

DOCUMENTO DEL BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO

**BOLIVIA**

**PROGRAMA DE INFRAESTRUCTURA VIAL DE APOYO AL DESARROLLO  
Y GESTIÓN DE LA RED VIAL FUNDAMENTAL**

**(BO-L1095)**

**PERFIL DE PROYECTO**

Este documento fue preparado por el equipo compuesto por: Pablo Guerrero (INE/TSP), Jefe de Equipo; René Cortés (INE/TSP), Jefe de Equipo Alterno; Ramón Muñoz-Raskin (TSP/CBO); Juan Manuel Leño (TSP/CPN); Nayel Ureña y María Romero Pons (INE/TSP); Tatiana Blanco (CAN/CBO); Jorge Tapia (CAN/CBO); Renaud Tahon, Graham Watkins, Maria Elena Castro y Michael Kent (VPS/ESG); Zoraida Argüello y Carolina Escudero (FMP/CBO); y Kevin McTigue (LEG/SGO).

De conformidad con la Política de Acceso a Información, el presente documento está sujeto a divulgación pública

## PERFIL DE PROYECTO

### BOLIVIA

#### PROGRAMA DE INFRAESTRUCTURA VIAL DE APOYO AL DESARROLLO Y GESTIÓN DE LA RED VIAL FUNDAMENTAL

#### (BO-L1095)

### I. DATOS BÁSICOS

<b>Título del proyecto:</b>	Programa de infraestructura vial de apoyo al desarrollo y gestión de la Red Vial Fundamental	
<b>Número del proyecto:</b>	BO-L1095	
<b>Equipo de proyecto:</b>	Pablo Guerrero (INE/TSP), Jefe de Equipo; René Cortés (INE/TSP), Jefe de Equipo Alterno; Ramón Muñoz-Raskin (TSP/CBO); Nayel Ureña y María Romero Pons (INE/TSP); Juan Manuel Leño (TSP/CPN); Tatiana Blanco (CAN/CBO); Jorge Tapia (CAN/CBO); Renaud Tahon, Graham Watkins, María Elena Castro y Michael Kent (VPS/ESG); Zoraida Argüello y Carolina Escudero (FMP/CBO); y Kevin McTigue (LEG/SGO)	
<b>Prestatario:</b>	Estado Plurinacional de Bolivia	
<b>Organismo ejecutor:</b>	Administradora Boliviana de Carreteras (ABC)	
<b>Plan de financiamiento:</b>	BID (FOE):	US\$120,4 millones
	BID (Capital Ordinario):	<u>US\$30,1 millones</u>
	Total:	US\$150,5 millones
<b>Salvaguardias:</b>	Políticas identificadas:	B.01, B.02, B.03, B.4, B.05, B.06, B.07, B.11 y B.17
	Clasificación:	B

### II. JUSTIFICACIÓN GENERAL Y OBJETIVOS

#### A. Antecedentes

- 2.1 **Crecimiento económico y demanda de infraestructura vial.** Bolivia tiene una superficie aproximada de 1,1 millones de km<sup>2</sup> y una población de 10,5 millones de habitantes. En el período 2008-2012, el producto interno bruto del país creció a una tasa promedio de 4,8% y alcanzó en 2013 el mayor crecimiento de los últimos 25 años, un 6,8%. Bolivia mantiene una economía productora de bienes primarios (gas natural y metales no ferrosos) y productos ganaderos y agrícolas para la exportación. En este contexto de crecimiento económico, la infraestructura vial boliviana, que articula y vertebra el territorio, adquiere una importancia estratégica para responder a la creciente demanda y para promover el desarrollo económico y social del país.
- 2.2 **Red vial boliviana.** Dadas sus condiciones de mediterraneidad, diversa topografía y alta dispersión geográfica de su población, Bolivia es muy dependiente del

transporte carretero. Solo el 7,34% de la red vial boliviana está pavimentada<sup>1</sup>. Con una extensión total de 74.831 km de longitud, la red vial boliviana está dividida en tres niveles funcionales: (i) la Red Vial Fundamental (RVF) que articula y vertebrata el territorio y lo conecta con países vecinos (con una extensión de 16.054 km, de la que solo un 34% está pavimentada), bajo la jurisdicción del Gobierno Nacional; (ii) la red vial departamental (19.285 km), administrada por las gobernaciones; y (iii) la red vial municipal (39.492 km), administrada por los municipios. La baja calidad de la superficie de rodadura tiene como consecuencia elevados costos generalizados de transporte de cargas y de pasajeros y genera obstáculos para la integración y actividad económica, particularmente con los países vecinos.

- 2.3 **Aspectos institucionales.** Desde su creación en 2006 la Administradora Boliviana de Carreteras (ABC)<sup>2</sup> ha tenido a cargo la administración de la RVF. La política sectorial de la ABC está orientada al desarrollo y consolidación de la RVF<sup>3</sup>, cuya función es vincular el territorio nacional e integrar a la población boliviana, permitiendo a su vez la vinculación internacional con las rutas principales de los países limítrofes, y así impulsar el desarrollo económico, social y productivo de todas las regiones del país. Asimismo, la entidad pública Vías Bolivia, tiene responsabilidad por la administración de los sistemas de recaudo de peaje, pesaje y dimensiones vehiculares en la RVF.
- 2.4 **El problema.** Si bien el país ha incrementado la inversión neta<sup>4</sup> para la mejora y actualización de su red vial, aún requiere continuar mejorando el porcentaje de la RVF que está pavimentada y en buen estado. A la vez, dado que el país está expandiendo la red vial pavimentada, las necesidades de mantenimiento se incrementan, siendo necesario actualizar las capacidades sectoriales de sus cuadros técnicos y los sistemas de gestión y conservación del patrimonio vial<sup>5</sup>.
- 2.5 **Estrategia del Banco.** El proyecto está alineado con la estrategia de país vigente (GN-2631-1), siendo transporte uno de los sectores de intervención prioritaria con miras a reducir los déficits de cobertura de vías pavimentadas en el país y mantener la calidad de la infraestructura existente. Asimismo, la operación se alinea con la prioridad de financiamiento a países pequeños y vulnerables y las prioridades sectoriales de infraestructura para la competitividad y el bienestar social e integración internacional competitiva a nivel regional y mundial del Informe sobre el Noveno Aumento General de Recursos (GCI-9) (AB-2764). Al respecto de la última prioridad, es importante mencionar que los cinco corredores

---

<sup>1</sup> El porcentaje promedio de red pavimentada para América Latina y el Caribe es de 39% y para los países andinos es de 27% - Argentina tiene un 34%, Chile un 24%, Paraguay un 16% y Perú un 13% -.

<sup>2</sup> Ley N° 3507, ABC, 26 octubre de 2006, plantea asimismo la redefinición de la RVF.

<sup>3</sup> Los cinco corredores de la RVF son el Norte-Sur, Este-Oeste, Oeste-Sur, Central-Sur y el Oeste-Norte.

<sup>4</sup> La ejecución presupuestaria de la ABC se ha incrementado de US\$324 millones en 2006, a más de un estimado de US\$788 millones en 2014 (creció un 143%). En ese mismo periodo, el 68% de los recursos ejecutados para inversiones provinieron de financiamiento de la Corporación Andina de Fomento, del Banco Interamericano de Desarrollo y otros organismos bilaterales y multilaterales.

<sup>5</sup> En la actualidad Vías Bolivia cuenta con puestos de control de pesos y dimensiones vehiculares insuficientes para cubrir la RVF. Los puestos fijos de control operan con condiciones inadecuadas tanto a nivel de infraestructura como de equipamiento y típicamente no están ubicadas en las rutas de mayor tráfico vehicular.

que conforman la RVF se destacan por su rol como ejes de integración, teniendo varios de sus tramos incluidos en la cartera COSIPLAN/IIRSA<sup>6</sup> siendo por tanto, su intervención, subsidiaria con una iniciativa regional. Finalmente, este proyecto se alinea asimismo con el objetivo del Banco mencionado en el Marco Sectorial de Transporte, de que América Latina y el Caribe cuente con sistemas de transporte accesibles, eficientes, inclusivos, sostenibles y seguros que reduzcan la pobreza, promuevan la calidad de vida y el desarrollo económico.

## **B. Alcance, Objetivos y Descripción del Programa**

- 2.6 **Objetivo.** El objetivo del programa es mejorar la calidad y condiciones de accesibilidad y seguridad de la RVF mediante el aumento de la cobertura de vías pavimentadas y la rehabilitación y mejora de corredores viales que conectan centros de producción con mercados locales y externos. Asimismo, el programa busca promover la mejora de la eficiencia en el gasto público sectorial, promoviendo la gestión integral de los activos viales, que supone la incorporación de las obras ejecutadas a sistemas de mantenimiento vial y el desarrollo de capacidades en la ABC. Para alcanzar el objetivo propuesto, el programa se estructura en cuatro componentes principales:
- 2.7 **Componente 1. Obras civiles.** Incluye obras de ampliación, mejoramiento y rehabilitación de corredores viales de la RVF y sus correspondientes supervisiones de obras. También incluirá acciones necesarias que permitan mejorar la seguridad vial, incluyendo demarcación horizontal y vertical, adecuación de pasos peatonales y circunvalaciones a zonas urbanas. Asimismo, se incluirán actividades de mitigación socioambiental.
- 2.8 **Componente 2. Programa de gestión integral de los activos viales.** Apoyará la construcción de obras y actividades asociadas a la gestión integral del activo vial del país, y financiará la adquisición de básculas fijas, obras y equipamientos para el control de pesos, así como el desarrollo de protocolos de control de pesos y medidas con el objetivo de mejorar las prácticas para la conservación del patrimonio vial.
- 2.9 **Componente 3. Programa de desarrollo de capacidades de la ABC.** A través de este componente se prevé fortalecer aspectos normativos, técnicos, ambientales y sociales y actualización de competencias dentro de la ABC. Apoyará la actualización de las capacidades mediante la contratación de servicios, la adquisición de equipamiento y el desarrollo de sistemas de gestión, entre otros, para administrar el creciente portafolio de inversión así como mejorar la gestión integral de los activos viales.
- 2.10 **Componente 4. Administración del programa.** Financiará los costos operativos de la gestión, evaluación y monitoreo del programa, así como las auditorías correspondientes.

---

<sup>6</sup> La cartera de proyectos del Consejo de Infraestructuras y Planificación (COSIPLAN) de la Unión de Naciones Suramericanas (UNASUR) comprende un total de 583 proyectos divididos en nueve ejes de integración y desarrollo, con participación de Bolivia.

### III. TEMAS DE DISEÑO Y CONOCIMIENTO DEL SECTOR

- 3.1 **Modalidad.** La operación se ha concebido bajo la modalidad de préstamo de inversión dentro de un programa de obras múltiples, de acuerdo con la Política PR-202, y con un período de ejecución de cinco años. En este sentido, se desarrollará: (i) una muestra de proyecto(s) de obra(s) vial(es) que será(n) incluido(s) en el programa a la que se le aplicarán los criterios técnicos, económicos y socioambientales de selección que serán acordados con el organismo ejecutor antes de la aprobación de la operación; y (ii) un conjunto de proyectos viales que serán definidos posteriormente por la ABC para ser incluidos en el programa, aplicando idénticos criterios de selección.
- 3.2 **Esquema de ejecución.** El prestatario será el Estado Plurinacional de Bolivia. El organismo ejecutor será la Administradora Boliviana de Carreteras, quien coordinará con Vías Bolivia las actividades asociadas con el control de pesos y gestión de activos que sean incorporados dentro del programa.
- 3.3 **Muestra de proyectos representativa.** La ABC dispone de un listado de proyectos que serían potencialmente elegibles para el programa, de los cuales se ha seleccionado el tramo carretero Yucumo-San Borja por un valor aproximado de US\$75 millones (lo que equivale al 50% del costo total del programa), el cual será detallado en la Propuesta para el Desarrollo de la Operación (POD). Para dicho proyecto se complementarán los estudios existentes técnicos, económicos, sociales y ambientales y se verificará el cumplimiento de los criterios de selección preestablecidos.
- 3.4 **Criterios de selección de los proyectos a incorporar al programa.** Se aplicarán criterios técnicos, económicos y socioambientales que permitan lograr: (i) un impacto positivo en el desarrollo económico (rentabilidad en términos económicos); (ii) categorización ambiental B de acuerdo con la Política de Medio Ambiente y Cumplimiento de Salvaguardias (OP-703); y (iii) una mejora en la conectividad regional para sustentar una mejor integración territorial del país internamente y externamente, y facilitar la competitividad internacional.
- 3.5 **Aspectos técnicos.** Los estudios de las obras a ser financiadas por el programa serán completados por la ABC y revisados por el Banco. Respecto a su elegibilidad, actualmente existe una muestra representativa con proyectos ejecutivos que serán evaluados por el Banco usando los criterios de elegibilidad técnica, económica y socioambiental (¶3.4). Para ello, se evaluará la rentabilidad social de los proyectos aplicando la metodología de análisis costo – beneficio, utilizando como apoyo el *software* HDM-4<sup>7</sup>. Esta misma metodología de evaluación ex ante se aplicará al resto de los proyectos a medida que se vaya decidiendo su inclusión como parte del programa.
- 3.6 **Conocimiento sectorial.** El Banco ha acompañado el desarrollo del sector vial durante las últimas décadas en Bolivia<sup>8</sup> por lo que ha acumulado experiencia y

---

<sup>7</sup> *Highway Development and Management Model.*

<sup>8</sup> Los préstamos actuales en ejecución con la ABC son: “Mejoramiento del Tramo Santa Bárbara-Rurrenabaque-Corredor Norte” (BO-L1011, 1833/SF-BO); “Programa Vial del Corredor Norte,

conocimiento sectorial muy preciso como resultado de la participación activa en la administración, formulación y financiamiento de numerosos proyectos de transporte. La presente operación hace parte de una intervención orientada a mejorar la infraestructura de transporte, como también su normativa y reglamentación.

#### IV. SALVAGUARDIAS Y ASPECTOS FIDUCIARIOS

- 4.1 **Socioambiental.** Sobre la base de la información disponible y en virtud de lo estipulado en la Política de Medio Ambiente y Cumplimiento de Salvaguardias del Banco (OP-703), la operación se clasifica en la categoría B. No obstante, si en el proceso de debida diligencia se presentaran situaciones que ameritaran una reclasificación de la operación, el equipo de proyecto procederá consecuentemente. El proyecto que sirve de muestra cuenta con un estudio de evaluación de impacto ambiental elaborado en 2006 el cual está siendo actualizado para que cumpla con los requerimientos de las políticas de salvaguardias del Banco. Por ser un programa de obras múltiples, se necesitará la actualización de los sistemas de manejo ambiental del ejecutor. El Banco, como parte de su análisis ambiental y social, revisará el Estudio de Impacto Ambiental (EIA) –incluyendo planes asociados– para confirmar que son adecuados e identificará si existen áreas que necesiten complementarse. Para mayor información sobre impactos y medidas asociadas referirse al Anexo III.
- 4.2 **Aspectos fiduciarios.** Dada la experiencia satisfactoria de la ABC en la ejecución de numerosos programas y proyectos viales, no se anticipan problemas mayores. En el Anexo IV se detallan los análisis adicionales que se realizarán durante la preparación de la operación. En el POD se describirán los riesgos y, de corresponder, las acciones a tomar para prevenir, controlar y compensar los que hayan sido identificados. En el Anexo III del POD se detallarán los Acuerdos y Requisitos Fiduciarios.

#### V. RECURSOS Y CRONOGRAMA

- 5.1 El Anexo V detalla el cronograma de preparación del programa. Se estima que la aprobación del POD, luego de concluir las revisiones técnicas, económicas y socioambientales de la operación, será en agosto de 2014 y la presentación al Directorio en el último trimestre de 2014. Los recursos administrativos necesarios para la preparación del programa que incluyen las misiones y la contratación de consultores ascienden a US\$87.050 (ver detalle en Anexo V). Además de estos recursos, se está gestionando actualmente la cooperación técnica BO-T1206 para el apoyo a la preparación y ejecución de la operación, con un monto de US\$244.000.

---

tramo La Paz-Caranavi, Eje IIRSA” (BO0200, 1597/SF-BO); “Programa de Preinversión en Proyectos Estratégicos de Transporte” (BO-L1056, 2498/BL-BO); “Tramo de doble vía Montero-Yapacaní en la Ruta Santa Cruz-Cochabamba” (BO-L1075, 2786/BL-BO); y “Rehabilitación de la Autopista La Paz-El Alto” (BO-L1093, 2981/BL-BO). Por otro lado, la ABC es una entidad participante en el “Programa de Reforma del Sector Transporte” (BO-L1089).

# CONFIDENCIAL

<sup>1</sup> La información contenida en este Anexo es de carácter deliberativo, y por lo tanto confidencial, de conformidad con la excepción relativa a “Información Deliberativa” contemplada en el párrafo 4.1 (g) de la “Política de Acceso al Información” del Banco (Documento GN-1831-28).

### SAFEGUARD POLICY FILTER REPORT

PROJECT DETAILS	
<b>IDB Sector</b>	Transport-major highways
<b>Type of Operation</b>	Investment Loan
<b>Additional Operation Details</b>	
<b>Investment Checklist</b>	Infrastructure Road and Rail
<b>Team Leader</b>	Munoz Raskin, Ramon Carlos (ramonm@iadb.org)
<b>Project Title</b>	Road infrastructure development and management support program for the basic road network
<b>Project Number</b>	BO-L1095
<b>Safeguard Screening Assessor(s)</b>	Tahon, Renaud (renaudt@iadb.org)
<b>Assessment Date</b>	2014-05-19

SAFEGUARD POLICY FILTER RESULTS		
<b>Type of Operation</b>	Loan Operation	
<b>Safeguard Policy Items Identified (Yes)</b>	Potential disruption to people's livelihoods living in the project's area of influence (not limited to involuntary displacement, also see Resettlement Policy.)	(B.01) Resettlement Policy– OP-710
	Activities to be financed by the project are in a geographical area and sector exposed to natural hazards* (Type 1 Disaster Risk Scenario).	(B.01) Disaster Risk Management Policy– OP-704
	The operation itself has a potential to exacerbate hazard risk* to human life, property, the environment or the operation itself (Type 2 Disaster Risk Scenario).	(B.01) Disaster Risk Management Policy– OP-704
	The Bank will make available to the public the relevant Project documents.	(B.01) Access to Information Policy– OP-102
	The operation is in compliance with environmental, specific women's rights, gender, and indigenous laws and regulations of the country where the operation is being implemented (including national obligations established under ratified Multilateral Environmental Agreements).	(B.02)
	The operation (including associated facilities) is screened and classified according to their potential environmental impacts.	(B.03)



	The Borrower/Executing Agency exhibits weak institutional capacity for managing environmental and social issues.	(B.04)
	An Environmental Assessment is required.	(B.05)
	Consultations with affected parties will be performed equitably and inclusively with the views of all stakeholders taken into account, including in particular: (a) equal participation of women and men, (b) socio-culturally appropriate participation of indigenous peoples and (c) mechanisms for equitable participation by vulnerable groups.	(B.06)
	The Bank will monitor the executing agency/borrower's compliance with all safeguard requirements stipulated in the loan agreement and project operating or credit regulations.	(B.07)
	The operation has the potential to pollute the environment (e.g. air, soil, water, greenhouse gases...).	(B.11)
	Suitable safeguard provisions for procurement of goods and services in Bank financed projects may be incorporated into project-specific loan agreements, operating regulations and bidding documents, as appropriate, to ensure environmentally responsible procurement.	(B.17)
<b>Potential Safeguard Policy Items(?)</b>	Potential to negatively affect Indigenous People (also see Indigenous Peoples Policy.).	(B.01) Indigenous People Policy– OP-765
<b>Recommended Action:</b>	Operation has triggered 1 or more Policy Directives; please refer to appropriate Directive(s). Complete Project Classification Tool. Submit Safeguard Policy Filter Report, PP (or equivalent) and Safeguard Screening Form to ESR. The project triggered the Disaster Risk Management policy (OP-704). A Disaster Risk Assessment (DRA) may be required (see Directive A-2 of the DRM Policy OP-704) in case of high risk, a limited DRA in case of moderate risk. Next, please complete a Disaster Risk Classification along with Impact Classification.	
<b>Additional Comments:</b>		

ASSESSOR DETAILS	
<b>Name of person who completed screening:</b>	Tahon, Renaud (renaudt@iadb.org)
<b>Title:</b>	
<b>Date:</b>	2014-05-19

### SAFEGUARD SCREENING FORM

PROJECT DETAILS	
<b>IDB Sector</b>	Transport-major highways
<b>Type of Operation</b>	Investment Loan
<b>Additional Operation Details</b>	
<b>Country</b>	Bolivia
<b>Project Status</b>	
<b>Investment Checklist</b>	Infrastructure Road and Rail
<b>Team Leader</b>	Munoz Raskin, Ramon Carlos (ramonm@iadb.org)
<b>Project Title</b>	Road infrastructure development and management support program for the basic road network
<b>Project Number</b>	BO-L1095
<b>Safeguard Screening Assessor(s)</b>	Tahon, Renaud (renaudt@iadb.org)
<b>Assessment Date</b>	2014-05-19

PROJECT CLASSIFICATION SUMMARY		
<b>Project Category:</b> B	<b>Override Rating:</b>	<b>Override Justification:</b>
		<b>Comments:</b>
<b>Conditions/ Recommendations</b>	<p>Category "B" operations require an environmental analysis (see Environment Policy Guideline: Directive B.5 for Environmental Analysis requirements). The Project Team must send to ESR the PP (or equivalent) containing the Environmental and Social Strategy (the requirements for an ESS are described in the Environment Policy Guideline: Directive B.3) as well as the Safeguard Policy Filter and Safeguard Screening Form Reports.</p> <p>These operations will normally require an environmental and/or social impact analysis, according to, and focusing on, the specific issues identified in the screening process, and an environmental and social management plan (ESMP). However, these operations should also establish safeguard, or monitoring requirements to address environmental and other risks (social, disaster, cultural, health and safety etc.) where necessary.</p>	

SUMMARY OF IMPACTS/RISKS AND POTENTIAL SOLUTIONS	
<b>Identified Impacts/Risks</b>	<b>Potential Solutions</b>
The project will or may require involuntary resettlement and/or economic displacement of a minor to moderate nature (i.e. it is a direct impact of the project) and does not affect indigenous peoples or other vulnerable land based groups.	<b>Develop Resettlement Plan (RP):</b> The borrower should be required to develop a simple RP that could be part of the ESMP and demonstrates the following attributes: (a) successful engagement with affected parties via a process of Community Participation; (b) mechanisms for delivery of compensation in a timely and efficient fashion; (c) budgeting and internal capacity (within borrower's organization) to monitor and manage resettlement activities as necessary over the course of the project; and (d) if needed, a grievance mechanism for resettled people. Depending on the financial product, the RP should be referenced in legal documentation (covenants, conditions of disbursement, project completion tests etc.), require regular (bi-annual or annual) reporting and independent review of implementation.
Safety issues associated with structural elements of the project (e.g. dams,	<b>Address Community Health Risks:</b> The borrower should be required to provide a plan for managing risks which could be part of the ESMP; (including details of grievances and any independent audits undertaken

public buildings etc), or road transport activities (e.g. increase in heavy vehicle movements, transport of hazardous materials, etc.) exist which could result in moderate health and safety risks to local communities.	during the year). Compliance with the plan should be monitored and reported. Requirements for independent audits should be considered if there are questions over borrower commitment or potential outstanding community concerns.
The project has or will have minor negative impacts on Indigenous Peoples.	<b>Mitigation Framework:</b> Include specific mitigation measures as needed in consultation with affected IPs. Consult with Indigenous Peoples specialist. Incorporate measures in legal documentation (covenants, conditions of disbursement, etc.). Include mitigation measures as part of overall environmental and social management plans or provisions.

<b>DISASTER RISK SUMMARY</b>	
Disaster Risk Category: High	
<b>Disaster/ Recommendations</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• The reports of the Safeguard Screening Form (i.e. of the Safeguards Policy and the Safeguard Classification Filters) constitute the Disaster Risk Profile to be summarized in and annexed to the Environmental and Social Strategy (ESS). The Project Team must send the PP (or equivalent) containing the ESS to the ESR.</li> <li>• The Borrower should consider including disaster risk expertise in the organization of project oversight, e.g. in the project's panel of experts. For the Bank's requirements, the Borrower addresses the screened disaster risks in a Disaster Risk Management Summary reviewing disaster and climate change risks associated with the project on the basis of a Disaster Risk Assessment (DRA). Based on the specified hazards and the exposure of the project area, it demonstrates the potential impact of the rapid onset events and/or slow onset changes for the project and its area including exacerbated risks for people and environment, given local vulnerability levels and coping capacities. Furthermore the DRM Summary presents proposed measures to manage or mitigate these risks in a Disaster Risk Management Plan (DRMP). The DRA /DRMP to which the DRM Summary refers may be a stand-alone DRA document (see Directive A-2 of the DRM Policy OP-704) or included in other project documents, such as feasibility studies, engineering studies, environmental impact assessments, or specific natural disaster and climate change risk assessments, prepared for the project. These documents should be accessible for the Project Team.</li> <li>• The Project Team examines and adopts the DRM summary. The team remits the project risk reduction proposals from the DRMP to the engineering review by the sector expert or the independent engineer during project analysis or due diligence, and the financial protection proposals to the insurance review (if this is performed). The potential exacerbation of risks for the environment and population and the proposed risk preparedness or mitigation measures are included in the Environmental and Social Management Report (ESMR), and are reviewed by the ESG expert or environmental consultant. The results of these analyses are reflected in the general risk analysis for the project. Regarding the project implementation, monitoring and evaluation phases, the project team identifies and supervises the DRM approaches being applied by the project executing agency.</li> <li>• Climate change adaptation specialists in INE/CCS may be consulted for information regarding the influence of climate change on existing and new</li> </ul>

	natural hazard risks. If the project requires modification or adjustments to increase its resilience to climate change, consider (i) the possibility of classification as an adaptation project and (ii) additional financing options for climate change, and consult the INE/CCS adaptation group for guidance.
--	--

SUMMARY OF DISASTER IMPACTS/RISKS AND POTENTIAL SOLUTIONS	
Identified Impacts/Risks	Potential Solutions
Significant <a href="#">riverine flooding</a> from sustained <a href="#">rainfall</a> and/or melting water and/or failing dam may occur in the project area and the likely severity of impacts is major or extreme.	The Disaster Risk Management Plan should secure a design for the project at an acceptable level of the flood risks for the project and address potential exacerbated risks for people and the environment during construction and operation, as specified in the Disaster Risk Assessment, which must take into consideration changes in the frequency and intensity of intensive rainfall and in the patterns of snowmelt that could occur with climate change. The DRMP includes risk reduction measures (siting and engineering options), disaster risk preparedness and response (contingency planning, etc.), as well as the financial protection (risk transfer, retention) of the project. The DRM Plan takes into account existing vulnerability levels and coping capacities, the area's disaster alert and prevention system, general design standards, land use regulations and civil defense recommendations in flood prone areas. However, the options and solutions are sector- and even case-specific and are selected based on a cost analysis of equivalent alternatives. The amplified uncertainties due to climate change may be considered in hazard scenarios and an efficient combination of measures in the DRMP.
Area <a href="#">flooding</a> from sustained <a href="#">rainfall</a> is prevalent in the project area and the likely severity of impacts is moderate.	The Disaster Risk Management Plan should secure a design for the project at an acceptable level of areal flooding risks for the project which must take into consideration changes in the frequency and intensity of precipitations that could occur with climate change. Areal floods may be exacerbated by the project outside the project boundary by modifying draining patterns for heavy precipitations and increase risks for people and the environment during construction and operation. Appropriate measures to reduce risks (predominantly engineering), prepare for impact (predominantly environmental and social safeguards) and to include financial protection will need to be included.
In an area of exposure to prevalent <a href="#">natural hazard</a> (see above questions), project related works increase vulnerability of area of influence to natural hazards and exacerbates risk to property and the environment, or to the project itself.	In areas with prevalent natural disaster risk, the project must not reduce or damage defenses. In cases where this happens it should replace and enhance resilience functions with special attention given to reefs, dunes, mangroves, marshes, flood plains, drainage paths, slope vegetation, etc.

ASSESSOR DETAILS	
<b>Name of person who completed screening:</b>	Tahon, Renaud (renaudt@iadb.org)
<b>Title:</b>	
<b>Date:</b>	2014-05-19

## **ESTRATEGIA AMBIENTAL Y SOCIAL**

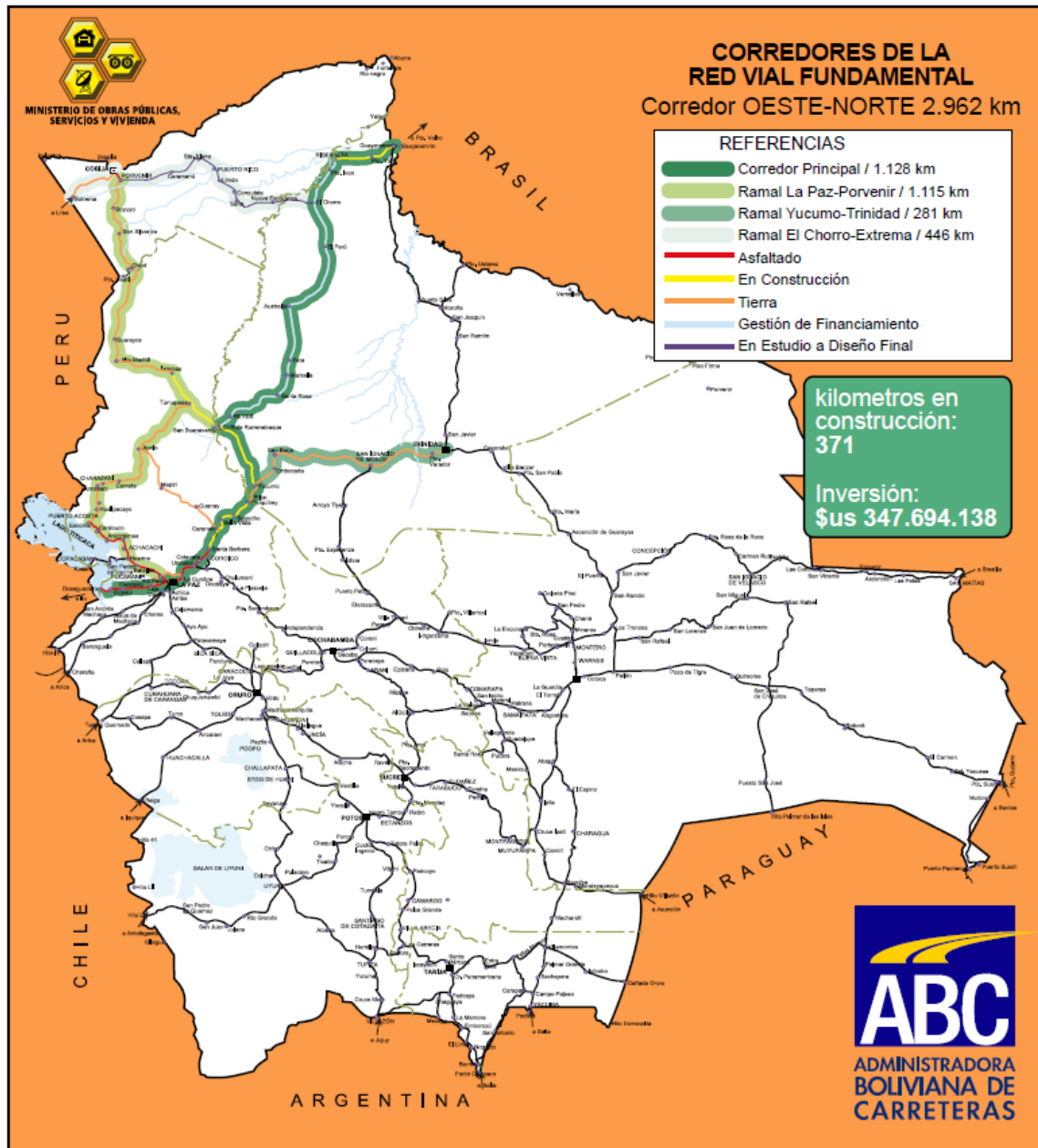
### **I. ANTECEDENTES**

- 1.1 El Programa de Infraestructura Vial de apoyo al desarrollo y gestión de la Red Vial Fundamental consiste principalmente en la ampliación, mejoramiento y rehabilitación de corredores viales de la Red Vial Fundamental (RVF) y sus correspondientes supervisiones de obras. La Administradora Boliviana de Carreteras (ABC) dispone de un listado de proyectos que serían potencialmente elegibles para el programa, de los cuales se ha seleccionado el tramo carretero Yucumo-San Borja como la muestra representativa del programa. En consecuencia, la presente Estrategia Ambiental y Social se enfoca en este proyecto, presentando información y requerimientos generales que se aplicarán para todo el programa basados en la muestra representativa.
- 1.2 Localizado en el Departamento de Beni, el tramo Yucumo-San Borja (Y-SB) (53 km) es un ramal del Corredor Oeste-Norte de la RVF que forma parte de la ruta fundamental N3 (F-03) de la RVF del país, conectando los Departamentos de Beni y La Paz con la ruta fundamental N9 (F-09) al Departamento de Santa Cruz y con el corredor Norte, siendo una vía fundamental en la vinculación entre el Departamento del Beni y otras regiones de Bolivia.
- 1.3 Las características del camino actual son precarias con problemas considerables de transitabilidad en la época de lluvias, quedando prácticamente anegados grandes tramos, por lo que es frecuente que se presenten interrupciones del tráfico por períodos prolongados dado el precario terraplén existente y la insuficiencia de drenaje. Esta situación de conectividad interrumpida representa una limitante al desarrollo del potencial agrícola y ganadero de la zona y a su integración nacional e internacional. Un mayor grado de conectividad incrementaría las posibilidades de abastecer a los mercados del altiplano como La Paz, Oruro, Cochabamba y otras, y las posibilidades adicionales de fortalecer el comercio exterior.
- 1.4 De lo anterior, considerando el importante rol de esta vía, se establece la necesidad de efectuar los trabajos de rehabilitación y mejora que garanticen la transitabilidad a lo largo de todo el año del tramo.

### **II. EL PROYECTO**

- 2.1 El proyecto prevé la rehabilitación del tramo de 53 km Y-SB mediante la pavimentación de dos carriles de 3,65 m de ancho (uno por sentido) con bermas de 1,5 m. La alternativa escogida para el pavimento consiste en una carpeta asfáltica de 7,5 cm de espesor.

Figura 1. Corredor Oeste-Norte y RVF



Fuente: ABC

- 2.2 Hacia el suroeste de Yucumo, el tramo Yucumo-Quiquibey se encuentra en etapa de construcción para mejora y pavimentación, financiado con el préstamo 1833/SF-BO (Programa de Mejoramiento del Tramo Santa Bárbara Rurrenabaque del Corredor Norte) del Banco. Posteriormente, el tramo desde Quiquibey hasta Santa Bárbara se encuentra en etapa de construcción para mejoras y pavimentación con fondos propios del Gobierno de Bolivia (GdB). A partir de Santa Bárbara, el tramo se encuentra pavimentado y habilitado al tránsito hasta La Paz.

- 2.3 Hacia el norte de Yucumo, el tramo Yucumo-Rurrenabaque se encuentra en construcción con un avance aproximado del 50% y está financiado también con el préstamo 1833/SF-BO del BID. El tramo Rurrenabaque-Ixiamas dispone de financiamiento del Banco Mundial y está en etapa de construcción para mejoras y pavimentación. El resto de tramos del corredor norte se encuentran en estado de ripio y, salvo excepciones, aún no han iniciado obras de mejora y pavimentación.
- 2.4 Finalmente, hacia el este del tramo Yucumo-San Borja, el tramo San Borja-San Ignacio de Moxos (128 km) se encuentra a nivel de ripio y está pendiente la búsqueda de financiación para su mejora y pavimentación<sup>1</sup>.
- 2.5 Entre San Ignacio de Moxos y Trinidad, el tramo se encuentra en ejecución de obra para mejora y pavimentación con recursos propios del GdB.
- 2.6 El proyecto es parte del Programa de Infraestructura Vial de apoyo al desarrollo y gestión de la Red Vial Fundamenta (BO-L1095) el cual tiene un costo de US\$150,5 millones, de los cuales aproximadamente US\$75 millones serán dedicados al proyecto, incluyendo supervisión. Además de un componente para obras civiles, se contemplan componentes de programa de gestión integral de los activos viales, para la administración del programa y de un programa de desarrollo de capacidades de la ABC.

### III. MARCO LEGAL Y REGULATORIO AMBIENTAL

- 3.1 El Estado Plurinacional de Bolivia aplica la Ley N° 1333 de Medio Ambiente para la validación de actividades que puedan generar impactos ambientales. En este contexto, el Estudio de Impacto Ambiental (EIA) del proyecto deberá considerar de manera puntual los siguientes reglamentos: (i) de prevención y control ambiental; (ii) materia de contaminación hídrica; (iii) general de residuos sólidos; (iv) para actividades con sustancias peligrosas; (v) materia de contaminación atmosférica; y (vi) ambiental para la explotación de áridos.
- 3.2 Para proyectos lineales, la ABC cuenta con un [Manual Ambiental para Carreteras](#) que proporciona una orientación en el cumplimiento adecuado de la normativa y gestión ambiental y las herramientas para que se realicen los análisis y valoración de los impactos ambientales generados por la construcción de carreteras, sin modificar el alcance de los requerimientos establecidos en los reglamentos ambientales generales y específicos por ser una norma de jerarquía jurídica.
- 3.3 Con la otorgación de la licencia ambiental por parte la autoridad ambiental competente nacional, se lleva implícito todos los permisos, autorizaciones para el uso, aprovechamiento de los recursos naturales (i.e. incluso los bancos de préstamo identificados), además del relacionamiento comunitario que implica las actividades del proyecto con las comunidades directa e indirectamente relacionadas al proyecto por todo el tiempo de vida útil establecida en la obra, actividad o proyecto.

---

<sup>1</sup> La cooperación técnica BO-T1206, incluye financiamiento de estudios y el acompañamiento al ejecutor en cuanto a aspectos ambientales y sociales (sobre todo en temas de reasentamiento, biodiversidad y arqueología) tanto para el tramo Yucumo-San Borja como para el tramo San Borja-San Ignacio (en este último tramo existen hábitats naturales críticos (adyacente a un área protegida importante de Bolivia, la estación biológica del Beni) y comunidades indígenas).

- 3.4 En 2007 el proyecto fue categorizado por las autoridades bolivianas con nivel de impacto II. Esta categorización se basó, entre otros documentos, en el Estudio Técnico, Social y Ambiental (TESA) culminado en 2006. La ABC (en aquel momento su predecesor era el Servicio Nacional de Caminos) desarrolló una serie de consultas públicas en el año 2002 mediante asambleas organizadas en las ciudades de Yucumo y San Borja, cuyo resultado figura en el TESA del 2006. El 4 de junio de 2007 se emitió la licencia ambiental N° 2807/07 a favor de la ABC para desarrollar el proyecto. La validez de la licencia es de 10 años, sin embargo, la ABC tiene que entregar a las autoridades una ficha ambiental en caso de que haya cambios o para confirmar que no haya cambios mayores. En el mes de mayo de 2014 se han organizado reuniones de socialización del proyecto con autoridades municipales y representantes de la sociedad civil en Yucumo y San Borja.
- 3.5 El equipo del proyecto del BID ha realizado una revisión preliminar del TESA y recomendaciones a la ABC, para complementar algunos aspectos, entre los cuales se incluye describir más claramente las leyes y reglamentos aplicables, las autorizaciones requeridas (aun si se encuentran al final todas cubiertas por la licencia ambiental), y los procesos requeridos para confirmar la validez de la licencia (describiendo el alcance de los informes que entregar durante el período de validez de la licencia vigente). Ver más detalles en el capítulo sobre la estrategia ambiental y social.

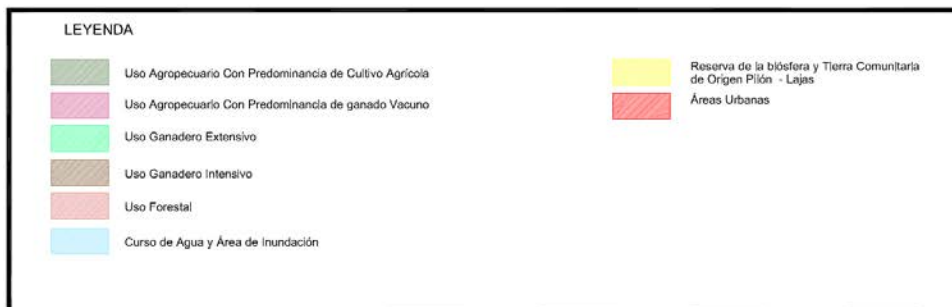
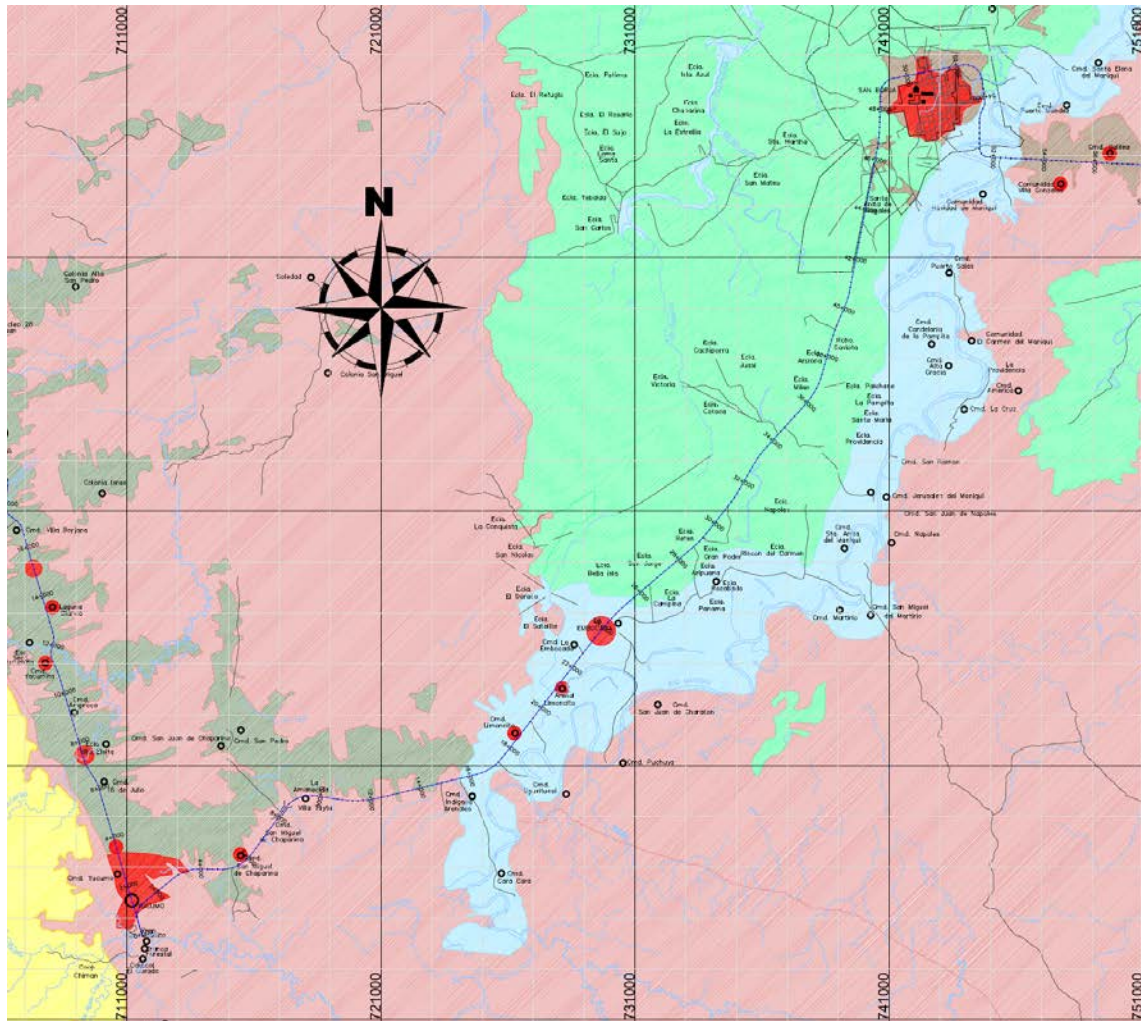
#### IV. CONTEXTO SOCIOAMBIENTAL

- 4.1 La carretera Y-SB se desarrolla en dos importantes provincias fisiográficas del territorio boliviano, el Subandino y la Llanura Chaco-Beniana. La Llanura Chaco-Beniana está cubierta principalmente de sabanas y humedales, tiene una altura entre 120 y 200 m y está surcada por numerosos ríos de cauces meándricos divagantes.
- 4.2 El tramo se inicia en la zona de transición entre estas unidades, atraviesa al Oeste una zona de pie de monte compuesta por abanicos aluviales (hoy cubierta por la vegetación tropical de la zona), originados a partir de las serranías Pilón Lajas-El Bala (Faja Subandina). Sigue al Este en una zona de llanura aluvial de relieve plano a suavemente ondulado sujeta a inundaciones estacionales o prolongadas que se extienden prácticamente por la totalidad del recorrido por la presencia del río Maniqui, cuyo curso constituye el nivel de base local para el área de San Borja. Este río posee un diseño de drenaje meándrico característico de un ciclo fluvial senil y desarrolla terrazas aluviales en ambos márgenes a lo largo de su trayecto. Por otra parte, diques o albardones de meandro, se encuentran a lo largo del curso sinuoso del río Maniqui. Varias lagunas semilunares se presentan a lo largo de la carretera actual.
- 4.3 El área de proyecto atraviesa una serie de unidades (ver Figura 2), entre ellas:
- i. Tierras de uso agropecuario extensivo.
  - ii. Tierras de uso agrosilvopastoril.
  - iii. Tierras de uso restringido:
    - a. Uso agrosilvopastoril limitado.



- b. Uso forestal maderable limitado.
- c. Áreas de protección y uso agroforestal limitado.

Figura 2. Mapa de uso de la tierra



Fuente: TESA 2006

4.4 Como lo ilustra la figura 2, a fuera de las zonas urbanas (Yucumo y San Borja), la actividad principal a lo largo del tramo es la ganadería y cierta actividad agrícola.

- 4.5 Al Noreste y adyacente a San Borja, está ubicada La Reserva de la Biosfera-Estación Biológica del Beni, que tiene una extensión de 135.000 ha y abarca tres grandes regiones biogeográficas: Amazonia, Chaco y Cerrado. El 70% de la reserva es terreno forestal con bosques muy densos, bosques ribereños y bosques palustres y el resto son humedales y sabanas.
- 4.6 Al Oeste del proyecto (en amarillo en la figura 2) está ubicada la reserva de la Biosfera y Territorio Indígena Pilón Lajas que fue designada por la Unesco como reserva de la biósfera, pero por diversas razones no se emprendió ninguna acción para la planificación y el manejo de la misma, lo cual fue determinante para favorecer la colonización de la zona comprendida entre Yucumo y Rurrenabaque, incluso se otorgaron tierras en zonas frágiles ubicadas en los alrededores de la reserva y se instalaron empresas madereras en la región. Por lo menos un banco de préstamo contemplado por el proyecto se encuentra en aquella reserva, en lo que se describe como una zona de aprovechamiento autorizada para este tipo de actividades.
- 4.7 El área del proyecto presenta un panorama social y cultural altamente diverso. La economía se caracteriza principalmente por la actividad ganadera. En el área rural los terrenos colindantes al tramo Y-SB consisten en su mayoría en estancias ganaderas en propiedad individual. El área del proyecto también ha recibido importantes flujos migratorios de colonos del altiplano boliviano a partir de los años 1970. Esta población se encuentra sobre todo en la ciudad de Yucumo y alrededores, y se dedica mayormente al comercio, el transporte y la extracción maderera. En las inmediaciones del tramo adyacente al Yucumo-San Borja, es decir en el tramo San Borja-San Ignacio, y por tanto en el área de influencia indirecta del proyecto, está ubicado el Territorio Indígena del Gran Consejo Chimán, con una significativa población indígena de la etnia chimán.
- 4.8 Un análisis más detallado de las condiciones ambientales y sociales se llevará a cabo durante el proceso de análisis ambiental y social del Banco.

## VI. PRINCIPALES IMPACTOS, RIESGOS Y MEDIDAS DE MANEJO

- 5.1 En términos generales, las intervenciones previstas en esta operación no presentan impactos socioambientales significativos, más allá de los usuales de este tipo de obras, en su mayoría temporales y consignados a un área de influencia inmediata alrededor del eje de la vía ampliándose a las zonas de fuentes de materiales, campamentos y plantas asfálticas. Por tratarse de un trazado existente, las obras serán ejecutadas mayormente dentro del derecho de vía actual. Sin embargo, las características socioambientales del tramo ameritan un análisis más profundo de los siguientes aspectos.
- 5.2 **Impactos de la construcción.** Si bien los impactos de la construcción son bastante comunes a este tipo de obras y pueden ser manejados con los manuales ambientales de la ABC, las obras ameritan una planificación detallada. La construcción se hará en estrecho contacto con las comunidades y la presencia de trabajadores en la zona. El EIA deberá incluir una discusión profunda de los impactos de la construcción sobre las comunidades durante la construcción y la operación y proveer medidas de

mitigación específicas (más allá de las generalidades del manual ambiental del ABC) para mitigación.

- 5.3 **Reposición de pérdidas y reasentamiento involuntario.** El TESA elaborado para este proyecto en el año 2006 identifica un total de 202 afectaciones en el Derecho de Vía (DDV) en el tramo existente Y-SB. En el área rural las afectaciones consisten principalmente en cercas, y durante la misión de identificación, no se han identificado viviendas dentro del DDV en esta área. Según información del Instituto Nacional de la Reforma Agraria (INRA), el DDV está mayormente saneado en el área del proyecto. En áreas urbanas, existen dos alternativas circunvalares. La circunvalar actual de San Borja pasa por una zona urbanizada, la designación de esta circunvalación como vía urbana en el diseño del proyecto serviría para limitar de forma significativa el número de afectaciones y reasentamientos. La construcción de nuevas circunvalaciones en Yucumo y San Borja resultará en afectaciones y posibles reasentamientos adicionales. No se dispone al momento de información sobre el número de afectaciones y posibles reasentamientos en estas circunvalaciones. Sin embargo, durante la misión de identificación se pudo observar la existencia de viviendas en las áreas previstas para el trazado. La alternativa de circunvalación (Norte) en San Borja, además, establecería una barrera al crecimiento natural de la ciudad y por esta razón autoridades del Gobierno Municipal y representantes de la sociedad civil han expresado no apoyar esta opción. La actualización del TESA requiere la verificación de las afectaciones ya identificadas y la identificación de las nuevas afectaciones, además de analizar medidas de mitigación consensuadas con la población afectada. En base a esta información se necesitará elaborar un Plan de Reasentamiento Involuntario y Desplazamiento Económico (PRI). Además, se necesitará elaborar un Plan de Participación Ciudadana (PPC), que incluya procedimientos para la consulta pública requerida por las políticas de salvaguardias del Banco y un plan de prevención y resolución de conflictos para la fase de construcción del tramo Y-SB.
- 5.4 **Impactos sobre actividades económicas.** Existen actividades económicas en las áreas urbanas del tramo carretero que posiblemente serán afectadas por la ampliación de la vía. Como parte de la actualización del TESA, se deberá analizar este tipo de impactos y proponer medidas de mitigación consensuadas con los grupos afectados. En el área urbana de la ciudad de Yucumo se encuentran emprendimientos comerciales y paradas de transportes dentro del DDV del tramo carretero. Estos son de una naturaleza provisional, reubicados de su lugar original por las obras de la carretera Yucumo-Rurrenabaque. Según información proporcionada por la ABC durante visita de campo de la misión de identificación de la operación, existen compromisos para su reubicación en su lugar original, cuyo cumplimiento necesita ser verificado durante la fase de análisis.
- 5.5 **Seguridad vial y contaminación acústica.** La construcción y operación de la carretera podría exacerbar las condiciones de seguridad vial existente y generar ruido. La mayor velocidad del paso de camiones podría ser una preocupación de las comunidades asentadas. El EIA deberá identificar los lugares críticos a lo largo de

la vía e identificar medidas de mitigación que tendrían que ser consensuadas con las comunidades.

- 5.6 **Campamentos.** Durante la etapa de construcción (33 meses preliminarmente), un gran número de trabajadores residirán en estas instalaciones. Se prevé que en el campamento principal residirán alrededor de 240 trabajadores. Su ubicación e instalación deberán ser definidas por el contratista. También se prevé la instalación de campamentos menores a lo largo de la ruta, los cuales estarán en operación por períodos cortos de tiempo y para un personal máximo de 80 trabajadores. Dichos campamentos serán empleados para el acopio de materiales y almacenamiento de herramientas, pero no para albergar a trabajadores. Se necesita asegurar que los campamentos cumplan con los requerimientos ambientales y sanitarios del Banco.
- 5.7 **Impactos indirectos.** Los principales impactos del proyecto estarán asociados con los impactos indirectos, particularmente cambios en el uso de la tierra, fragmentación de ecosistemas, incrementación del flujo migratorio hacia la zona, expansión del área de asentamientos humanos y avance de la deforestación o frontera agrícola. Aunque parte de estos cambios son intrínsecos a los beneficios del proyecto, se necesita asegurar que se comience a fortalecer los sistemas de planificación del uso del suelo, o de control de actividades. El EIA deberá analizar estos impactos, en el contexto del desarrollo regional de la red vial (Corredor Norte y continuación hasta el Este), y definir las medidas necesarias para garantizar que los beneficios del proyecto sean alcanzados y se eviten los efectos de un desarrollo incontrolado en la zona de influencia del proyecto. El EIA deberá además identificar la existencia de tales impactos indirectos y riesgos del proyecto sobre la población indígena del Territorio Indígena del Gran Consejo Chimán.
- 5.8 **Bienes culturales.** Aunque no hay evidencia de sitios arqueológicos o históricos a lo largo del tramo propuesto, esto será corroborado por estudios de campo llevados a cabo por especialistas en arqueología como parte de la actualización del TESA. Si estos tipos de recursos son identificados, se deberán analizar los impactos directos e indirectos de la obra y proponer medidas de manejo de acuerdo con las políticas del Banco. Como mínimo, se deberán preparar procedimientos para hallazgos fortuitos de este tipo de artefactos durante la construcción.
- 5.9 **Análisis de riesgos.** La región del Beni está sujeta a la amenaza de distintos factores naturales en particular inundaciones y desbordamiento de los ríos. Estas amenazas tendrán una incidencia directa o indirecta en el proyecto y su análisis detallado será efectuado en el proceso de análisis ambiental y social.

## VI. POLÍTICAS APLICABLES DEL BANCO

- 6.1 Sobre la base de la información disponible, el proyecto ha activado las siguientes políticas: (i) OP-102 de Acceso a la información; (ii) las Directrices B.01, B.02, B.03, B.04, B.05, B.06, B.07, B.11 y B.17 de la OP-703 de Medio Ambiente y Cumplimiento de Salvaguardias; (iii) OP-704 de Gestión del Riesgo de Desastres; (iv) OP-710 de Reasentamiento Involuntario; y (v) OP-761 Política de Igualdad de Género en el Desarrollo.

## VII. ESTRATEGIA

- 7.1 El equipo de proyecto realizará el proceso de análisis ambiental y social del Banco concentrando los esfuerzos en el análisis de los impactos potenciales directos e indirectos que el proyecto pueda generar durante las etapas de construcción, y de operación y mantenimiento, sobre los componentes sociales, ambientales, de salud ocupacional, de seguridad industrial y laboral.
- 7.2 Antes de que el Banco pueda proceder con sus actividades de análisis ambiental y social, se requiere que la ABC actualice la parte del TESA de 2006 que corresponde al EIA del tramo Y-SB, con particular atención en:
- i. Analizar riesgos de desastres naturales y plan de contingencias.
  - ii. Actualizar el estudio de hidrología.
  - iii. Analizar impactos acumulativos y posibles medidas de mitigación (i.e. control de madera).
  - iv. Actualizar el programa de prevención y mitigación y plan de aplicación y seguimiento ambiental.
  - v. Línea base de biodiversidad actualizada en base a la información existente
- 7.3 Se requiere además que la ABC elabore un PRI, en el cual se actualicen las informaciones socioeconómicas del TESA del tramo Y-SB, con particular atención en:
- i. Actualización del diagnóstico socioeconómico.
  - ii. Elaborar un análisis de actores (*stakeholder analysis*) para el área del proyecto, que diferencie los actores principales por categoría y nivel de influencia sobre el proyecto.
  - iii. Actualización censo socioeconómico, incluyendo verificación de fichas censales existentes, complementación de datos faltantes, y elaboración de fichas para nuevas afectaciones con especial énfasis en los afectados de alta vulnerabilidad.
  - iv. Actualización de precios unitarios para indemnización y compensación.
  - v. Actualización de criterios de elegibilidad y vulnerabilidad.
  - vi. Definición de uso efectivo de derecho de vía.
  - vii. Actualización del marco legal.
  - viii. Elaboración de la matriz de elegibilidad y elaboración de un presupuesto preliminar y definición de la fecha de corte.
  - ix. Elaboración de un plan de participación ciudadana incluyendo las consultas requeridas por las políticas de salvaguardias del banco, con particular enfoque en las mujeres y grupos vulnerables.
- 7.4 Se deberá elaborar un PPC, que incluya realizar una consulta pública con las distintas partes involucradas, incluyendo representantes de organizaciones comunitarias en el área afectada por el proyecto. Este PPC permitirá generar un espacio de diálogo para informar a la población acerca del alcance del proyecto,

recoger sus preocupaciones y establecer canales de comunicación que permitan abordar de forma fluida los distintos desafíos que se podrían presentar.

- 7.5 Sin perjuicio de considerar otros aspectos que se presenten durante el proceso de análisis, el equipo de proyecto hará énfasis en el análisis los siguientes puntos en relación con el proyecto Y-SB (la muestra representativa):
- i. Cumplimiento legal, ambiental, social, laboral, de salud ocupacional y seguridad industrial conforme a los requerimientos nacionales y municipales correspondientes.
  - ii. Cumplimiento de las políticas OP-102 de Acceso a la Información; OP-703 de Medio Ambiente y Cumplimiento de Salvaguardias; OP-704 de Gestión del Riesgo de Desastres; OP-710 de Reasentamiento Involuntario; y OP-761 de Política de Igualdad de Género en el Desarrollo.
  - iii. Revisión del PRI para asegurar que sea conforme a la legislación nacional y los principios establecidos en la Política de Reasentamiento Involuntario del Banco (OP-710).
  - iv. Revisión del Plan de Participación Ciudadana (PPC, incluyendo la consulta pública requerida por las políticas de salvaguardias del Banco.
  - v. Evaluación de los impactos acumulativos (con otros proyectos en obras o contemplados: corredor Norte La Paz-Guayaramerín-Cobija y continuación hasta San Ignacio de Moxos) e indirectos del proyecto, particularmente los cambios en el uso de la tierra, la fragmentación de ecosistemas, la expansión del área de asentamientos humanos, avance de la deforestación o frontera agrícola e impactos sobre poblaciones indígenas.
  - vi. Evaluación de la pertinencia (conveniencia, suficiencia, presupuesto, recurso humano requerido, cronograma y control de calidad) de las medidas propuestas de manejo ambiental y social, de seguridad industrial, y de salud ocupacional y laboral, así como de su monitoreo.
- 7.6 Posteriormente a la etapa de análisis el equipo de proyecto presentará un Informe de Gestión Ambiental y Social (IGAS) que resumirá las medidas de manejo de los impactos y riesgos ambientales y sociales que se requiera para prevenir, mitigar o compensar los impactos ambientales negativos, y para estimular los impactos positivos.
- i. Evaluación de los sistemas de manejo ambiental del ejecutor con énfasis en los planes y procedimientos, responsabilidades, recursos disponibles, actividades de capacitación, de auditoría, de forma de asegurar que el programa será ejecutado adecuadamente desde las perspectivas ambiental y social.
  - ii. Evaluación de la información socioambiental del programa (incluidos los estudios ambientales y sociales, y sus correspondientes planes de manejo ambiental) para confirmar que los impactos potenciales negativos de los proyectos serán manejados adecuadamente.

- iii. Análisis de las especificaciones técnicas ambientales para el proyecto, de forma de asegurar que los futuros contratistas, la inspección y la supervisión ejecutarán adecuadamente las medidas de manejo propuestas.
  - iv. Análisis de los procedimientos para compensar a los desplazados física y económicamente por el proyecto.
  - v. Evaluación, para confirmar la existencia y pertinencia en cantidad y calidad, de los planes de contingencia y de manejo del riesgo del proyecto.
  - vi. Revisión y verificación de los procesos de consulta que pudieran haberse llevado a cabo durante la planificación del proyecto así como análisis de los sistemas para proveer a la opinión pública información relativa a su ejecución.
- 7.7 Sobre la base de la información disponible y en virtud de lo estipulado en la Política de Medio Ambiente y Cumplimiento de Salvaguardias (OP-703), la operación se clasifica en la categoría B.

### ÍNDICE DE TRABAJO SECTORIAL CONCLUIDO Y PROPUESTO

Estudio	Descripción	Responsable	Fechas esperadas para conclusión	Referencias y enlaces electrónicos
<b>Estudio Técnico, Económico y Social (TESA) del Tramo Yucumo-San Borja</b>	Estudio técnico	ABC	Concluidos (2006)	IDBDocs <a href="#">38802608</a>
	Evaluación económica y financiera	ABC		
	Análisis comparativo de los costos y beneficios del proyecto para las situaciones sin y con proyecto	ABC		
	Estudio de Evaluación de Impacto Ambiental (EIA), desarrollado para los trabajos de implementación, operación, mantenimiento y futuro inducido del proyecto	ABC		IDBDocs <a href="#">38802599</a>
<b>Gestión integral de activos viales</b>	Análisis de la política y estrategia vigente de la Administradora Boliviana de Carreteras (ABC) para la gestión integral de los activos viales	ABC / BID	09/2014	A ser incluidos en el POD
<b>Actualización del TESA del tramo Yucumo-San Borja</b>	Actualización del estudio técnico	ABC	07/2014	A ser incluidos en el POD
	Actualización de la evaluación económica y financiera		07/2014	
	Análisis de variabilidad de costos estimados de proyecto	BID (a contratar)	08/2014	A ser incluidos en el POD
	Revisión de la actualización del estudio de hidrología e hidráulica	BID (a contratar)	09/2014	A ser incluidos en el POD
	Actualización del EIA	ABC	08/2014	A ser incluidos en el POD
	Elaboración del plan de reasentamiento involuntario	BID (a contratar)	09/2014	A ser incluidos en el POD
<b>Capacidad institucional</b>	Análisis institucional/de personal y de procedimientos vinculados a la capacidad de implementación	BID (a contratar)	08/2014	A ser incluidos en el POD



# CONFIDENCIAL

<sup>1</sup> La información contenida en este Anexo es de carácter deliberativo, y por lo tanto confidencial, de conformidad con la excepción relativa a “Información Deliberativa” contemplada en el párrafo 4.1 (g) de la “Política de Acceso al Información” del Banco (Documento GN-1831-28).