

PMR Operational Report

Operation Number	BO-L 1095	Chief of Operations Validation Date	04/03/20
Year- PMR Cycle	Second period Jan-Dec 2019	Division Chief Validation Date	04/15/20
Last Update	04/03/20	Country Representative Validation Date	05/03/20
PMR Validation Stage	Validated by Representative		

Basic Data

Operation Profile

Operation Name	Road Infrastructure Development and Management Support Program for the Basic Roa	Loan Number	3385/BL-BO
Executing Agency	Administradora Boliviana de Carreteras	Sector/Subsector	TR-VPR - TRANSPORT-MAJOR HIGHWAYS
Team Leader	POVEDA, RAFAEL ANTONIO	Overall Stage	Disbursing (From eligibility until all the Operations are closed)
Operation Type	Loan Operation	Country	Bolivia
Lending Instrument	Investment Loan	Convergence related Operation(s)	
Borrower	REPUBLICA DE BOLIVIA		

Environmental and Social Safeguards

Impacts Category	B	Was/Were the objective(s) of this operation reformulated?	NO
Safeguard Performance Rating	Partially Satisfactory	Date of approval	
Safeguard Performance Rating - Rationale	<p>Tramo Achacachi – Escoma : El Tramo se encuentra en su fase final de la etapa de rehabilitación, para la cual ha presentado todos los planes de cierre y actividades del plan de acción acordados durante la última misión. Se pudo también verificar el cierre de los diferentes campamentos, áreas industriales y buzones. Quedan pendientes algunos ajustes acordados en el Plan de Acción Ambiental y Social de la presente misión, como los referidos a las actas de cierre de campamento de la empresa contratista, áreas de acopio de llantas, aceites y baterías, atención a los riesgos que aun persisten para los estudiantes de la Unidad Educativa de la comunidad de Cajata, reportar al Banco el accidente que se ha producido en la denominada “Curva de la Muerte” y mejorar la señalización en la carretera.</p> <p>En la supervision que se realizó conjuntamente con la supervision técnica sectorial se visito solo el tramo descrito anteriormente. Para los otros tramos, se ha revisado la información entregada por la ABC (que esta desfasada en un semestre), y se ha programado la visita para noviembre 2019.</p> <p>Tramo Angostura-Bermejo (IV): La empresa contratista es SERGUT, inició actividades en enero de 2017, ahora cuenta con una empresa supervisora CONCREMAT. Cuentan con varios planes de gestión ambiental y social aprobados por el Banco y documentos de las actividades de socialización, acuerdos y de atención/resolución de quejas realizadas en el marco del Programa de Relacionamento Comunitario.</p> <p>También, cuentan con un Plan de Reasentamiento (que se denominará Plan de Responsabilidad Social) que involucra a todos los afectados y debe ser puesto en consulta de los mismos.</p> <p>Se ha realizado la liberación total del sector del nuevo peaje. Solo existe un afectado, Sr. Andrés Romero, con quien se ha socializado los trabajos a realizar y se tiene un acta de acuerdo.</p> <p>Se tiene avances importantes en la gestión de las actividades de señalización y capacitación para el Área Protegida.</p> <p>Tramo Comarapa-Mataral (I): La empresa contratista LEVOLUTION ENGENHARIA, como la empresa supervisora CONCREMAT. Presentaron el cumplimiento del Plan de Acción acordado en la supervision de septiembre de 2018.</p> <p>Tramo San Andres de Machaca - Santiago de Machaca: Presentaron planes ambientales y sociales aprobados por la Supervisión y ABC, y algunos estan en proceso de aprobación para su envío al Banco.</p> <p>Cuentan con una oficina de Relacionamento Comunitario en Santiago de Machaca</p> <p>La ABC debe presentar el informe final de la liberación del 100 % de las afectaciones e interferencias.</p> <p>Se ha presentado al BID el Plan de Reposición de Perdidas que ha identificado para este tramo 72 afectados que corresponden a 42 familias ubicadas en las comunidades que atraviesa la carretera. De Los 72 afectados 9 correpsonden a un grado de vulnerabilidad alta mientras que 58 corresponden a un grado de vulnerabilidad baja.</p> <p>Se ha iniciado el monitoreo arqueologico y en los INFORME N° 08/2019 e INFORME NRO. 09/2019, se detalla la importancia de conservación de los sitios arqueológicos referidos a NH15 y NH16, la empresa contratista S.A de obras y servicios COPASA SUC. Bolivia ha remitido a la supervisión transitoria del proyecto carretero Nazacara- Hito IV, tramo III Santiago de Machaca- Hito IV una propuesta técnica de ajuste de eje a fin de evitar daños a los sitios arqueológicos identificados como lomas habitacionales.</p>		

Financial Data

Item	Total Cost and Source					Available Funds (US\$)			
	Original IDB	Current IDB	Local Counterpart	Co-Financing / Country	Total Original Cost	Current IDB	Disb. Amount to Date	% Disb	Undisbursed Amount
BO-L 1095	185,500,000	185,500,000	0	0	185,500,000	185,500,000	135,556,361.92	73.08%	49,943,638.08

Please note that inactive indicators and outputs are not displayed; totals in the actual cost table may not match the sum of the cost of the outputs displayed, due to the cost of inactive outputs.

PMR Operational Report

Operation Number	BO-L 1095	Chief of Operations Validation Date	04/03/20
Year- PMR Cycle	Second period Jan-Dec 2019	Division Chief Validation Date	04/15/20
Last Update	04/03/20	Country Representative Validation Date	05/03/20
PMR Validation Stage	Validated by Representative		

Basic Data

Operation Profile

Operation Name	Road Infrastructure Development and Management Support Program for the Basic Roa	Loan Number	
Executing Agency	Administradora Boliviana de Carreteras	Sector/Subsector	TR-VPR - TRANSPORT-MAJOR HIGHWAYS
Team Leader	POVEDA, RAFAEL ANTONIO	Overall Stage	Disbursing (From eligibility until all the Operations are closed)
Operation Type	Loan Operation	Country	Bolivia
Lending Instrument	Investment Loan	Convergence related Operation(s)	
Borrower	REPUBLICA DE BOLIVIA		

Environmental and Social Safeguards

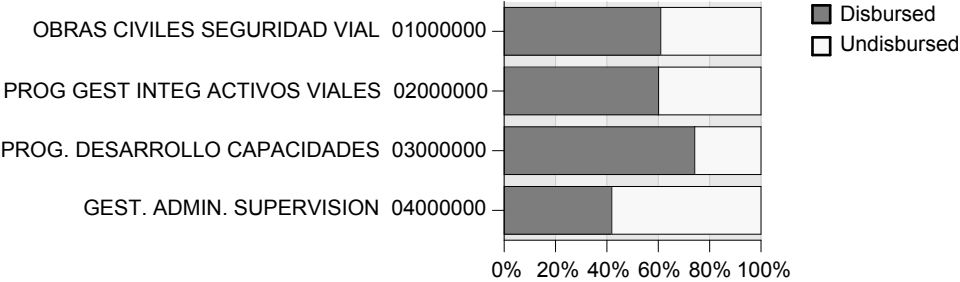
Impacts Category	B	Was/Were the objective(s) of this operation reformulated?	NO
Safeguard Performance Rating	Partially Satisfactory	Date of approval	
Safeguard Performance Rating - Rationale	<p>Tramo Achacachi – Escoma : El Tramo se encuentra en su fase final de la etapa de rehabilitación, para la cual ha presentado todos los planes de cierre y actividades del plan de acción acordados durante la última misión. Se pudo también verificar el cierre de los diferentes campamentos, áreas industriales y buzones. Quedan pendientes algunos ajustes acordados en el Plan de Acción Ambiental y Social de la presente misión, como los referidos a las actas de cierre de campamento de la empresa contratista, áreas de acopio de llantas, aceites y baterías, atención a los riesgos que aun persisten para los estudiantes de la Unidad Educativa de la comunidad de Cajata, reportar al Banco el accidente que se ha producido en la denominada “Curva de la Muerte” y mejorar la señalización en la carretera.</p> <p>En la supervision que se realizó conjuntamente con la supervision técnica sectorial se visito solo el tramo descrito anteriormente. Para los otros tramos, se ha revisado la información entregada por la ABC (que esta desfasada en un semestre), y se ha programado la visita para noviembre 2019.</p> <p>Tramo Angostura-Bermejo (IV): La empresa contratista es SERGUT, inició actividades en enero de 2017, ahora cuenta con una empresa supervisora CONCREMAT. Cuentan con varios planes de gestión ambiental y social aprobados por el Banco y documentos de las actividades de socialización, acuerdos y de atención/resolución de quejas realizadas en el marco del Programa de Relacionamento Comunitario.</p> <p>También, cuentan con un Plan de Reasentamiento (que se denominará Plan de Responsabilidad Social) que involucra a todos los afectados y debe ser puesto en consulta de los mismos.</p> <p>Se ha realizado la liberación total del sector del nuevo peaje. Solo existe un afectado, Sr. Andrés Romero, con quien se ha socializado los trabajos a realizar y se tiene un acta de acuerdo.</p> <p>Se tiene avances importantes en la gestión de las actividades de señalización y capacitación para el Área Protegida.</p> <p>Tramo Comarapa-Mataral (I): La empresa contratista LEVOLUTION ENGENHARIA, como la empresa supervisora CONCREMAT. Presentaron el cumplimiento del Plan de Acción acordado en la supervision de septiembre de 2018.</p> <p>Tramo San Andres de Machaca - Santiago de Machaca: Presentaron planes ambientales y sociales aprobados por la Supervisión y ABC, y algunos estan en proceso de aprobación para su envío al Banco.</p> <p>Cuentan con una oficina de Relacionamento Comunitario en Santiago de Machaca</p> <p>La ABC debe presentar el informe final de la liberación del 100 % de las afectaciones e interferencias.</p> <p>Se ha presentado al BID el Plan de Reposición de Perdidas que ha identificado para este tramo 72 afectados que corresponden a 42 familias ubicadas en las comunidades que atraviesa la carretera. De Los 72 afectados 9 correpsonden a un grado de vulnerabilidad alta mientras que 58 corresponden a un grado de vulnerabilidad baja.</p> <p>Se ha iniciado el monitoreo arqueologico y en los INFORME N° 08/2019 e INFORME NRO. 09/2019, se detalla la importancia de conservación de los sitios arqueológicos referidos a NH15 y NH16, la empresa contratista S.A de obras y servicios COPASA SUC. Bolivia ha remitido a la supervisión transitoria del proyecto carretero Nazacara- Hito IV, tramo III Santiago de Machaca- Hito IV una propuesta técnica de ajuste de eje a fin de evitar daños a los sitios arqueológicos identificados como lomas habitacionales.</p>		

Financial Data

Item	Total Cost and Source					Available Funds (US\$)			
	Original IDB	Current IDB	Local Counterpart	Co-Financing / Country	Total Original Cost	Current IDB	Disb. Amount to Date	% Disb	Undisbursed Amount
Aggregated	185,500,000	185,500,000	0	0	185,500,000	185,500,000	135,556,361.92	73.08%	49,943,638.08

Please note that inactive indicators and outputs are not displayed; totals in the actual cost table may not match the sum of the cost of the outputs displayed, due to the cost of inactive outputs.

Expense Categories by Loan Contract (cumulative values)



Please note that inactive indicators and outputs are not displayed; totals in the actual cost table may not match the sum of the cost of the outputs displayed, due to the cost of inactive outputs.

PMR Operational Report

RESULTS MATRIX

IMPACTS

No information available for this section

PMR Operational Report

RESULTS MATRIX

OUTCOMES

Outcome Nbr. 0: Reducción del tiempo promedio de viaje en el tramo carretero intervenido

Observation:

Indicator		Unit of Measure	Baseline	Baseline Year		2020	2021	2022	EOP 2022
0.0	Tiempos promedio de viaje en ruta intervenida Nazacara - San Andrés de Machaca - Santiago de Machaca	Kilometers	1.20	2014	P				0.80
					P(a)	0.80			0.80
					A				

Details

Means of verification: Tres meses después de la fecha de terminación de obras se realizarán determinaciones de campo y estimaciones de acuerdo a los parámetros de la evaluación económica

Observations: Tiempo de viaje reportado en línea de base y meta corresponde a tramo Nazacara - Santiago de Machaca. Estimado en base al estudio de diseño final del tramo carretero.

Pro-Gender	No	Pro-Ethnicity	No
-------------------	----	----------------------	----

Outcome Nbr. 1: Reducción del costo de operación anual vehicular en el tramo carretero intervenido

Observation:

Indicator		Unit of Measure	Baseline	Baseline Year		2020	2021	2022	EOP 2022
1.0	Costos de Operación Vehicular (COV) (Tramo Achacachi - Escoma)	USD/Veh-km	5,857.00	2014	P				4,671.00
					P(a)			4,671.00	4,671.00
					A				

Details

Means of verification: Tres meses después de la fecha de terminación de obras se realizarán mediciones de campo, estimaciones y actualizaciones de los costos de los parámetros vehiculares

Observations: Costo promedio reportado en línea de base y meta corresponde a tramo Achacachi-Escoma

Pro-Gender	No	Pro-Ethnicity	No
-------------------	----	----------------------	----

Outcome Nbr. 2: Mejora en la gestión y preservación del patrimonio vial

Observation:

Indicator		Unit of Measure	Baseline	Baseline Year		2020	2021	2022	EOP 2022
2.0	Valor del patrimonio vial del país	USD millones	5,945.00	2014	P				6,259.00
					P(a)			6,259.00	6,259.00
					A				

Details

Means of verification: La línea de base se definió con información sobre el patrimonio vial de la ABC y la meta se determinará comparando el incremento del patrimonio vial de la Red Vial fundamental a la conclusión del programa

Observations: Es el valor económico de construir la infraestructura vial en su estado actual.

PMR Operational Report

RESULTS MATRIX

OUTCOMES

Pro-Gender	No	Pro-Ethnicity	No
------------	----	---------------	----

Indicator	Unit of Measure	Baseline	Baseline Year		2020	2021	2022	EOP 2022
2.1	Costos promedio de mantenimiento periódico en los tramos intervenidos	USD/km	12,000.00	2014	P			7,000.00
					P(a)		7,000.00	7,000.00
					A			

Details

Means of verification: Base de datos de la ABC por tramo intervenido en el pasado comparado con los costos previstos luego de concluido el período de intervención

Observations: Costo promedio de mantenimiento reportado en línea de base y meta corresponde a tramo Achacachi-Escoma

Pro-Gender	No	Pro-Ethnicity	No
------------	----	---------------	----

Indicator	Unit of Measure	Baseline	Baseline Year		2020	2021	2022	EOP 2022
2.2	Porcentaje de camiones que circulan anualmente por los tramos intervenidos y que reportan sobrepeso	%	40.00	2014	P			15.00
					P(a)		15.00	15.00
					A			

Details

Means of verification: La verificación se efectuará mediante reportes de trabajo de Vías Bolivia, calculados durante 12 meses para las plazas de pesaje en operación actual.

Pro-Gender	No	Pro-Ethnicity	No
------------	----	---------------	----

Indicator	Unit of Measure	Baseline	Baseline Year		2020	2021	2022	EOP 2022
2.3	Número de kilómetros con IRI <= 6 en los tramos intervenidos	Km	32.90	2014	P			256.78
					P(a)		256.78	256.78
					A			

Details

Means of verification: Informes TESA y reportes de la SGCV

Observations: Índice Internacional de Rugosidad. Evalúa con cualquier equipo de medición de la rugosidad de un pavimento e identifica en qué condiciones superficiales se encuentra la red.

Pro-Gender	No	Pro-Ethnicity	No
------------	----	---------------	----

Outcome Nbr. 3: Reducción de la accidentalidad en los tramos carreteros intervenidos

Observation: Actualmente no existe una base de datos sistematizada ni actualizada. la Policía Nacional es la entidad encargada de registrar la accidentalidad en carreteras.

Indicator	Unit of Measure	Baseline	Baseline Year		2020	2021	2022	EOP 2022
3.0	Accidentes con fatalidades/año	%	0.00	2014	P			10.00

PMR Operational Report

RESULTS MATRIX

OUTCOMES

3.0	Accidentes con fatalidades/año	%	0.00	2014	P(a)			10.00	10.00
					A				

Details

Means of verification: Actualmente no existe una base de datos sistematizada ni actualizada. la Policía Nacional es la entidad encargada de registrar la accidentalidad en carreteras.

Observations: La línea de base se determinara con un estudio a ser financiado por el Banco que se realizará previo al inicio de la operación para el tramo Huarina-Escoma, ya que es el único tramo pavimentado. (Se espera una reducción en el número de accidentes, lesiones y fatalidades de aproximadamente 10%)

Pro-Gender	No	Pro-Ethnicity	No
-------------------	----	----------------------	----

Indicator	Unit of Measure	Baseline	Baseline Year		2020	2021	2022	EOP 2022
3.1	Accidentes con lesiones a usuarios/año	%	0.00	2014	P			10.00
					P(a)		10.00	10.00
					A			

Details

Means of verification: Actualmente no existe una base de datos sistematizada ni actualizada. la Policía Nacional es la entidad encargada de registrar la accidentalidad en carreteras.

Observations: La línea de base se determinara con un estudio a ser financiado por el Banco que se realizará previo al inicio de la operación para el tramo Huarina-Escoma, ya que es el único tramo pavimentado. (Se espera una reducción en el número de accidentes, lesiones y fatalidades de aproximadamente 10%)

Pro-Gender	No	Pro-Ethnicity	No
-------------------	----	----------------------	----

Indicator	Unit of Measure	Baseline	Baseline Year		2020	2021	2022	EOP 2022
3.2	Lesiones o fatalidades a peatones/año	%	0.00	2014	P			10.00
					P(a)		10.00	10.00
					A			

Details

Means of verification: Actualmente no existe una base de datos sistematizada ni actualizada. la Policía Nacional es la entidad encargada de registrar la accidentalidad en carreteras.

Observations: La línea de base se determinara con un estudio a ser financiado por el Banco que se realizará previo al inicio de la operación para el tramo Huarina-Escoma, ya que es el único tramo pavimentado. (Se espera una reducción en el número de accidentes, lesiones y fatalidades de aproximadamente 10%)

Pro-Gender	No	Pro-Ethnicity	No
-------------------	----	----------------------	----

Outcome Nbr. 4: Incremento de la participación de las mujeres en las micro-empresas de mantenimiento

Observation:

Indicator	Unit of Measure	Baseline	Baseline Year		2020	2021	2022	EOP 2022
4.0	Porcentaje de mujeres en las micro-empresas de mantenimiento vial	%	0.00	2015	P			10.00
					P(a)		10.00	10.00

PMR Operational Report

RESULTS MATRIX

OUTCOMES

4.0	Porcentaje de mujeres en las micro-empresas de mantenimiento vial	%	0.00	2015	A				
Details									
Means of verification: La verificación se la realizará mediante información de PROVIAL de la ABC									
Pro-Gender		No			Pro-Ethnicity		No		

RESULTS MATRIX

OUTPUTS: ANNUAL PHYSICAL AND FINANCIAL PROGRESS

Component Nbr. 1 Componente I - Obras Civiles y Seguridad Vial

	Output	Unit of Measure		PHYSICAL PROGRESS		FINANCIAL PROGRESS	
				2019	EOP 2022	2019	EOP 2022
1.1	Km de la RVF mejorados o ampliados Tramo San Andrés de Machaca - Santiago de Machaca	Roads (km)	P		32.7		32,439,460
			P(a)		32.7	1,029,639.92	32,439,460
			A		32.7	477,576.92	31,887,397
1.2	Km de la RVF rehabilitados con contrato de mantenimiento vial realizado Tramo Achacachi - Escoma	Roads (km)	P	73.84	73.84	3,500,000	28,600,000
			P(a)	73.84	73.84	1,380,000	28,600,000
			A	0	0	104,869.64	24,170,019
1.3	Km de la RVF rehabilitados con contrato de mantenimiento vial realizado a tramos	Roads (km)	P	150	150	35,662,271	85,024,719
			P(a)	20.5	150	20,665,404	85,024,719
			A	20.5	0	5,769,294.2	46,177,197.93

Component Nbr. 2 Componente II - Programa de Gestión Integral de Activos Viales

	Output	Unit of Measure		PHYSICAL PROGRESS		FINANCIAL PROGRESS	
				2019	EOP 2022	2019	EOP 2022
2.1	Estaciones de pesaje nuevas, construidas, equipadas y operando	Estación	P		7		9,475,000
			P(a)	0	7	2,577,000	9,475,000
			A	0	0	404,108	4,404,108
2.2	Estaciones de peaje nuevas, equipadas y operando	Estacion	P		4		3,875,241
			P(a)	0	4	355,201	3,875,241
			A	0	0	0	3,520,040
2.3	Estaciones de pesaje refaccionadas, equipadas y operando	Estacion	P		4		1,300,000
			P(a)		0		1,300,000
			A		0	0	0
2.4	Sistemas móviles de control de peso vehicular adquiridos	Balanza	P		16		1,357,759
			P(a)	0	6	1,357,759	1,357,759
			A	0	0	0	0
2.5	Laboratorio de verificación metrológica implementado	Laboratorio	P		1		837,000
			P(a)	0	1	490,000	837,000
			A	0	0	0	0
2.6	Inventario Vial realizado y sistematizado	Inventario	P		1		3,840,000
			P(a)	0	1	1,721,957	3,840,000
			A	0	0	561,876.49	561,876.49
2.7	Sistema de Gestión de Pavimentos implementado	Sistema	P		1		810,000
			P(a)	0	1	302,759	810,000
			A	0	0	98,191	98,191

RESULTS MATRIX

OUTPUTS: ANNUAL PHYSICAL AND FINANCIAL PROGRESS

Component Nbr. 3 Componente III – Programa de Desarrollo de Capacidades de la ABC

	Output	Unit of Measure		PHYSICAL PROGRESS		FINANCIAL PROGRESS	
				2019	EOP 2022	2019	EOP 2022
3.1	Sub-programa para la modernización de las capacidades de la Sub Gerencia Socio Ambiental implementado	Sub-programa	P		1		513,000
			P(a)	1	1	202,000	513,000
			A	1	1	74,000	268,037
3.2	Sub-programa para la modernización de las capacidades de la Sub Gerencia de Conservación Vial implementado	Sub-programa	P		1		450,000
			P(a)	1	1	150,000	450,000
			A	1	1	74,000	268,037
3.3	Sub-programa para la modernización de las capacidades de la Sub Gerencia de Construcciones implementado	Sub-programa	P		1		510,000
			P(a)	1	1	150,000	510,000
			A	1	1	74,000	268,037
3.4	Sub-programa para la modernización de las capacidades del equipo revisor de la Gerencia Nacional Técnica implementado	Sub-programa	P		1		1,727,000
			P(a)	1	1	202,029.38	1,727,000
			A	1	1	102,477.41	1,627,448.03
3.5	Sub-programa de integración y modernización de TIC en el ABC implementado	Sub-programa	P	1	1	300,281	300,281
			P(a)	1	1	300,281	0
			A	1	1	0	0

Other Cost

	Administración y supervisión del Programa	P			680,540	2,680,540
		P(a)			550,000	6,599,323
		A			966,392	1,241,045
	Auditoría, seguimiento y evaluación	P			50,000	200,000
		P(a)			55,000	200,000
		A			29,353	69,902
	Contingencias y escalamiento de costos	P			5,560,000	11,560,000
		P(a)			0	7,941,498
		A			0	0

Total Cost

	Total Cost	P			45,753,092	185,500,000
		P(a)			31,489,030.3	185,500,000
		A			8,736,138.66	114,561,335.45

PMR Operational Report

CHANGES TO THE MATRIX

Section	Name	Reasons	Type of Change	Subtype	Modified By	Entered in the System
Output	Km de la RVF rehabilitados con contrato de mantenimiento vial realizado a tramos	Neces un cambio a la mariz de resultados, correponde una ajuste a la información anual	Modify Output	Modify Financial EOP P(a) value - caused by a change in the Financial P(a).	JIMENAS	03/19/2020

PMR Operational Report

IMPLEMENTATION STATUS AND LEARNING

Lesson Learned - Categories
Others - Organizational and Managerial Dimensions
Others - Technical-Sectorial Dimensions