

PMR Operational Report

Operation Number	BO-L1095	Chief of Operations Validation Date	10/23/20
Year- PMR Cycle	First period Jan-Jun 2020	Division Chief Validation Date	
Last Update	10/22/20	Country Representative Validation Date	
PMR Validation Stage	Validated by Chief of Operations		

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	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		

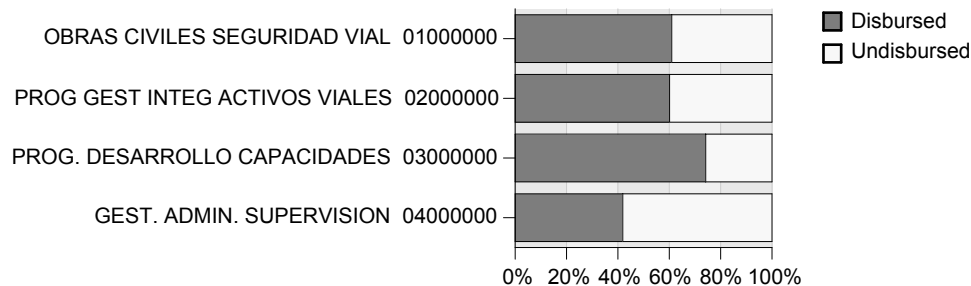
Environmental and Social Safeguards

Impacts Category	B	Was/Were the objective(s) of this operation reformulated?	NO
Safeguard Performance Rating	Partially Unsatisfactory	Date of approval	
Safeguard Performance Rating - Rationale	El cambio en el desempeño de la operación de PS a PI se debe a que en el Tramo Comarapa – Mataral concluyeron las obras en febrero de 2019, sin ejecutar un adecuado plan de cierre de obra dejando pendiente las actividades de desmantelamiento del campamento, planta de asfalto y área de la trituradora, acondicionamiento y actas de cierre de 8 buzones (lugar de almacenamiento de material excedentario), 10 bancos de prestamo, cierre de obra de un peaje reubicado y frentes de trabajo abandonados. Esto representa un potencial pasivo ambiental y social por los impactos que podría generar en la circulación de los vehículos, afectación a terrenos de terceros, residuos peligrosos que pueden estar expuestos por la falta de cierre de campamento y área de planta de asfalto, contaminación de suelo y agua entre los principales. Para mitigar estos potenciales pasivos se ha elaborado un plan de accion correctivo. Las obras restantes del programa se encuentran en ejecución cumpliendo las salvaguardas y el Plan de Acción Correctivo del 2019		

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-L1095	185,500,000	185,500,000	0	0	185,500,000	185,500,000	135,556,361.92	73.08%	49,943,638.08
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

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	
				2020	EOP 2022	2020	EOP 2022
1.1	Km de la RVF mejorados o ampliados Tramo San Andrés de Machaca - Santiago de Machaca	Km	P		32.7		32,439,460
			P(a)		32.7	0	32,439,460
			A	0	32.7	0	31,887,397
1.2	Km de la RVF rehabilitados con contrato de mantenimiento vial realizado Tramo Achacachi - Escoma	Km	P		73.84		28,600,000
			P(a)	73.84	73.84	0	28,600,000
			A	0	0	0	24,170,019
1.3	Km de la RVF rehabilitados con contrato de mantenimiento vial realizado a tramos	Roads (km)	P		150		85,024,719
			P(a)	0	150	371,482.08	85,024,719
			A	0	0	355,781	46,532,978.93

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

	Output	Unit of Measure		PHYSICAL PROGRESS		FINANCIAL PROGRESS	
				2020	EOP 2022	2020	EOP 2022
2.1	Estaciones de pesaje nuevas, construidas, equipadas y operando	Estación	P		7		9,475,000
			P(a)		7	0	9,475,000
			A	0	0	0	4,404,108
2.2	Estaciones de peaje nuevas, equipadas y operando	Estacion	P		4		3,875,241
			P(a)		4	0	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)		6	0	1,357,759
			A	0	0	0	0
2.5	Laboratorio de verificación metrológica implementado	Laboratorio	P		1		837,000
			P(a)		1	437,000	837,000
			A	0	0	0	0
2.6	Inventario Vial realizado y sistematizado	Inventario	P		1		3,840,000
			P(a)	0	1	172,052.78	3,840,000
			A	0	0	172,052.78	733,929.27
2.7	Sistema de Gestión de Pavimentos implementado	Sistema	P		1		810,000
			P(a)		1	0	810,000
			A	0	0	0	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	
				2020	EOP 2022	2020	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	0	513,000
			A	0	1	0	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	33,005.91	450,000
			A	0	1	33,005.91	301,042.91
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	2,430.74	510,000
			A	0	1	2,430.74	270,467.74
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	5,646.06	1,727,000
			A	0	1	5,646.06	1,633,094.09
3.5	Sub-programa de integración y modernización de TIC en el ABC implementado	Sub-programa	P		1		300,281
			P(a)		1	0	0
			A	0	1	0	0

Other Cost

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

Total Cost

	Total Cost	P				185,500,000
		P(a)			1,021,617.57	185,500,000
		A			568,916.49	115,130,251.94

CHANGES TO THE MATRIX

No information available for this section

PMR Operational Report

IMPLEMENTATION STATUS AND LEARNING

Lesson Learned - Categories
Environmental and Social Factors
Others - Technical-Sectorial Dimensions