

## DOCUMENTO DE COOPERACIÓN TÉCNICA

### I. INFORMACIÓN BÁSICA

País/Región:	Estado Plurinacional de Bolivia
Nombre de la CT:	Apoyo a la Preparación y Ejecución de Operaciones Viales
Número de la CT:	BO-T1228
Miembros del equipo:	Pablo Guerrero, Jefe de Equipo, René Cortés, Jefe de Equipo Alterno, Nayel Ureña y Olga Mayoral (INE/TSP); Juan Manuel Leaña (TSP/CPN); Rodrigo Castro, Jorge Tapia y Edgar Ascarrunz (CAN/CBO); Renaud Tahon y Michael Kent (VPS/ESG); Carolina Escudero y Zoraida Arguello (FMP/CBO); María Elisa Arango y Virginia Franzini (LEG/SGO).
Taxonomía:	Apoyo Operativo
Número y nombre de la operación que apoyará la CT:	BO-L1095 - Programa de Infraestructura Vial de Apoyo al Desarrollo y Gestión de la Red Vial Fundamental  BO-L1102 - Programa de Obras Múltiples de Transportes
Fecha de autorización del Abstracto de CT:	11 de septiembre de 2014
Beneficiario:	ABC – Administradora Boliviana de Carreteras
Agencia ejecutora:	Banco Interamericano de Desarrollo, a través de la División de Transporte (INE/TSP)
Donantes que proveerán financiamiento:	Programa para Países Pequeños y Vulnerables (SVC)
Financiamiento solicitado del BID:	US\$300.000
Periodo de desembolso:	30 meses
Periodo de ejecución:	24 meses
Fecha de inicio requerido:	Octubre de 2014
Tipos de consultores:	Consultores individuales y firmas consultoras
Unidad de preparación:	INE/TSP
Unidad responsable de desembolso:	INE/TSP
CT incluida en la Estrategia de País:	Sí
CT incluida en el CPD:	No
Sector Prioritario GCI-9:	Infraestructura para la competitividad y el bienestar social, e Integración internacional competitiva a nivel regional y mundial

### II. DESCRIPCIÓN DE LOS PRÉSTAMOS ASOCIADOS

2.1 La Cooperación Técnica (CT) apoyará el desarrollo de estudios complementarios para las siguientes operaciones: (i) BO-L1095: Programa de Infraestructura Vial de Apoyo al Desarrollo y Gestión de la Red Vial Fundamental, y (ii) BO-L1102: Programa de Obras Múltiples de Transportes. Ambas operaciones buscan continuar mejorando la calidad y condiciones de transitabilidad, accesibilidad y seguridad de la Red Vial Fundamental (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. Se espera que BO-L1095 sea aprobada en diciembre de 2014 por un monto de US\$185,5 millones y BO-L1102 en el 2015 por US\$235 millones.

### III. OBJETIVOS Y JUSTIFICACIÓN

- 3.1 En el período 2008-2012, el Producto Interno Bruto del país creció a una tasa promedio de 4,8%, registrando en 2013 un 6,8%, el mayor crecimiento de los últimos 25 años. Bolivia mantiene una economía productora de bienes primarios y productos ganaderos y agrícolas para la exportación. Brasil y Argentina son los principales destinos de los productos exportados del país, con un valor combinado en 2012 de US\$5,7 mil millones (más del 50% del total exportado), seguido por Estados Unidos y Perú<sup>1</sup>. Los productos primarios representan poco más del 80% de la canasta de exportaciones de Bolivia. Por su bajo valor agregado, los costos de transporte tienen un rol crucial para la competitividad de este tipo de *commodities*. El peso de los productos primarios en el comercio exterior del país, sumado a su mediterraneidad y la magnitud de su territorio, hacen que el desarrollo de la red vial, asegurando estándares de servicio y capacidad adecuada, sean un pilar clave para el desarrollo económico del país<sup>2</sup>.
- 3.2 Después de Surinam y Guyana, Bolivia es el tercer país de América Latina y el Caribe (ALC) con menor densidad poblacional<sup>3</sup>. El país no solamente es extenso, sino que aún mantiene un 44% de su población viviendo en zonas rurales<sup>4</sup>, zonas que por lo general, carecen de condiciones óptimas de accesibilidad a medios de transporte.
- 3.3 Existe una relación positiva entre las inversiones en infraestructura de transporte y el desarrollo a largo plazo de un país<sup>5</sup>. Dada su condición de mediterraneidad, diversidad topográfica y alta dispersión geográfica de su población, Bolivia es muy dependiente del sector transporte, el cual aporta cerca del 7% del PIB, para responder a la creciente demanda y para promover el desarrollo económico y social del país. La red vial boliviana cuenta con una longitud aproximada de 81 mil km, designando a Bolivia como uno de los países de ALC con la densidad vial más baja con 0,07 km/km<sup>2</sup>, donde el promedio de la región es 0,18 y el de los países andinos es 0,12. Adicionalmente, solo el 7,34% de la red vial está pavimentada, muy por debajo del porcentaje promedio para ALC de 39% y para los países andinos de 27% – Argentina tiene un 34%, Chile un 24%, Paraguay un 16% y Perú un 13%.
- 3.4 La baja densidad vial, combinada con la baja calidad del sistema, hace que la población tenga difícil acceso a transporte, en especial la población rural, la cual tiene un Índice de Acceso Rural<sup>6</sup> de 48%. Adicionalmente, la baja disponibilidad de infraestructura incide en las tarifas de los servicios de transporte cargas y genera obstáculos para la integración nacional y con los países vecinos y la actividad económica. El costo estimado de transporte

---

<sup>1</sup> En 2012, Bolivia exportó 13,5 y 6,2 millones de toneladas de productos a Brasil y Argentina respectivamente. Adicionalmente, Bolivia exporta cerca de 1 millón de toneladas de minerales de plata, cinc y oro y 1,2 millones de toneladas de torta de soja. Fuente: Instituto Boliviano de Comercio Exterior.

<sup>2</sup> Bolivia es el principal exportador de gas de Sur América Adicionalmente, Bolivia exporta cerca de un millón de toneladas de minerales de plata, cinc y desperdicios de oro, y 1,2 millones de toneladas de torta de soja. Instituto Boliviano de Comercio Exterior.

<sup>3</sup> Superficie de 1,1 millones de km<sup>2</sup> y una población de 10 millones de habitantes (9,13 hab/km<sup>2</sup>).

<sup>4</sup> Promedio de la región es 21%. *UN Population Division (2012): World Urbanization Prospects*.

<sup>5</sup> Calderón, C. y Servén, L. (2010a): "Infrastructure in Latin America".

<sup>6</sup> Indicador de desarrollo que estima la proporción de la población rural que tiene acceso adecuado al sistema de transporte de un país. Brasil 53%, Perú 43%, Chile 76% y Ecuador 73%. Estache, Gomez-Lobo y Leipziger (2000) argumentan que el desarrollo de la infraestructura de un país ayuda a reducir la desigualdad económica, siempre y cuando aumente la accesibilidad de los pobres.

de carga en el país es 0,1337 US\$/MT-km, por encima del costo promedio de los países andinos 0,091.

- 3.5 La presente CT tiene como objetivo general apoyar la preparación y ejecución de proyectos de obras múltiples mediante el financiamiento de estudios y el acompañamiento al ejecutor en la supervisión técnica. Actualmente, los estudios técnicos que serán actualizados y/o complementados son los relacionados a los estudios de demanda, socioambientales, hidráulicos, hidrológicos, de tránsito y los también relacionados a regulación e implementación de sistemas de peaje y pesaje.
- 3.6 De acuerdo a lo mencionado, esta CT tiene como objetivos específicos: (i) el financiamiento de consultorías en temas específicos (ej., impacto económico y socio-ambiental) de apoyo a la preparación de las operaciones de préstamo BO-L1095 y BO-L1102, que requieren una respuesta rápida y eficaz para continuar con el proceso de preparación de la operación; y (ii) el acompañamiento al ejecutor en la supervisión técnica para el desarrollo integral de la operación.
- 3.7 La CT, en virtud de su contribución al desarrollo de las operaciones BO-L1095 y BO-L1102, están alineadas con la Estrategia de País con Bolivia, y es consistente con las prioridades del GCI-9. Esta operación se financiará con recursos del Programa para Países Pequeños y Vulnerables. La finalidad de esta cooperación técnica es congruente con los objetivos perseguidos por este programa y las actividades contempladas se encuentran dentro del espectro permitido por éste.

#### IV. DESCRIPCIÓN DE LAS ACTIVIDADES/ COMPONENTES Y PRESUPUESTO

4.1 **Componente 1. Apoyo a la actualización de los estudios técnicos económicos y socioambientales (TESA) y a la preparación de las operaciones (US\$260.000).** Este componente contempla consultorías para el apoyo al desarrollo y/o revisión de estudios de ingeniería, evaluación económica y socioambiental, costos, diseño vial, entre otros, que complementen los estudios disponibles, en base a los reglamentos de preinversión del Gobierno de Bolivia (GdB), las normas viales bolivianas y las políticas de salvaguardas del Banco, entre otros. Incluye también consultorías asociadas a la preparación de la operación, incluyendo aspectos asociados a la evaluación y recomendaciones sobre la capacidad de la ABC para manejar el creciente portafolio de ejecución y la gestión integral de los activos viales.

**Componente 2. Acompañamiento durante la ejecución del programa (US\$30.000).** Este componente incluye el apoyo especializado en materia técnica, socioambiental y operativa durante la ejecución de la operación, mediante la contratación de consultores en las áreas respectivas.

**Tabla 1. Matriz de Resultados Indicativa**

Indicadores de producto	Unidad	Línea Base	Meta	Medios de verificación
P1. Actualización de estudio TESA del proyecto	Documento	0	2	Documento TESA completados y aprobados por ABC
P2. Estudio de Evaluación del Impacto Social y Ambiental del proyecto	Documento	0	2	Estudio de Impacto Social y Ambiental actualizado aprobado por ABC

Indicadores de resultado	Unidad	Línea Base	Meta	Medios de verificación
R1. Aprobación de la operación BO-L1095 y BO-L1002	Documento	0	2	Cláusula contractual aprobada por Jefe de Equipo
R2. Cumplimiento de condiciones previas para la elegibilidad del préstamo asociado a la operación BO-L1095 y BO-L1002	Documento	0	2	Cláusula contractual aprobada por Jefe de Equipo

4.2 El presupuesto de la CT es de US\$300.000 los cuales serán provistos por el Banco a través del Programa para Países Pequeños y Vulnerables (SVC).

**Tabla 2. Presupuesto Indicativo (US\$)**

Actividad/Componente	Descripción	Total
<b>1. Apoyo a la actualización de estudios TESA y la preparación de las operaciones</b>		<b>260.000</b>
Consultoría técnica en diseño e ingeniería vial (BO-L1102)	Consultorías para apoyar a la ABC y al Banco en la actualización integral y/o revisión de los estudios hidrológicos, hidráulicos, de tráfico, seguridad vial, inventario de obras, validación de yacimientos, costos de proyecto (y la sensibilidad del presupuesto a posibles desviaciones) y diseños de obras.	100.000
Consultorías socioambientales (BO-L1102)	Consultorías socioambientales para apoyar a la ABC y al Banco en la elaboración de los documentos integrales para la actualización y complementación de los estudios de impacto social y ambiental del proyecto, que podrían incluir un Plan de Reasentamiento Involuntario, aspectos arqueológicos, aspectos de comunidades indígenas, aspectos de biodiversidad y otros, y su cumplimiento con las salvaguardas socioambientales del Banco.	75.000
Apoyo para el análisis de impactos sociales y ambientales (BO-L1102)	Consultorías de apoyo para analizar el resultado de la intervención en proyectos viales de impacto binacional.	50.000
Evaluación de capacidad institucional (BO-L1095)	Consultoría de evaluación y recomendaciones sobre la capacidad de la ABC.	35.000
<b>2. Acompañamiento durante la ejecución del programa</b>		<b>30.000</b>
Acompañamiento durante la ejecución del programa (BO-L1102 & BO-L1095)	Consultorías de apoyo técnico especializado en revisión de pliegos de prescripciones técnicas de licitaciones, aspectos socioambientales, aspectos operativos y otros.	30.000
<b>Imprevistos</b>		<b>10.000</b>
<b>Total</b>		<b>300.000</b>

## **V. AGENCIA EJECUTORA Y ESTRUCTURA DE EJECUCIÓN**

- 5.1 Por solicitud del GdB, el Organismo Ejecutor de esta operación será el Banco, quien identificará en coordinación estrecha con la ABC, las necesidades de apoyo al programa y las actividades a desarrollar para solventar dichas necesidades. Conforme lo exige la Nueva Política de Cooperación Técnica del Banco versión revisada (Documento GN-2470-2, Anexo 10) y la Sección II(G) (2.9) del Programa para Países Pequeños y Vulnerables (Documento GN-2616-1 del 4 de mayo de 2011), el Banco ejecutará esta cooperación técnica por solicitud expresa del GdB, considerando su conocimiento especializado en desarrollo y gestión de infraestructura vial. Se justifica que el Banco sea quien seleccione y contrate los servicios de consultoría para esta cooperación técnica de apoyo operativo porque el Banco cuenta con experiencia suficiente relevante para estructurar los estudios correspondientes a las actividades de fortalecimiento de capacidades y al análisis de impacto sociales y ambientales. Adicionalmente la ABC cuenta con una carga de trabajo superior a su capacidad de ejecución lo cual puede poner en riesgo la eficiencia en el desarrollo y entrega de los estudios. De igual manera, que el Banco ejecute la CT disminuye los riesgos de no lograr los objetivos de la misma. Los estudios a ser contratados serán de directa aplicación en la preparación y arranque de la operación "Apoyo a la Preparación y Ejecución de Operaciones Viales" (BO-L1095 y BO-L1102) y serán supervisados por el personal del Banco.
- 5.2 El equipo del proyecto tendrá la responsabilidad de supervisar y controlar la ejecución de la misma y se encargará de la selección, contratación y supervisión de consultores externos, así como la adquisición de otros servicios de acuerdo con los procedimientos aplicables del BID. Las contrataciones se llevarán a cabo de conformidad con las Políticas para la Selección y Contratación de Consultores financiados por el BID (GN-2350-9). Todos los productos de la CT serán objeto de revisión de calidad por parte del Banco.
- 5.3 Los tiempos para la CT se estiman en 24 meses para la ejecución y en 30 meses para los desembolsos.

## **VI. RIESGOS IMPORTANTES**

- 6.1 Por la naturaleza y actividades planteadas en la presente CT, el equipo de proyecto no ha identificado riesgos significativos asociados a la ejecución de la misma.

## **VII. INFORMES DE SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN**

- 7.1 Se incluirá el informe requerido siguiendo los requisitos establecidos en el Art. 2.35 de la Nueva Política de Cooperación Técnica del Banco versión revisada (Documento GN-2470-2).

## **VIII. EXCEPCIONES A LAS POLÍTICAS DEL BANCO**

- 8.1 No se han identificado excepciones a las políticas del Banco en esta CT.

## **IX. ESTRATEGIA SOCIAL Y AMBIENTAL**

- 9.1 De acuerdo con OP-703 esta CT se categoriza para reflejar el nivel de riesgo ambiental y social de la operación que apoya, la cual es de Categoría "B" (ver [Filtro de Política de Salvaguardias y Formulario de Análisis de Salvaguardias](#)).

### **ANEXOS REQUERIDOS:**

- Anexo I: [Solicitud del cliente](#)
- Anexo II: [Términos de Referencia](#)
- Anexo III: [Plan de Adquisiciones](#)

# **APOYO A LA PREPARACIÓN Y EJECUCIÓN DE OPERACIONES VIALES**

## **BO-T1228**

### **CERTIFICACIÓN**

Por la presente certifico que esta operación fue aprobada para financiamiento por la Ventanilla I del Programa para Países Pequeños y Vulnerables (SVC), de conformidad con la comunicación de fecha 11 de septiembre de 2014 suscrita por Nadine Schiavi (ORP/GCM). Igualmente, certifico que existen recursos en el mencionado fondo, hasta la suma de US\$300.000, para financiar las actividades descritas y presupuestadas en este documento. La reserva de recursos representada por esta certificación es válida por un periodo de seis (6) meses calendario contados a partir de la fecha de elegibilidad del proyecto para financiamiento. Si el proyecto no fuese aprobado por el BID dentro de ese plazo, los fondos reservados se considerarán liberados de compromiso, requiriéndose la firma de una nueva certificación para que se renueve la reserva anterior. El compromiso y desembolso de los recursos correspondientes a esta certificación sólo debe ser efectuado por el Banco en dólares estadounidenses. Esta misma moneda será utilizada para estipular la remuneración y pagos a consultores, a excepción de los pagos a consultores locales que trabajen en su propio país, quienes recibirán su remuneración y pagos contratados en la moneda de ese país. No se podrá destinar ningún recurso del Fondo para cubrir sumas superiores al monto certificado para la implementación de esta operación. Montos superiores al certificado pueden originarse de compromisos estipulados en contratos que sean denominados en una moneda diferente a la moneda del Fondo, lo cual puede resultar en diferencias cambiarias de conversión de monedas sobre las cuales el Fondo no asume riesgo alguno.

(Original firmado)

20/10/2014

Sonia M. Rivera  
Jefe

Fecha

Unidad de Gestión de Donaciones y Cofinanciamiento  
ORP/GCM

### **APROBACIÓN**

Aprobado:

(Original firmado)

21/10/2014

Nestor Roa  
Jefe de División  
División de Transporte  
INE/TSP

Fecha