

# PMR Public Report

<b>Operation Number</b>	BO-L1095	<b>Chief of Operations Validation Date</b>	04/20/21
<b>Year- PMR Cycle</b>	Second period Jan-Dec 2020	<b>Division Chief Validation Date</b>	04/20/21
<b>Last Update</b>	04/19/21	<b>Country Representative Validation Date</b>	05/13/21
<b>PMR Validation Stage</b>	Validated by Representative		

## Basic Data

### Operation Profile

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

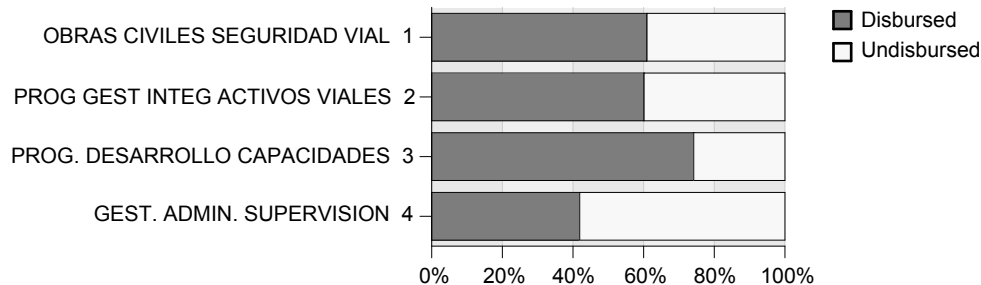
## Environmental and Social Safeguards

<b>Impacts Category</b>	B	<b>Was/Were the objective(s) of this operation reformulated?</b>	NO
<b>Safeguard Performance Rating</b>	Partially Satisfactory	<b>Date of approval</b>	
<b>Safeguard Performance Rating - Rationale</b>	El cambio en el desempeño de la operación de PI a PS se debe a que, en el periodo de supervisión anterior, el contratista había dejado abandonadas las obras en el Tramo Comarapa – Mataral e impago a su personal, por lo que la ABC realizó un análisis del estado de situación del tramo, procedió a pagar a los trabajadores de la empresa contratista y cuantificó las diferentes actividades socio ambientales que requieren ser cerradas, para poder pasar esta programación a la etapa de mantenimiento por estándares que está en proceso de licitarse. Estas acciones evitaron que se generen potenciales pasivos ambientales y sociales en el tramo. Se cuenta con tramos que tienen que cumplir el plan de acción correctivo para evitar potenciales riesgos ambientales y sociales.		

## 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
<b>Aggregated</b>	<b>185,500,000</b>	<b>185,500,000</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>185,500,000</b>	<b>185,500,000</b>	<b>135,556,361.92</b>	<b>73.08%</b>	<b>49,943,638.08</b>

## 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 Public Report

### RESULTS MATRIX

#### General Development Objectives

No information available for this section

## PMR Public Report

### RESULTS MATRIX

#### Specific Development Objectives

**Specific Development Objectives 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
					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		

**Specific Development Objectives 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
					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		

**Specific Development Objectives 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
					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.									
Pro-Gender		No			Pro-Ethnicity		No		

Indicator		Unit of Measure	Baseline	Baseline Year		2020	2021	2022	EOP 2022
-----------	--	-----------------	----------	---------------	--	------	------	------	----------

## PMR Public Report

### RESULTS MATRIX

#### Specific Development Objectives

2.1	Costos promedio de mantenimiento periódico en los tramos intervenidos	USD/km	12,000.00	2014	P				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

<b>Pro-Gender</b>	No	<b>Pro-Ethnicity</b>	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
					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.

<b>Pro-Gender</b>	No	<b>Pro-Ethnicity</b>	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
					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.

<b>Pro-Gender</b>	No	<b>Pro-Ethnicity</b>	No
-------------------	----	----------------------	----

**Specific Development Objectives 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
					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%)

<b>Pro-Gender</b>	No	<b>Pro-Ethnicity</b>	No
-------------------	----	----------------------	----

## PMR Public Report

### RESULTS MATRIX

#### Specific Development Objectives

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
					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
					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

**Specific Development Objectives 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
					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	31,887,397
			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	73.84	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	85,009,017.92
			A	0	20.5	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		0
			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	400,000
			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	265,865.64	827,742.13
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	557,698.44
			A	0	1	44,708.44	312,745.44
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	8,859,388.64
		A			815,509.37	2,056,554.37
	Auditoría, seguimiento y evaluación	P				200,000
		P(a)			0	200,000
		A			13,848	83,750
	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			1,536,795.16	116,098,130.61

## PMR Public Report

### CHANGES TO THE MATRIX

Section	Name	Type of Change	Subtype	Modified By	Entered in the System
Output	Sub-programa para la modernización de las capacidades de la Sub Gerencia Socio Ambiental implementado	Modify Output	Modify Financial EOP P(a) value - caused by a change in the Financial P(a).	JOSEMOL	04/16/2021



# PMR Public Report

## IMPLEMENTATION STATUS AND LEARNING

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