio de costo de operación vehicular en los kilómetros intervenidos por el programa</b>		
Clasificación: probable		
Indicador: reducción de 0% a 3%		
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 0% (2010)	1.1E 3% (2014)	1.1 % (2014) (*)
<b>2. Incremento, en el tiempo, del índice promedio de estado</b>		
Clasificación: probable		
Indicador: incremento de 60% a 90%		
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 60% (2010)	2.1E 90% (2014)	2.1 93% (2014) (**)
<b>3. Aumento de la opinión favorable de los usuarios respecto a los kilómetros intervenidos por el Programa</b>		
Clasificación: probable		
Indicador: incremento de 0% a 20%		
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>	
3.1B 0% (2010)	3.1E 20% (2014)	3.1 % (2014) (*)
<b>4. En los kilómetros intervenidos, el índice de estado relacionado con elementos de seguridad vial se incrementa y se mantiene en el tiempo.</b>		
Clasificación: probable		
Indicador : incremento de 50% a 90%		
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>	
4.1B 50% (2010)	4.1E 90% (2014)	4.1 96% (2014) (**)
<b>Reformulación.</b> [X] N/A		
<b>Reajuste ISDP:</b> [X] N/A		

Resumen de los objetivos de desarrollo clasificación (OD):			
[ ] Muy Probable(MP)	[X] Probable (S)	[ ] Poco Probable (PP)	[ ] Improbable (MI)
<p>(*) La evaluación final sobre los resultados del programa se realizará en 2017, a los tres años de la fecha del último desembolso.</p> <p>(**) Los resultados logrados, de acuerdo al reporte del OE, han superado lo que se tenía planificado; sin embargo, se debe considerar que la evaluación final sobre los resultados del Programa se realizará en 2017, a los tres años de la fecha del último desembolso.</p>			
<p><b>Estrategia de País.</b> El propósito básico del PND es: (i) mejorar las vías de comunicación, que permitan reducir los costos de transporte; (ii) lograr que la expansión, mejoramiento y mantenimiento de la infraestructura vial se realice con costos razonables y procesos de ejecución eficiente y transparente; y (iii) fortalecer la integración nacional e internacional con inversiones prioritarias en infraestructura. Para el logro de estos objetivos, se plantearon tres grandes políticas como son: (i) la vertebración interna y la integración externa del país con el resto del mundo; (ii) la ejecución de inversiones eficientes en infraestructura; y (iii) la recuperación del patrimonio vial, en el sector transporte.</p> <p>En materia de vertebración interna e integración externa, se plantea la estrategia de desarrollo y mantenimiento vial, priorizando los ejes de integración del norte, este - oeste y sur, identificando en cada eje, varios proyectos específicos.</p>			
<p>El mantenimiento vial por estándares de los tramos: (i) Tambo Quemado – Patacamaya (64 km); y (ii) Montero – Ichilo – Ivirgarzama – Puerto Villarroel (219 km), que forman parte de las Rutas 1 y 4 de la RVF, en el corredor Santa Cruz – Cochabamba – La Paz – Tambo Quemado, principal corredor de exportación e importación y de mayor flujo vehicular de Bolivia, ha asegurado la mejora de la carretera, el beneficio a las poblaciones adyacentes y ha facilitado el normal flujo vehicular, mejorando la calidad de vida de los habitantes de los sectores intervenidos. El proyecto ha generado importantes impactos positivos resultantes de las actividades del mantenimiento, con la consecuente mejora de la transitabilidad y seguridad vial, reduciendo los costos de operación del transporte, permitiendo una mayor conectividad regional y el consecuente incremento de la competitividad. Asimismo, ha contribuido a crear oportunidades de crecimiento económico y de trabajo temporal, durante la ejecución de las obras; además del permanente tráfico internacional de pasajeros y mercaderías. Finalmente, con la ejecución del programa se mejoró la integración interna y externa del país, favoreciendo su desarrollo productivo mediante una mejor comunicación con los mercados interno e internacional.</p>			

## B. Externalidades

- 3.1 **Inclusión de microempresas.** Las actividades de conservación por niveles de servicio son usualmente realizadas por empresas, quienes realizan las actividades iniciales de rehabilitación así como la propia conservación. En el caso de este programa, las obras de mantenimiento vial por estándares fueron ejecutadas por empresas contratistas pero con el requisito de contratar a las microempresas que forman parte del programa de conservación "PROVIAL Bolivia", para un conjunto de actividades que forman parte del mantenimiento rutinario. Las microempresas son unos grupos de socios localizados en las cercanías de la vía, y ha sido una experiencia muy relevante por parte de la ABC. En este caso, se ha logrado combinar los trabajos que realiza una empresa, por niveles de servicio incorporando a 10 microempresas para la realización de determinadas actividades, lo cual permite seguir ampliando la participación de microempresas.
- 3.2 **Generación de oferta de empresas para conservación vial.** El sistema de mantenimiento vial por estándares, fue implementado en Bolivia como primera experiencia y las empresas que realizaban el mantenimiento de manera tradicional vieron con mucha desconfianza la nueva modalidad, lo que generó poco interés de participar en las licitaciones (dos licitaciones declaradas desiertas). Sin embargo, los resultados positivos del programa pueden haber generado el interés de otras empresas, puesto que la ABC ha continuado con la implementación de estos esquemas de conservación y ya no ha

tenido el inconveniente de la poca oferta de postores, por el contrario, en algunos caso, se ha generado amplia competencia, lo que evidenciaría el inicio de una oferta de empresas para la conservación vial.

### C. Productos

Progreso en la implementación (PI)			
Componentes (productos)	Indicadores claves del producto		
<b>1. Componente I. Obras de mantenimiento vial por estándares:</b>  1.1 Tramo Patacamaya–Tambo Quemado 1.2 Tramo Patacamaya - Caracollo 1.3 Tramo Montero - Ichilo – Ivirgarzama – Puerto Villarroel. 1.4 Supervisión técnica de obras, con firmas consultoras especializadas (Supervisiones Contratadas). Costo total Componente I: US\$ x miles 22,773.63 Contrapartida: US\$ x miles 2,418.76 BID: US\$ x miles 20,354.87 Desembolsado BID %: 99.80 <b>Clasificación: S</b>	Productos planeados		Fin de proyecto término de proyecto
	Línea de base	Al término del proyecto	
	1.1B 0 km (2010)	1.1E 188 km (2014)	1.1 64 km (2014)
	1.2B 0 km (2010)	1.2E 89 km (2014)	1.2 89 km (2014)
	1.3B 0 km (2010)	1.3E 219 km (2014)	1.3 219 km (2014)
	1.4B 0 (2010)	1.4E 2 (2014)	1.4 2 (2014)
<b>Diferencias entre los productos planeados y actuales:</b> 1.1 El componente se cumplió satisfactoriamente hasta la ejecución de las obras obligatorias (puesta a punto), los trabajos de mantenimiento por estándares culminarán en noviembre de 2015 con recursos locales. Esta modalidad de mantenimiento fue implementada como experiencia piloto, por lo que las empresas vieron con desconfianza éste nuevo modo, demostrando poco interés de participar en las licitaciones (dos licitaciones declaradas desiertas); asimismo, en el tiempo transcurrido desde los estudios realizados inicialmente hasta la adjudicación de las obras, el deterioro del tramo a ser intervenido se acrecentó aún más, lo que ocasionó el incremento de los costos. Este aspecto determinó la reducción del alcance de 188 a 64,02 km en el Tramo Patacamaya-Tambo Quemado. 1.2 Las obras del tramo Patacamaya-Caracollo que originalmente estaban previstas a ser financiadas por recursos del Banco en el marco del presente Programa, fueron ejecutadas en su totalidad con recursos del Gobierno, en el marco de la ejecución de otro proyecto que fue la construcción de la doble vía La Paz-Oruro. En ese sentido, si bien la vía no fue intervenida con recursos del Programa (ni contrapartida local), la meta sí fue cumplida directamente por el Gobierno incluso con mayores estándares que los previstos en el Programa. 1.3 En términos generales, el componente se cumplió satisfactoriamente y las obras se ejecutaron con los elementos de seguridad suficientes para proveer una carretera confiable, confortable y segura. 1.4 Las supervisiones se cumplieron satisfactoriamente.			
[ ] Muy Satisfactorio (MS)	[X] Satisfactorio (S)	[ ] Poco Satisfactorio (PS)	[ ] Muy Insatisfactorio (MI)

<b>2. Componente II. Apoyo a las capacidades e instrumentos de gestión de la ABC:</b> 2.1 Capacitación de funcionarios de la ABC; difusión pública; capacitación socioambiental a contratistas, firmas consultoras y microempresas; sistema de gestión de calidad. Costo total Componente II: US\$ x miles 191.91 Contrapartida: US\$ x miles 0.00 BID: US\$ x miles 191.91 Desembolsado BID %: 100.00 <b>Clasificación: S</b>	<u>Productos planeados</u> <u>Línea de base</u> <u>Al término del proyecto</u>		<u>Fin de proyecto</u> <u>término de proyecto</u>
	2.1B 0 (2010)	2.1E 155 (2014)	2.1 162 (2014)
<b>Diferencias entre los productos planeados y actuales.</b> 2.1 El componente se cumplió satisfactoriamente y no hubo diferencias con lo planeado. Se realizaron talleres y seminarios orientados a la difusión y capacitación de la modalidad de mantenimiento vial por estándares, dirigidos a funcionarios del OE, empresas constructoras, firmas consultoras y microempresas.			
<input type="checkbox"/> Muy satisfactorio (MS)	<input checked="" type="checkbox"/> Satisfactorio (S)	<input type="checkbox"/> Poco satisfactorio (PS)	<input type="checkbox"/> Muy insatisfactorio (MI)
<b>3. Componente III. Ingeniería y administración:</b> 3.1 Estudios 3.2 Unidad Técnica de Mantto. por Estándares (UTME) consolidada 3.3 Auditoria Externa Financiera y Operativa Costo total Componente II: US\$ x miles 409.71 Contrapartida: US\$ x miles 0.00 BID: US\$ x miles 409.71 Desembolsado BID %: 100.00 <b>Clasificación: S</b>	<u>Productos planeados</u> <u>Línea de base</u> <u>Al Término del proyecto</u>		<u>Fin de proyecto</u> <u>término de proyecto</u>
	3.1B 0 (2010)	3.1E 2 (2014)	3.1 2 (2014)
	3.2B 0 (2010)	3.2E 1 (2014)	3.2 1 (2014)
			3.3 Cumplido
<b>Diferencias entre los productos planeados y actuales:</b> 3.1 La elaboración de estudios se cumplió satisfactoriamente. 3.2 La consolidación de la unidad técnica de mantenimiento por estándares se cumplió satisfactoriamente. 3.3 Las Auditorías Externas se cumplieron satisfactoriamente.			
<input type="checkbox"/> Muy Satisfactorio (MS)	<input checked="" type="checkbox"/> Satisfactorio (S)	<input type="checkbox"/> Poco Satisfactorio (PS)	<input type="checkbox"/> Muy Insatisfactorio (MI)
<b>Resumen del progreso en la implementación clasificación (PI):</b>			
<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

Costo total del proyecto - planeado (BID US\$21,000,000)			Costo total del proyecto - actual (BID US\$20,956,492.48 APL US\$2,418.758.60)				% diferencia 11.31
Categoría	Monto	%	BID	LOCAL	Total	%	%
<b>1. Ingeniería y Administración</b>	<b>1,441</b>	<b>6,86</b>	<b>409.72</b>	<b>0.00</b>	<b>409.71</b>	<b>1,75</b>	<b>-71.57</b>
1.1 Estudios y Proyectos	450	2,14	30.48	0.00	30.48	0,13	-93,23
1.2 Administración del Proyecto (UTME)	621	2,96	299.84	0.00	299.84	1,28	-51,72
1.3 Monitoreo y evaluación	170	0,81	20.00	0.00	20.00	0.09	-88.24
1.4 Auditoría del Programa	200	0,95	59.39	0.00	59.39	0.25	-70.31
<b>2. Costos directos</b>	<b>17,939</b>	<b>85,42</b>	<b>20,546.78</b>	<b>2,418.76</b>	<b>22,965.54</b>	<b>98,25</b>	<b>28,02</b>
2.1 Obras de mantenimiento vial por estándares	16.200	77,14	19,121.48	2,373.63	21,495.11	91,96	32,69
2.2 Supervisión de obras	1.134	5,40	1,233.39	45.13	1,278.52	5,47	12,74
2.3 Apoyo a las capacidades e instrumentos de gestión de la ABC	605	2,88	191.91		191.91	0.82	-68.28
<b>3 Imprevistos</b>	<b>1,620</b>	<b>7,72</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>	<b>0,00</b>	-
3.1 Contingencias físicas y escalamiento de precios	1.620	7,72	0.00	0.00	0.00	0.00	100,00
<b>Total</b>	<b>21,000</b>	<b>100,0</b>	<b>20,956.49</b>	<b>2,418.76</b>	<b>23,375.25</b>	<b>100,00</b>	<b>11.31</b>

Se destaca nuevamente que las diferencias se ocasionan debido a que el sistema de mantenimiento vial por estándares, fue implementado en Bolivia como primera experiencia y las empresas que realizaban el mantenimiento de manera tradicional vieron con mucha desconfianza esta nueva modalidad, lo que generó poco interés de participar en las licitaciones (varias licitaciones desiertas). El tiempo transcurrido aumentó el deterioro de los tramos a intervenir, lo que incrementó el monto del Programa en un 11%. Si bien en el contrato original no se tenía previsto el aporte de recursos de Contrapartida, el incremento de costos de los proyectos durante la implementación del Programa requirió que el Estado Plurinacional de Bolivia asigne US\$2.418.758,60 de contrapartida local en aplicación al Artículo 6.04 de las Normas Generales del Contrato de Préstamo, para poder concluir los proyectos y cumplir con los objetivos previstos. Hacemos notar que el Banco desembolsó el 99.79% del total de los recursos del programa.

## IV. IMPLEMENTACIÓN DEL PROYECTO

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

- Factor negativo.** Retrasos en el inicio de las obras. El contrato de préstamo fue suscrito el 10 de enero de 2008 y entró en vigencia el 15 de mayo de 2008. El OE cumplió las condiciones previas al primer desembolso y el Banco otorgó la elegibilidad para desembolsos el 16 de octubre de 2008, las empresas constructoras iniciaron obras en el mes de abril de 2010 y septiembre de 2012. En consecuencia, se requirió de 24 y 56 meses para el inicio físico de los proyectos. Las demoras se

ocasionaron por la falta de conocimiento de la nueva modalidad de mantenimiento y el poco interés de las empresas para participar en los procesos licitatorios, bajo esta nueva modalidad de mantenimiento.

El tiempo transcurrido (4 años y 4 meses) desde la efectividad del programa hasta la adjudicación y firma de contrato para el mantenimiento del tramo Patacamaya – Tambo Quemado y el alto tráfico vehicular en la ruta, ocasionaron progresivamente un mayor deterioro del mismo, con relación al estudio realizado inicialmente, lo que generó la necesidad de efectuar ajustes en los estándares y volúmenes de mantenimiento. Esta situación derivó en el incremento del costo para efectuar las obras, resultando insuficientes los recursos disponibles en el programa, aspecto que ocasionó la reducción del alcance de 188 a 64,02 km.

Los problemas surgidos anteriormente requirieron realizar ajustes técnicos que incrementaron los costos de las obras y al no poderse incrementar el monto del crédito para ejecutar el trabajo completo ajustado y en aplicación al Artículo 6.04 (a) de las Normas Generales del Contrato de Préstamo, el Estado Plurinacional de Bolivia asignó US\$2.418.758,60 para concluir los proyectos de mantenimiento vial por estándares con éxito y cumpliendo con los objetivos propuestos.

2. **Factor positivo. Trabajo efectivo.** La ejecución de actividades de mantenimiento vial por estándares permitió conservar la carretera en buenas condiciones y al seleccionar y ejecutar adecuadamente los trabajos de mantenimiento y el momento de su aplicación, permitieron que los beneficios tanto para el contratista como para el usuario resulten significativos.
3. **Factor positivo. Resultados parciales del programa.** Los ajustes técnicos adoptados en ambos tramos, permitieron concluir los proyectos a satisfacción del ejecutor y de los usuarios como se refleja en los resultados reportados por el OE, en cuanto a la opinión favorable de los usuarios, al índice promedio, la seguridad vial y la reducción en los costos de operación vehicular, habiéndose conseguido parcialmente los resultados esperados con la ejecución de los proyectos, considerando que la evaluación ex-post se realizará en 2017.
4. **Factor positivo. Comportamiento del OE.** No obstante la alta rotación de personal en el OE, siempre se contó con personal técnico y administrativo asignado al proyecto que le dio continuidad al control y seguimiento.

## B. Desempeño del prestatario/OE

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 La ABC, OE cumplió sus compromisos en la parte técnica-administrativa para la ejecución del Programa de Mantenimiento Vial por Estándares.
- 4.2 En el área financiera no existieron problemas en la administración contable financiera de los recursos del proyecto, el OE llevó el control de manera ordenada y controlada posibilitando que los estados financieros y otros informes periódicos financieros, sean presentados libres de observaciones.
- 4.3 Se respetaron las normas y procedimientos del Banco para adquisiciones, desembolsos, informes y estados financieros.

- 4.4 El Viceministerio de Inversión Pública y Financiamiento Externo (VIPFE) en su calidad de representante del prestatario, atendió satisfactoriamente en todas las instancias en que fue solicitado.
- 4.5 En resumen, se puede señalar que el desempeño del prestatario/OE, 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 II elaborado por el OE.

**V. SOSTENIBILIDAD**

**A. Análisis de factores críticos**

- 5.1 Para que las obras de mantenimiento realizadas con este financiamiento tengan sostenibilidad, es necesario que las actividades de conservación 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, las Gerencias Regionales de Oruro y Santa Cruz, bajo cuya competencia están las obras que se ejecutaron con este proyecto, continúen con la atención necesaria para su conservación.

**B. Riesgos potenciales**

- 5.3 La ABC es una entidad estable que tiene la responsabilidad de administrar y mantener toda la RVF, 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 determinado proyecto.
- 5.4 El riesgo de que no se haga un mantenimiento adecuado a los tramos financiados con recursos del préstamo es bajo, debido a que forma parte del Corredor Bioceánico que conecta el Océano Pacífico con el Atlántico y es de prioridad para el Gobierno Nacional; además que estos tramos forman parte del plan de mantenimiento anual de la ABC.
- 5.5 Las amenazas naturales aumentan la vulnerabilidad y riesgos que enfrentan los proyectos viales en Bolivia; sin embargo, cuando se presentan estas emergencias, son atendidas inmediatamente por la ABC a través de las empresas de conservación vial que atienden estos tramos. Consiguientemente, este riesgo es bajo.

**C. Capacidad institucional**

- 5.6 La 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 personería 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.
- 5.7 La ABC tiene como misión institucional la integración nacional mediante la planificación y la gestión de la RVF, 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 para administrar la conservación vial a nivel nacional. El mantenimiento es realizado por una red de aproximadamente 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 está terciarizado mediante contratos con empresas constructoras que realizan esa función para la ABC.

- 5.9 La ABC es el OE de seis préstamos del Banco de los cuales uno está dedicado a la construcción y al mantenimiento por estándares.
- 5.10 Por lo anterior se considera que la ABC cuenta con la capacidad institucional 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.
- 6.2 El control financiero del proyecto fue efectuado por la Gerencia Nacional Administrativo Financiero del OE, mediante procedimientos establecidos y presentación de los estados financieros auditados durante la ejecución del proyecto, en el marco de la normativa vigente.
- 6.3 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.
- 6.4 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.
- 6.5 Las fuentes de información para la elaboración del presente documento provienen del sistema del OE, el Informe de Monitoreo del Progreso (PMR), el WLMS, informes mensuales de progreso, informes semestrales del OE.
- 6.6 Las líneas de base para los objetivos de desarrollo fueron suministradas por el ejecutor y por las firmas supervisoras.
- 6.7 Para la elaboración del presente Informe se recurrió a los archivos históricos del OE y del BID.

### B. Seguimiento futuro y evaluación ex-post

- 6.8 La Cláusula 5.03 del Contrato de Préstamo, compromete al OE a conservar las obras comprendidas en el ámbito del programa dentro de un nivel compatible con el servicio que deban prestar y de acuerdo con normas técnicas generalmente aceptadas; asimismo, la Cláusula 5.07 establece que a elección del prestatario se elaborará un informe de evaluación ex-post sobre los resultados del programa, tres años después de la fecha del último desembolso.



## **VII. LECCIONES APRENDIDAS**

- 7.1 No es recomendable iniciar obras que tengan diseños desactualizados respecto al estado actual de los tramos, debido a que este aspecto ocasiona que se tengan que realizar ajustes técnicos a los diseños a fin de lograr los objetivos propuestos. En este caso, luego de realizados los ajustes a los diseños se identificó un mayor costo de las obras e implicó que el estado plurinacional de Bolivia tuviera que asignar recursos adicionales para la realización de dichas obras..
- 7.2 El contratista además de ejecutar las obras de mantenimiento por estándares, tiene la responsabilidad de planificar las acciones necesarias que permitan garantizar que la carretera se mantenga mejor o igual que los estados o condiciones definidos como “estándares”, con el propósito de no incrementar los costos de mantenimiento.
- 7.3 El OE debe mantener actualizado un inventario de la RVF.
- 7.4 Difundir y promover esta modalidad al sector empresarial para que participen en futuros Proyectos de Mantenimiento Vial por Estándares, considerando la experiencia piloto en Bolivia.
- 7.5 Es factible garantizar el trabajo de las microempresas considerándolos dentro de los contratos de las empresas de mantenimiento, asegurando la continuidad de los trabajos a la conclusión del contrato.

## **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:** La Ing. Noemí Villegas Tufiño, Presidenta Ejecutiva de la Administradora Boliviana de Carreteras (ABC), delegó a los siguientes funcionarios para participar en la reunión: Sr. Luis Yujra, Coordinador de la ABC para proyectos BID; Sra. Iby Valle de la Sub – Gerencia de Conservación Vial; Sr. Wilder Murillo, de la Gerencia Nacional Administrativa Financiera; y Sr. Julio Paz, Consultor Especialista en Adquisiciones de la ABC.

**Banco:** Sr. Rafael Capristan Miranda, Especialista Sectorial TSP/CBO; Zoraida Arguello, Especialista Financiero FMP/CBO; Jimena Sanchez y Edgar Ascarrunz, Consultores CBO.

**Fecha:** 24 de marzo de 2015

### **I. Antecedentes**

La ejecución del programa concluyó formalmente su plazo de último desembolso el 14 de mayo de 2014, encontrándose a la fecha 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, para 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 de desarrollo del Programa es satisfactoria. .

Con el mantenimiento vial por estándares de los tramos Tambo Quemado – Patacamaya y Montero – Ichilo – Ivirgarzama – Puerto Villarroel, no obstante a que el informe de evaluación sobre los resultados del Programa se realizará en 2017, a los 3 años de la fecha del último desembolso tal como lo establece la cláusula 5.07 del Contrato de Préstamo, de acuerdo con los datos reportados por la ABC existe una alta probabilidad que en los Km intervenidos, se contribuirá con los objetivos de desarrollo planteados al inicio del Programa, es decir:

- Se reduciría el costo de transporte,
- Se incrementaría en el tiempo su índice promedio de estado,
- Se aumentaría la opinión favorable de los usuarios, y
- Se incrementaría y mantendría en el tiempo el índice de estado relacionado con elementos de seguridad vial.



A nivel de productos y componentes, el programa los desarrolló de manera satisfactoria, destacándose que las obras de mantenimiento vial por estándares del tramo Montero – Ichilo – Ivirgarzama – Puerto Villarroel se cumplieron íntegramente, mientras que en el tramo Patacamaya – Tambo Quemado se realizaron las obras obligatorias.

En la Revisión de la Calidad del Diseño, se coincidió en que el proyecto (BO-L1015) atendía las necesidades detectadas en esa época y fue diseñado con componentes y subcomponentes apropiados para ese fin.

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:

- Cumplió su labor, en los aspectos técnicos, administrativos y financieros del programa.
- 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 habiéndose logrado concluir el Programa.
- El Viceministerio de Inversión Pública y Financiamiento Externo (VIPFE) en su calidad de representante del Prestatario, atendió las instancias en que fue solicitado.

La Administradora Boliviana de Carreteras calificó como satisfactorio el desempeño del Banco, en la ejecución del Proyecto.

Las lecciones aprendidas se encuentran expresadas en el PCR.

### III. Clausura

El señor Rafael Capristan Miranda procedió a clausurar el taller, agradeciendo la participación de todos los presentes.



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




Zoraida Arguello  
Especialista Financiero FMP/CBO



Rafael Capristan Miranda  
Especialista Sectorial BID

## EVALUACIÓN DEL PRESTATARIO

 <p align="center"><b>Banco Interamericano de Desarrollo</b> Informe de Terminación de Proyecto –2006 PCR Evaluación del Prestatario</p>	
Nombre del Proyecto: PROGRAMA DE MANTENIMIENTO VIAL DE CARRETERAS PAVIMENTADAS POR ESTANDARES	
Agencia(s) Ejecutora(s): ADMINISTRADORA BOLIVIANA DE CARRETERAS	
Prestatario: ESTADO PLURINACIONAL DE BOLIVIA	
Fecha de Aprobación del Proyecto: 10/01/2008	Fecha Efectividad Contrato: 16/10/2008
Fecha Evaluación Prestatario: 20/03/2015	Fecha Esperada Taller de Cierre: 24/03/2015

Clasificación del Desempeño del Proyecto por el Prestatario	
<u>La probabilidad de Lograr su Objetivo(s) de Desarrollo:</u> <input type="checkbox"/> Muy Probable (MP) <input checked="" 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"/> Satisfactorio (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:	

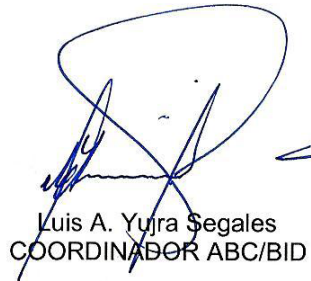
Desempeño del Prestatario
Por favor clasifique su propio desempeño durante la preparación y ejecución del Proyecto: <input type="checkbox"/> Muy Satisfactorio (MS) <input checked="" type="checkbox"/> Satisfactorio (S) <input type="checkbox"/> Poco Satisfactorio (US) <input type="checkbox"/> Muy Insatisfactorio (MI)
Comentarios:

Desempeño del Banco
Por favor clasifique el desempeño del Banco durante la preparación y ejecución del Proyecto. Elementos que deben ser considerados, incluir hasta que punto el Banco facilitó la participación en el diseño del proyecto, propuso adecuadas soluciones técnicas a problemas identificados, y respondió a las necesidades del Prestatario (sentido del tiempo a la respuesta del Banco, y selección de tipo de instrumento) así como asistencia técnica (y la flexibilidad de responder a situaciones de emergencia durante la implementación del proyecto. Sus comentarios serán incorporados en el PCR, sin ser alterados). Favor notar que esta sección será replicada sin alterar al cuerpo principal del PCR.
<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:



**Sugerencias Adicionales para Mejorar el Desempeño del Banco**

FUE UNA PRIMERA EXPERIENCIA DE LA MODALIDAD DE MANTENIMIENTO POR ESTANDARES Y SE TUVO UN APOYO EFECTIVO DEL BANCO PARA LA EJECUCION DEL PROGRAMA. EN LA ETAPA DE PREPARACION NO SE EFECTUO UN ADECUADO CALCULO DE RECURSOS PARA LOS TRAMOS ORIGINALMENTE PREVISTOS EN LA OPERACIÓN, POR LO QUE SE TUVO QUE RECURRIR A RECURSOS PROPIOS DE LA ABC PARA LA CONCLUSION DEL PROGRAMA.



Luis A. Yujra Segales  
COORDINADOR ABC/BID



Ing. Erick J. De Las Heras Arce  
GERENTE GENERAL  
Administradora Boliviana de Carreteras