

PÚBLICO

DOCUMENTO DEL BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO

BOLIVIA

CARRETERA LA PAZ – SAN BORJA

(BO0022)

PROPUESTA DE PRÉSTAMO

OCTUBRE DE 1975

BOLIVIA

Carretera La Paz-San Borja

Resumen de Préstamo

Indice

Resumen del Préstamo

- Apéndice I - Proyecto de Resolución
- Apéndice II - Recomendaciones
- Apéndice III - Anexo B del Contrato de
Préstamo

BOLIVIA

PROYECTO DE LA CARRETERA LA PAZ-SAN BORJA

RESUMEN DE PRESTAMO

1. Marco de Referencia del Proyecto

El transporte por carretera en Bolivia ha tenido un significativo desarrollo durante los últimos 5 años, en los cuales el Gobierno ha emprendido la construcción de una serie de obras viales importantes para el desarrollo del país. 1/ Bolivia cuenta con 37.300 kms. de carreteras y caminos, de los cuales sólo el 3,1% son asfaltados, y se encuentra en la etapa de construcción de la infraestructura vial fundamental para vincular las diversas regiones del país entre sí. La carretera propuesta formaría parte de la red fundamental, comunicando la región del Beni con el sistema nacional de carreteras.

El área de influencia del proyecto comprende una superficie de aproximadamente 100.000 km² en dos regiones bien diferenciadas: (i) la región Yunga, que está formada por los valles transversales de la cordillera oriental, con topografía y clima variables, que permiten actividades agrícolas diversas de acuerdo a la altitud del lugar y que están en una etapa de desarrollo intenso debido a la rápida colonización de la región; y (ii) la región plana del Beni, que se extiende al este y norte del río del mismo nombre, y está cubierta de bosque y pastos naturales, donde se desarrolla la mejor ganadería del país (más de 1 millón de cabezas de vacunos) y tiene un gran potencial aún inexplorado. El terminal de la carretera (San Borja) se encuentra en el corazón de esta región y es una de las zonas de mayor desarrollo ganadero bovino.

El proyecto propuesto satisface los objetivos de integración nacional y su ejecución favorecería el reasentamiento en estas regiones de la población campesina excedente en el Altiplano del país, quienes contribuirían con la mano de obra necesaria para el desarrollo agropecuario de esas semipobladas regiones, en especial la del Beni.

1/ El Banco ha otorgado a Bolivia en esos mismos años 5 préstamos y una cooperación técnica para la elaboración de estudios y construcción de carreteras, por un monto total equivalente de US\$ 61.850.000.

2. Objetivo y Descripción del Proyecto

El objetivo principal del proyecto es colaborar en la ejecución de la primera fase (La Paz-San Borja) de la carretera al Beni, 1/ que forma parte del programa nacional de vinculación e integración de ese Departamento, a la red nacional.

La carretera La Paz-San Borja consta de tres tramos: (i) La Paz-Cotapata; (ii) Cotapata-Río Alto Beni; y (iii) Río Alto Beni-San Borja. La carretera sería construída en dos etapas de acuerdo a las posibilidades financieras del país.

La primera etapa de la carretera comprendería lo siguiente: (1) reconstrucción del tramo La Paz-Cotapata de 43.2 kms. de longitud; (2) construcción de una trocha carrozable para tránsito durante todo el año entre el Río Alto Beni y San Borja de 142 kms., aproximadamente; y (3) construcción de 3 puentes mayores y 16 puentes menores.

La segunda etapa comprendería lo siguiente: (1) reconstrucción del tramo Cotapata-Alto Beni; y (2) mejoramiento de la trocha carrozable Río Alto Beni-San Borja, a ser construída en la primera etapa, a fin de darle las características definitivas de la carretera, y su prolongación hasta Puerto Salinas, punto navegable sobre el río Beni.

El proyecto cuyo financiamiento se solicita al Banco y constituye el objeto de la presente operación, consiste en la realización de las siguientes obras, comprendidas en la primera etapa de ejecución de la carretera: (1) reconstrucción y asfaltado del tramo La Paz-Cotapata; (2) construcción de 3 puentes mayores sobre los ríos Yolosa, Yara y Alto Beni, con 75 mts., 200 mts. y 570 mts. respectivamente; y (3) construcción de 16 puentes menores ubicados entre los accesos al Río Alto Beni y San Borja, con 874 mts. de longitud total.

El financiamiento de la construcción de la trocha carrozable entre el Río Alto Beni y San Borja, tramo restante de la primera etapa de la carretera, estaría a cargo del Servicio Nacional de Caminos (SENAC) y el Servicio de Ingeniería del Ejército (SIE) con sus propios recursos, distintos al aporte local del proyecto y no formaría parte de éste tal como se definiría en el posible Contrato de Préstamo. Sin embargo, el prestatario se compromete a terminar este tramo dentro del período de desembolso del préstamo para completar la carretera y dar acceso a la construcción de los puentes.

3. Costo y Financiamiento del Proyecto

El costo total del proyecto se estima en el equivalente de US\$56.000.000 y su distribución por grandes rubros es la siguiente:

- 1/ Los estudios de viabilidad técnico-económica y definitivos de ingeniería de la carretera al Beni fueron financiados parcialmente con el préstamo 17/CD-BO.

(en el equivalente de miles de US\$)

	<u>Directos</u>	<u>Indirectos</u>	<u>Sub-Total</u>	<u>Costos Mon.Local</u>	<u>Total</u>	<u>%</u>
1. Ingeniería y Administración	1.050	--	1.050	3.000	4.050	7,2
2. Costos Directos (construcción)	7.250	13.000	20.250	14.050	34.300	61,3
3. Gastos Finan- cieros	1.800	--	1.800	350	2.150	3,8
4. Gastos sin Asig- nación Especí- fica	<u>3.400</u>	<u>5.800</u>	<u>9.200</u>	<u>6.300</u>	<u>15.500</u>	<u>27,7</u>
Totales	<u>13.500</u>	<u>18.800</u>	<u>32.300</u>	<u>23.700</u>	<u>56.000</u>	<u>100,0</u>
Porcentajes	24,1	33,6	57,7	42,3	100,0	

El plan de financiamiento del proyecto, por rubros de inversión se estima como sigue:

(en el equivalente de miles de US\$)

	Préstamo BID			SENAC		
	Costos en Divisas	Costos en Moneda Local	Sub-total	Costos en Divisas	Costos en Moneda Local	Sub- total
<u>Ingeniería y Administración</u>	<u>1.050</u>	<u>2.450</u>	<u>3.500</u>	<u>-</u>	<u>550</u>	<u>550</u>
Supervisión	1.050	2.450	3.500	-	-	-
Administración	-	-	-	-	550	550
<u>Costos Directos (Construcción)</u>	<u>20.250</u>	<u>7.550</u>	<u>27.800</u>	<u>-</u>	<u>6.500</u>	<u>6.500</u>
La Paz-Cotapata	13.600	6.400	20.000	-	4.500	4.500
Puentes Yolosa y Yara	750	250	1.000	-	250	250
Puente Río Alto Beni	2.940	610	3.550	-	850	850
Puentes a San Borja	2.960	290	3.250	-	850	850
Derecho de Vía	-	-	-	-	50	50
<u>Costos Financieros</u>	<u>1.300</u>	<u>-</u>	<u>1.300</u>	<u>500</u>	<u>350</u>	<u>850</u>
Intereses durante la ejecución	850	-	850	-	350	350
Comisión de crédito	-	-	-	500	-	500
Comisión Inspección del BID	450	-	450	-	-	-
<u>Asignación Específica</u>	<u>9.200</u>	<u>3.200</u>	<u>12.400</u>	<u>-</u>	<u>3.100</u>	<u>3.100</u>
Escalamiento	6.000	2.100	8.100	-	2.000	2.000
Imprevistos	<u>3.200</u>	<u>1.100</u>	<u>4.300</u>	<u>-</u>	<u>1.100</u>	<u>1.100</u>
TOTAL	<u>31.800</u>	<u>13.200</u>	<u>45.000</u>	<u>500</u>	<u>10.500</u>	<u>11.000</u>
PORCENTAJES	56,8	23,6	80,4	0,9	18,7	19,6

4. La fuente y uso de monedas del préstamo sería la siguiente:

(en el equivalente de miles de US\$)

	Origen de Fondos		Gastos a Efectuarse		Total	%
	Divisas	Moneda Local	Divisas	Moneda Local		
BID	35.000	10.000	31.800 <u>1/</u>	13.200 <u>2/</u>	45.000	80,4
SENAC	<u>500</u>	<u>10.500</u>	<u>500</u>	<u>10.500</u>	<u>11.000</u>	<u>19,6</u>
Totales	<u>35.500</u>	<u>20.500</u>	<u>32.300</u>	<u>23.700</u>	<u>56.000</u>	<u>100,0</u>
Porcentajes	63,4	36,6	57,7	42,3	100,0	

5. Principales Aspectos de la Operación

El proyecto sería ejecutado por el Servicio Nacional de Caminos (SENAC) que es la entidad pública encargada de la construcción y mantenimiento de carreteras en el país, y cuenta con personal y experiencia suficiente para llevar a efecto el proyecto.

La documentación técnica y legal necesaria para iniciar la fase de licitación y contratación del proyecto ha sido elaborada por SENAC y presentada al Banco para su revisión en el mes de agosto de 1975. En dicha documentación se incluye: (i) documentos para la precalificación de firmas contratistas (bases, términos de referencia, reglamento, etc.); (ii) pliegos, planos y bases de licitación de obras, que serían entregadas a las firmas definitivamente calificadas para presentar propuestas; (iii) borrador del contrato de construcción; y (iv) términos de referencia y borrador de contrato para realizar la supervisión de las obras. En cuanto a este último punto -supervisión de obras- es intención del SENAC contratar a la misma firma consultora que realizó el estudio del proyecto durante la ejecución del préstamo 17/CD-BO y, para tal efecto, ha presentado una solicitud al Banco (agosto de 1975) en ese sentido, la cual está en estudio.

1/ Incluye el equivalente a US\$18.800.000 de costos indirectos en divisas.

2/ Del monto en divisas del préstamo US\$3.200.000 se destinarán a financiar gastos locales, que representarían el 7,3% del préstamo y el 9,1% de las divisas del mismo.

En el análisis realizado de los préstamos otorgados por el Banco que ejecuta el SENAC, se comprobó que la institución los ha administrado en forma aceptable y los principales problemas surgidos en la construcción de algunas carreteras han sido solucionados o están en vías de solucionarse. La experiencia ganada por el SENAC en dichos préstamos hace prever que en la ejecución del presente proyecto, la administración del SENAC sea aún más eficiente, teniendo en consideración la previsión tomada por la institución en la preparación de los documentos de contratación de las obras.

El análisis financiero del SENAC indica que estaría en capacidad de contribuir oportunamente con el aporte local al proyecto y el estudio de la situación fiscal del país corrobora la posibilidad del Gobierno de continuar su política de apoyo financiero a la institución para la ejecución de su programa de inversiones en infraestructura vial.

El análisis de viabilidad económica del proyecto en su conjunto, realizado por los consultores, muestra que éste sería económicamente viable y que las partes integrantes del mismo tendrían las siguientes tasas de retorno económico: tramo La Paz-Cotapata del 18,8%; puentes Yolosa y Yara superior al 50%; puente sobre el Río Alto Beni del 15,4%; y puentes menores del 24,2%. Todas estas tasas se consideran satisfactorias. El análisis de optimización en el tiempo realizado para los puentes menores, demuestra la conveniencia de construir dichos puentes simultáneamente con la carretera. (Ver Capítulo VI del Informe de Proyecto).

APENDICE I

PROYECTO DE RESOLUCION

BOLIVIA. PRESTAMO A LA REPUBLICA DE BOLIVIA
(Carretera La Paz-San Borja)

El Directorio Ejecutivo

RESUELVE:

Autorizar al Presidente del Banco o al representante que él designe, para que en nombre y representación del Banco proceda a formalizar el contrato o contratos que sean necesarios con la República de Bolivia, para otorgarle un préstamo destinado a cooperar en el financiamiento de un proyecto consistente en la construcción de las siguientes obras correspondientes a la carretera La Paz-San Borja entre los Departamentos de La Paz y del Beni: (a) tramo carretero La Paz-Cota Pata; y (b) 19 puentes en la citada carretera. Este préstamo se sujetará sustancialmente a las siguientes disposiciones:

1. Monto y monedas: Hasta US\$45.000.000 o su equivalente en otras monedas que formen parte del Fondo para Operaciones Especiales, de cuyo monto (a) hasta US\$35.000.000 o su equivalente en otras monedas (excepto la de Bolivia) se desembolsará para pagar bienes y servicios adquiridos a través de competencia internacional en los países miembros del Banco y para los otros propósitos que se indiquen en el contrato de préstamo; y (b) hasta el equivalente de US\$10.000.000 se desembolsará en pesos bolivianos para cubrir gastos locales. Los pagos de las amortizaciones y de los intereses se efectuarán en las respectivas monedas desembolsadas de conformidad con las disposiciones que se incorporen en el contrato de préstamo.
2. Fuente de los fondos: El Fondo para Operaciones Especiales.
3. Garantía: La responsabilidad general del prestatario.
4. Comisión de crédito: 1/2% por año sobre la parte no desembolsada de la suma indicada en el inciso (a) de la cláusula 1 de esta resolución, comisión que comenzará a devengarse en la fecha en que el Banco haga el primer desembolso para el proyecto que no sea para inspección y vigilancia, o a los doce meses contados de la fecha de esta resolución, cualquiera de las fechas que ocurra primero. El pago se hará en dólares de los Estados Unidos de América en las mismas fechas de los intereses.

5. Amortización: El prestatario amortizará el préstamo en el plazo de 40 años a partir de la fecha del contrato, mediante 60 cuotas semestrales, consecutivas e iguales. La primera cuota se pagará a los 10-1/2 años de dicha fecha.
6. Interés: 1% por año durante 10 años a contar de la fecha del contrato y 2% por año desde esa fecha en adelante. El interés será pagadero semestralmente sobre los saldos deudores y el primer pago se efectuará a los 6 meses de la fecha del contrato. A solicitud del prestatario, podrán usarse los recursos del préstamo para pagar los intereses en moneda extranjera durante el período de desembolso.
7. Desembolso: El desembolso total del préstamo se hará dentro del plazo de 5 años a partir de la fecha del contrato.
8. Condiciones especiales:
 - (a) La utilización de los recursos del préstamo deberá ser llevada a cabo en su totalidad por el Servicio Nacional de Caminos ("SENAC"). Si se aprobaran modificaciones en las disposiciones legales o en los reglamentos básicos concernientes al SENAC que a juicio del Banco puedan afectar sustancialmente el proyecto, el Banco podrá adoptar las medidas que juzgue apropiadas, conforme a las disposiciones que se incorporen en el contrato de préstamo.
 - (b) El préstamo se destinará a participar en el financiamiento de un proyecto que se estima en el equivalente de US\$56.000.000, y, en ningún caso, la participación de los recursos del préstamo podrá exceder el 80,4% del monto total del proyecto. En consecuencia, el contrato de préstamo deberá contener las disposiciones que el Banco estime convenientes para asegurar que se proporcionarán oportunamente, de acuerdo con un plan de inversiones satisfactorio al Banco, los recursos nacionales adicionales al préstamo que se necesiten para la completa ejecución del proyecto, en una suma que se estima en el equivalente de US\$11.000.000.
 - (c) Antes del primer desembolso del préstamo, el prestatario por intermedio del SENAC, deberá presentar a satisfacción del Banco evidencia de haber contratado, de acuerdo con los procedimientos que se establezcan en el contrato de préstamo, los servicios de una firma de ingenieros consultores para:
(i) asesorar en la preparación de los documentos de licitación y en el estudio de las propuestas; y (ii) realizar la supervisión y control de las obras.

- (d) El prestatario deberá otorgar la más alta prioridad a la ejecución del proyecto y de los proyectos financiados por el Banco mediante los préstamos Nos. 342/SF-BO, 351/SF-BO y 399/SF-BO, destinando oportunamente y en preferencia sobre cualquier otra inversión en proyectos de carretera, que realice durante los respectivos períodos de ejecución, los recursos nacionales adicionales tanto al préstamo mencionado en el literal (b) de esta cláusula como a los otros préstamos antes referidos, que sean necesarios para la completa ejecución de los correspondientes proyectos. El prestatario otorgará la misma prioridad a los proyectos viales financiados con sus propios recursos y que tengan vinculación con los proyectos financiados con recursos del Banco, tales como los referentes a los tramos carreteros Bellavista-Alto Beni y Alto Beni-San Borja de la carretera al Beni.
- (e) En la adquisición de maquinaria, equipo y otros bienes relacionados con el proyecto y en la adjudicación de contratos para la ejecución de obras, deberá utilizarse el sistema de licitación pública en todos los casos en que el valor de dichas adquisiciones o contratos exceda del equivalente de US\$25.000. Los procedimientos para las licitaciones deberán figurar como anexo al contrato de préstamo.
- (f) El Banco establecerá los procedimientos de inspección que juzgue necesarios para asegurar el desarrollo satisfactorio del proyecto y el prestatario deberá proporcionar toda la cooperación que se requiera para el mejor cumplimiento de este propósito. En el contrato se establecerá la suma que deberá cargarse a los recursos del préstamo para que ingrese en las cuentas generales de ingreso del Banco por concepto de la comisión del Banco para inspección y vigilancia generales.

RECOMENDACIONES

Como complemento de las condiciones que constan en el proyecto de resolución, se recomienda que en el contrato de préstamo se incluyan las disposiciones siguientes:

1. El prestatario se compromete a terminar antes de la fecha del último desembolso del préstamo, una trocha carrozable utilizable en toda época del año entre el río Alto Beni y la localidad de San Borja.
2. Antes de cualquier convocatoria a licitación para la ejecución de obras, el SENAC deberá presentar al Banco: (i) prueba de que dispone de los derechos suficientes sobre los terrenos correspondientes; y (ii) los pliegos y bases de licitación, planos, especificaciones y demás documentos que sean necesarios para realizar la convocatoria.
3. El SENAC deberá demostrar al Banco: (i) antes de la adjudicación de los contratos de cualquiera de los puentes previstos en el proyecto, que los lugares respectivos de construcción son de fácil acceso para el personal y equipos necesarios; (ii) antes de la adjudicación de los contratos de los puentes ubicados al Este del Río Alto Beni, que ha construido la trocha carrozable entre el Río Alto Beni y el Río D'Artagnan, y que el cronograma de construcción para completar la mencionada trocha hasta la localidad de San Borja asegura el cumplimiento de lo requerido en el numeral 1.
4. El prestatario deberá comprometerse a efectuar, durante un período de 10 años contados a partir de la terminación del proyecto, el mantenimiento de las obras financiadas parcialmente con los recursos del préstamo, siguiendo normas aceptables al Banco y de acuerdo con lo que se establece en la Parte V del Apéndice III de este documento.
5. Con el propósito de efectuar una evaluación del impacto del proyecto, el prestatario deberá presentar al Banco, un año después de la terminación del proyecto y anualmente durante 10 años, informes sobre el volumen y clasificación del tránsito en cada uno de los tramos de la carretera comprendidos en el proyecto.
6. Los estados financieros del proyecto deberán ser dictaminados en la forma prevista en el párrafo 5.10 del Informe de Proyecto.
7. En el contrato de préstamo deberá incluirse un anexo de contenido sustancialmente similar al Apéndice III (Descripción del Proyecto) de este documento.
8. De los recursos del préstamo se destinará la suma de US\$450.000 para cubrir la comisión del Banco para inspección y vigilancia generales.
9. Los dólares de los Estados Unidos de América que se utilicen en el préstamo con cargo al Fondo para Operaciones Especiales deberán tomarse de los recursos aportados a dicho Fondo en virtud de los aumentos aprobados por las Resoluciones AG-2/65, AG-10/67 y/o AG-12/70.

Descripción del Proyecto

(Anexo B del Contrato de Préstamo)

I. Objetivo y Descripción del Proyecto

- 1.1 El Proyecto tiene por objeto llevar a cabo diversas obras correspondientes a la carretera La Paz-San Borja, que forma parte del programa nacional de vinculación e integración del Departamento del Beni. El Proyecto consiste específicamente en: (i) la reconstrucción del tramo La Paz-Cota Pata (43,2 kms. aproximadamente); (ii) la construcción de los puentes sobre los ríos Yolosa y Yara, de aproximadamente 75 y 200 mts. de longitud respectivamente; (iii) la construcción de un puente sobre el río Alto Beni, de aproximadamente 570 mts. de longitud; y (iv) la construcción de 16 puentes menores ubicados entre el acceso al río Alto Beni y la localidad de San Borja.

II. Costo y Financiamiento del Proyecto

- 2.1 El costo total del Proyecto se estima en el equivalente de US\$56.000.000 y su distribución por categorías de inversión y fuentes de financiamiento sería el siguiente:

(en el equivalente de miles de US\$)

	Préstamo Banco			Prestatario			TOTAL
	Divisas	Moneda Local	Subtotal	Divisas	Moneda Local	Subtotal	
<u>Ingeniería y Administración</u>	<u>1.050</u>	<u>2.450</u>	<u>3.500</u>	<u>-</u>	<u>500</u>	<u>550</u>	<u>4.050</u>
Supervisión	1.050	2.450	3.500	-	-	-	3.500
Administración	-	-	-	-	550	550	550
<u>Gastos Directos (Construcción)</u>	<u>20.250</u>	<u>7.550</u>	<u>27.800</u>	<u>-</u>	<u>6.500</u>	<u>6.500</u>	<u>34.300</u>
La Paz-Cota Pata	13.600	6.400	20.000	-	4.500	4.500	24.500
Puentes Yolosa y Yara	750	250	1.000	-	250	250	1.250
Puente Río Alto Beni	2.940	610	3.550	-	850	850	4.400
Puentes a San Borja	2.960	290	3.250	-	850	850	4.100
Derecho de paso	-	-	-	-	50	50	50
<u>Gastos Financieros</u>	<u>1.300</u>	<u>-</u>	<u>1.300</u>	<u>500</u>	<u>350</u>	<u>850</u>	<u>2.150</u>
Intereses durante el desembolso	850	-	850	-	350	350	1.200
Comisión de crédito	-	-	-	500	-	500	500
Comisión de inspección del Banco	450	-	450	-	-	-	450
<u>Asignación Específica</u>	<u>9.200</u>	<u>3.200</u>	<u>12.400</u>	<u>-</u>	<u>3.100</u>	<u>3.100</u>	<u>15.500</u>
Escalamiento	6.000	2.100	8.100	-	2.000	2.000	10.100
Imprevistos	3.200	1.100	4.300	-	1.100	1.100	5.400
TOTAL	<u>31.800</u>	<u>13.200</u>	<u>45.000</u>	<u>500</u>	<u>10.500</u>	<u>11.000</u>	<u>56.000</u>
Porcentajes	56,8	23,6	80,4	0,9	18,7	19,6	100

2.2 Las fuentes y usos de fondos serían los siguientes:

(en el equivalente de miles de US\$)

	<u>Origen de Fondos</u>		<u>Gastos a efectuarse</u>		<u>Totales</u>	<u>%</u>
	<u>Divisas</u>	<u>Moneda Local</u>	<u>Divisas</u>	<u>Moneda Local</u>		
BANCO	35.000	10.000	31.800 ^{1/}	13.200	45.000	80,4
PREST.	500	10.500	500	10.500	11.000	19,6
TOTALES	<u>35.500</u>	<u>20.500</u>	<u>32.300</u>	<u>23.700</u>	<u>56.000</u>	<u>100,0</u>
Porcentajes	63,4	36,6	57,7	42,3	100,0	

^{1/} Incluye el equivalente de US\$18.800.000 de costos indirectos en divisas.

III. Requisitos de licitación

3.1 Las bases específicas para las licitaciones deberán permitir la libre participación de licitantes originarios o provenientes de países elegibles, cuando las inversiones correspondientes sean financiadas total o parcialmente con divisas provenientes del Préstamo del Banco, de acuerdo con las normas de elegibilidad que regulan el uso de los recursos del Fondo para Operaciones Especiales. Consecuentemente, en las citadas bases específicas no se establecerán condiciones que impidan o restrinjan la concurrencia de tales oferentes.

IV. Selección y contratación de consultores

4.1 En la selección y contratación de consultores para el Proyecto el Prestatario deberá seguir procedimientos satisfactorios al Banco, no pudiendo establecer para su aplicación, antes o después de la prestación de los servicios: (i) disposiciones o condiciones que impidan o restrinjan la selección y contratación de consultores de países elegibles de acuerdo con el Contrato de Préstamo; y (ii) requisitos o condiciones con base en la nacionalidad de dichos consultores.

V. Mantenimiento de la carretera

5.1 A los efectos de asegurar un adecuado mantenimiento de las obras se seguirán las siguientes normas, a satisfacción del Banco:

- (a) El propósito básico del mantenimiento será conservar las obras del Proyecto sustancialmente en las mismas condiciones de uso en que se encuentren al momento de su terminación.
- (b) El plan anual de mantenimiento deberá ser presentado al Banco no menos de tres (3) meses antes del comienzo de cada año fiscal, e incluirá como mínimo una descripción del organismo responsable especificando el personal encargado del mantenimiento; el número, tipo y condición de los equipos destinados a esta labor; y la localización, dimensiones y condiciones de los talleres, almacenas (o "depósitos"); campos de mantenimiento; el tipo de control que se usará para limitar el tamaño y peso de los vehículos que utilicen la carretera; el número de kilómetros y la localización de los tramos asignados a cada unidad de mantenimiento.
- (c) Dicho plan deberá también señalar el monto de los fondos disponibles para tal mantenimiento (con exclusión de las operaciones de mejora) en el presupuesto para el año corriente y el monto a ser asignado en el presupuesto para el año en el cual el plan será ejecutado.
- (d) El plan incluirá también un informe acerca de las condiciones del mantenimiento, basado en un sistema de evaluación de suficiencia. Este sistema estará estructurado para proporcionar una calificación global de las condiciones de mantenimiento de la carretera, cuya calificación deberá basarse en una evaluación numérica de los distintos componentes, tales como pavimentos, acotamiento, cunetas, estructuras de drenaje y puentes.
- (e) El Banco tendrá el derecho de inspeccionar periódicamente la carretera. Si llegare a determinarse por la inspección o por los informes que reciba el Banco que el mantenimiento se efectúa por debajo de los niveles convenidos, el Prestatario deberá tomar las medidas necesarias para corregir totalmente las deficiencias notadas.