

DOCUMENTO DEL BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO

## **BOLIVIA**

### **PROGRAMA DE INFRAESTRUCTURA Y OPERACIONES AEROPORTUARIAS - FASE 2**

**(BO-L1209)**

#### **PERFIL DE PROYECTO**

Este documento fue preparado por el equipo compuesto por: Rafael Poveda (TSP/CBO), Jefe de Equipo; Mauro Alem (INE/TSP) y Benoit Lefèvre (CSD/CCS), Jefes de Equipo Alternos; Alejandro Taddia, Aziz Baladi, Minkyung Kim y Rodrigo Cruvinel (INE/TSP); Shirley Cañete (TSP/CBO); Adriana Rojas y Jimena Sánchez (CAN/CBO); Heidi Fishpaw y Robert Langstroth (VPS/ESG); Patricia Toriz, Shirley Foronda y Willy Bendix (VPC/FMP); Esperanza González (CSD/CCS); y Javier Jiménez (LEG/SGO)

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

## PERFIL DE PROYECTO

### I. DATOS BÁSICOS

<b>Título del proyecto:</b>	Programa de Infraestructura Aérea – Etapa II <sup>1</sup>	
<b>Número del proyecto:</b>	BO-L1209	
<b>Equipo de proyecto:</b>	Rafael Poveda (TSP/CBO), Jefe de Equipo; Mauro Alem (INE/TSP) y Benoit Lefèvre (CSD/CCS), Jefes de Equipo Alternos; Alejandro Taddia, Aziz Baladi, Minkyung Kim y Rodrigo Cruvinel (INE/TSP); Shirley Cañete (TSP/CBO); Adriana Rojas y Jimena Sánchez (CAN/CBO); Heidi Fishpaw y Robert Langstroth (VPS/ESG); Patricia Toriz, Shirley Foronda y Willy Bendix (VPC/FMP); Esperanza González (CSD/CCS); y Javier Jiménez (LEG/SGO)	
<b>Prestatario:</b>	Estado Plurinacional de Bolivia	
<b>Organismo ejecutor:</b>	Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda (MOPSV) a través del Viceministerio de Transporte (VMT)	
<b>Plan de financiamiento:</b>	BID – Capital Ordinario (CO):	US\$45.000.000
	Cofinanciamiento (KIF) <sup>2</sup>	US\$20.000.000
	Total:	US\$65.000.000
<b>Salvaguardias:</b>	Políticas identificadas	OP-102; OP-704; OP-703 (B1, B.2, B.3, B.4, B.5, B.6, B.7, B.9, B.10, B.11, B.15, B.17); y OP-761
	Clasificación	B

### II. JUSTIFICACIÓN GENERAL Y OBJETIVOS

#### A. Justificación general

- 2.1 El transporte aéreo es reconocido como un catalizador económico<sup>3</sup> que impulsa el crecimiento económico<sup>4</sup> de países y regiones. El mercado asociado a los aeropuertos comerciales es fomentado por la disponibilidad y operación de las instalaciones aeroportuarias, que promueven impactos económicos directos e indirectos, así como un efecto que induce a la producción, generación de empleo y el aumento de la demanda de las industrias relacionadas.
- 2.2 Bolivia tiene una superficie de 1.098.581 km<sup>2</sup> y población superior a 11 millones de habitantes proyectada para el 2019. La tasa de crecimiento económico anualizada

<sup>1</sup> El programa no fue incluido en el Documento Programa de País (CPD) 2019 de Bolivia.

<sup>2</sup> Conforme al documento Directrices para el Registro y la Notificación de Cofinanciamiento (GN-2911): se prevé que este programa incluya recursos de cofinanciamiento del Fondo Coreano (KIF) por un monto estimado de US\$20,0 millones. Dicho monto se hará en la modalidad de cofinanciamiento conjunto.

<sup>3</sup> Air Transport Action Group, *The Economic & Social Benefits of Air Transport*, 2005.

<sup>4</sup> Airport Council International, *Taking America Beyond the Horizon – The Economic Impact of U.S. Commercial Airports in 2017*.

a junio de 2018 llegó a un 4,4%<sup>5</sup>, y la elasticidad entre el tráfico internacional de pasajeros con el Producto Interno Bruto (PIB) de Bolivia<sup>6</sup> es de 1,5.

- 2.3 **Entorno aeroportuario regional y tráfico aéreo boliviano.** América Latina y el Caribe (ALC) es la región que ha experimentado un mayor crecimiento del tráfico aéreo<sup>7</sup> y se espera que mantenga una tasa de crecimiento por encima del 8% entre 2015–2035. Bolivia es un mercado de 3,3 millones de pasajeros al año<sup>8</sup> y el crecimiento del tráfico de pasajeros (16,0% anual entre 2011–2015) ha sido superior tanto al de la economía nacional como a la media de ALC.
- 2.4 **Sistema aeroportuario boliviano.** Bolivia cuenta con una red de 42 aeropuertos de propiedad y administrados por el gobierno, que reciben operaciones comerciales, militares y de aviación general. El 78% de estos aeropuertos, según la Dirección General de Aviación Civil (DGAC), tienen una infraestructura deteriorada. Únicamente, los aeropuertos de Santa Cruz de la Sierra, Cochabamba y El Alto, cuentan con la certificación<sup>9</sup> de la DGAC.
- 2.5 En ese sentido, el VMT ha elaborado el Programa de Infraestructura Aeroportuaria (PIA), el cual busca construir, modernizar y/o equipar aeropuertos de las capitales de departamentos y aquellos que puedan apoyar actividades vinculadas a los sectores productivos. El PIA incluye la rehabilitación y mejora de importantes aeropuertos como Puerto Suárez, Tarija y Uyuni, que están en áreas que poseen potencialidad de crecimiento socioeconómico.
- 2.6 **Diagnóstico del programa.** Dada la necesidad de rehabilitación y mejoramiento de la infraestructura aeroportuaria del país, la propuesta se enfocará en la rehabilitación y mejora de aeropuertos de Bolivia, teniendo como muestra inicial, a confirmar en misión de análisis, es el aeropuerto de Puerto Suárez. Los otros posibles aeropuertos a recibir intervenciones podrían ser los de Tarija, Uyuni, u/y otros a priorizarse por el Gobierno de Bolivia (GdB) de común acuerdo con el Banco, y que cumplan con los requisitos de elegibilidad de las inversiones.
- 2.7 **Aeropuerto de Puerto Suárez.** El aeropuerto de la muestra está ubicado en Puerto Suárez, capital de la provincia de Germán Bush, al extremo este del departamento de Santa Cruz, en la frontera con Brasil. El centro urbano boliviano consolidado más próximo que cuenta con aeropuerto comercial es Santa Cruz de la Sierra, a 642 km, cerca de ocho horas en vehículo. El aeropuerto más cercano está en Corumbá, Brasil, que dista 23 km. A pesar de la cercanía, ese aeropuerto no es una opción factible, por tener pocos vuelos regulares, ninguno a Bolivia, y por requerir tránsito internacional para el cruce fronterizo para su utilización por personas y empresas bolivianas.
- 2.8 El aeropuerto posee como principal actividad el transporte de pasajeros a: La Paz, Cochabamba, Sucre, Trinidad y Cobija. También posee operaciones de aeronaves militares y de aviación general. La DGAC lista este aeropuerto bajo la categoría de internacional secundario, por lo que eventualmente podría recibir operaciones derivadas de aeropuertos de Brasil y Paraguay.

---

<sup>5</sup> [Instituto Nacional de Estadística \(INE\).](#)

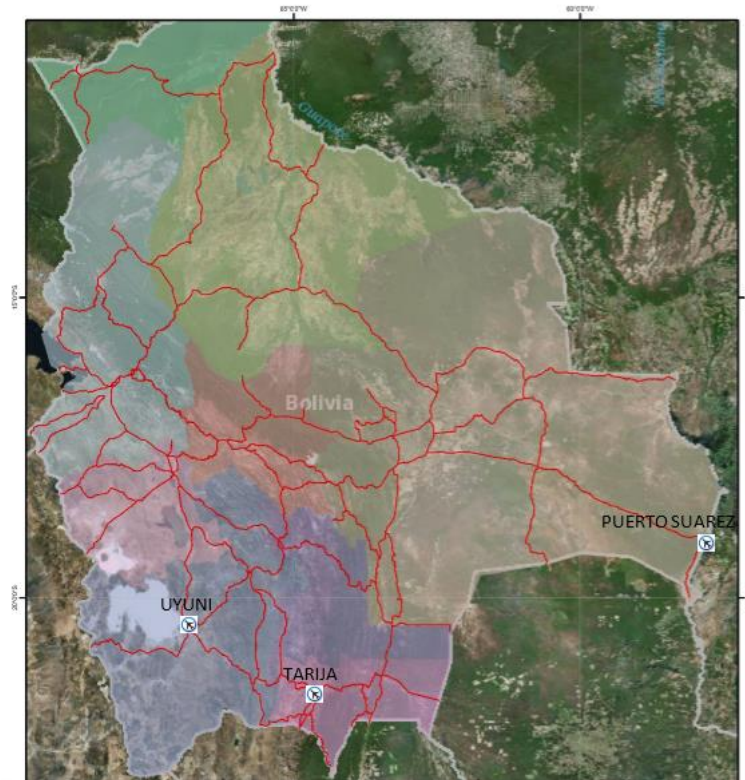
<sup>6</sup> Ricover, Andy, Estudio de Proyección de Demanda para el Aeropuerto Viru Viru, 2019.

<sup>7</sup> 9,3% en el 2017 de acuerdo con International Air Transport Association (IATA).

<sup>8</sup> [Representa el 1,19% del total de ALC.](#)

<sup>9</sup> Un aeropuerto se considera certificado cuando cumple con el régimen normativo que permita hacer cumplir en forma eficaz las especificaciones relacionadas a la seguridad operacional. Los aeropuertos no certificados poseen habilitación para operaciones restringidas.

**Figura 1.** Ubicación de los aeropuertos de Puerto Suárez, Tarija y Uyuni



- 2.9 Alrededor de Puerto Suárez existen actividades económicas que requieren conectividad aérea y que poseen potencial de estimular la demanda futura de pasajeros del aeropuerto, como: la explotación de la reserva de hierro del Mutún, la más grande del mundo; el comercio exterior utilizando los canales Tamenco y Puerto Quijarro para Brasil; la industria del cemento en Yacuses; y, a futuro, se podría incluir la refuncionalización del puerto Bush en la Hidrovía Paraguay – Paraná, que está siendo analizada por el GdB como una vía alternativa para acceso a puertos marítimos del Océano Atlántico.
- 2.10 Debido a la geografía accidentada y la baja densidad poblacional<sup>10</sup>, en Bolivia se presentan problemas de conectividad y aislamiento. Las poblaciones de Puerto Suárez y municipios aledaños son las más aisladas en el sureste de Bolivia<sup>11</sup>, y se sirven de las operaciones de este aeropuerto para acceder a servicios de salud de especialidad y emergencia agravada.
- 2.11 Problemática actual del aeropuerto. El aeropuerto de Puerto Suárez posee un deterioro estructural de la pista, que resultó en un acortamiento operacional, restringiendo operaciones de aeronaves de mayor capacidad<sup>12</sup>. Una situación que ha llevado a una reducción de la demanda de pasajeros, pasando de 12.406 a 6.752 pasajeros entre el 2014 – 2018.

<sup>10</sup> [Densidad de 10 hab./km<sup>2</sup>, después de Surinam, Guyana y Canadá.](#)

<sup>11</sup> Estos municipios y provincia suman 61 mil habitantes.

<sup>12</sup> Actualmente brinda servicio a aeronaves privadas pequeñas y taxis aéreos. No permite actualmente operaciones con aeronaves de referencia 3C, conforme al Anexo 14 de la normativa de la Organización de la Aviación Civil Internacional (OACI).

- 2.12 Con eso, hay la necesidad de adecuar, modernizar y recuperar la infraestructura aeroportuaria, como torre de control, terminal de pasajeros, plataforma de estacionamiento de aeronaves, equipos de comunicación aeronáutica y meteorológicos y servicios contra incendios, para restablecer las plenas condiciones operativas del aeropuerto.
- 2.13 **Demanda proyectada.** En el estudio de estimación de la demanda de pasajeros desde y hacia las ciudades de Puerto Suarez y Puerto Quijarro<sup>13</sup>, se estima que, sin las restricciones operativas, el aeropuerto podría tener una demanda inicial de 23.920 pasajeros al año, con posibilidad de llegar a 54.412 pasajeros al año, en una proyección a 20 años considerando una tasa de crecimiento anual de 4%.
- 2.14 La carga no constituye actualmente una actividad de gran volumen dentro del aeropuerto, con la realización de cerca de 200 operaciones al año de carga liviana hacia Cobija, La Paz y Santa Cruz de la Sierra, por lo que el indicador de resultados estará orientado a la reducción del tiempo de pasajeros comparado con el modo de transporte terrestre<sup>14</sup>.
- 2.15 **Aeropuertos de Tarija y Uyuni.** Otros aeropuertos que podrían ser considerados en el programa son los de las ciudades de Tarija y de Uyuni, que son el quinto y noveno aeropuertos de Bolivia en términos de demanda, con respectivamente 399.274 y 112.517 pasajeros en 2017, y con tasas de crecimiento anual arriba a 6% y 21%, respectivamente, desde 2014.
- 2.16 Estos aeropuertos presentan infraestructura deficiente y desactualizada, saturación de pasajeros en horas pico y no cumplen con todas las condiciones requeridas por la OACI. Estas situaciones afectan la calidad y el nivel de servicio ofrecidos, además de limitar la demanda y capacidad operativa.
- 2.17 **Solución propuesta.** El programa prevé rehabilitar y mejorar la infraestructura aeroportuaria de aeropuertos que cumplan los objetivos y requisitos de elegibilidad, establecidas con base a la muestra, para otorgar un servicio aéreo seguro y cubrir las estimativas de crecimiento de demanda de pasajeros de aeropuertos de Bolivia, contribuyendo al desarrollo económico del país.
- 2.18 **Innovación y cambio climático.** Varios aeropuertos de Bolivia están ubicados en zonas de gran radiación solar, ofreciendo la oportunidad de considerar la posibilidad de financiación de equipos para generación de energía renovable, aportando la sostenibilidad ambiental y reduciendo la dependencia a otras fuentes externas de energía.
- 2.19 **Género, diversidad y desarrollo local productivo.** El proyecto ofrece la posibilidad de realización junto al ejecutor de capacitaciones para: (i) integrar las mujeres en etapas constructiva y de operación de los aeropuertos; (ii) buscar la accesibilidad universal de los usuarios; y (iii) involucrar empresas locales indígenas en actividades financiadas por el proyecto.
- 2.20 **Marco institucional aeronáutico y aeroportuario.** El MOPSV, a través del VMT, es el organismo que dicta la política de transporte aéreo en Bolivia. El VMT cuenta con la DGAC, para regular, planificar, normar y fiscalizar las actividades técnicas y operativas, además de investigación de accidentes de la aeronáutica civil boliviana,

---

<sup>13</sup> Distante 12 km de Puerto Suárez.

<sup>14</sup> Se estima mensurar el programa por la cantidad de vuelos semanales y puntos de conexión, el incremento de la demanda medida por pasajeros al año en fase de operación y por el transporte de carga en toneladas/año.

y con la Administración de Aeropuertos y Servicios Auxiliares a la Navegación Aérea (AASANA), para prestar servicios de control y protección a la navegación aérea en todo el espacio aéreo nacional, así como la operación de aeropuertos.

- 2.21 **Estrategia del GdB.** De acuerdo con el Plan de Desarrollo Económico y Social 2016-2020 (PDES)<sup>15</sup>, el programa contribuye con la meta n° 4, “los ciudadanos de Bolivia deben estar integrados a través de sistemas de transporte en sus diferentes modalidades”.
- 2.22 **Justificación y estrategia de financiamiento.** El volumen de inversión fue estipulado para que sea compatible con los desafíos de política pública del GdB. La modalidad Global de Obras Múltiples (GOM) es un instrumento adecuado, ya que permite la financiación de múltiples proyectos en el marco de un programa y contribuye a la sostenibilidad de la estrategia del GdB.
- 2.23 **Alineación estratégica.** La operación es consistente con la Actualización de la Estrategia Institucional (UIS) 2010-2020 (AB-3008) y está alineada con los desafíos de desarrollo: (i) Productividad e Innovación, al contribuir a la provisión de infraestructura para servicios seguros para pasajeros y cargas, y al apoyar la actualización tecnológica de las infraestructuras del sector aéreo en Bolivia; y (ii) Integración Económica, al fomentar infraestructuras que permiten el intercambio de personas y mercancías con otras áreas del país y con países vecinos. Con los desafíos transversales de: (i) Equidad de Género y Diversidad, con la realización de acciones de capacitación junto al ejecutor para la promoción de acciones que favorezcan el empleo para mujeres, y al asegurar que las normativas de la OACI y la IATA, que promueven la accesibilidad para personas con discapacidades, sean implementadas adecuadamente; (ii) Cambio Climático y Sostenibilidad Ambiental, al contribuir a la reducción de la huella de carbono con menores emisiones por pasajero de Gases de Efecto Invernadero (GEI)<sup>16</sup>, y al promover la utilización de estándares de construcción sostenibles (con el reciclaje de materiales, generación de energía renovable y uso de equipos con mayor eficiencia energética); y (iii) Capacidad Institucional y Estado de Derecho, al promover acciones para la capacitación de colaboradores de GdB.
- 2.24 **Estrategia del Banco con el País (EBP).** El proyecto está alineado con la EBP para el período 2016-2020 (GN-2843) de mejorar el suministro de bienes y servicios públicos, al perfeccionar la infraestructura aeroportuaria pública y apoyar en la financiación de proyectos estratégicos en todos los medios de transporte, de manera que se cuente con alternativas de transporte de carga y pasajeros.
- 2.25 La operación es consistente con la Estrategia de Infraestructura Sostenible para la Competitividad y el Crecimiento Inclusivo (GN-2710-5), en los principios estratégicos de: (i) financiamiento y asistencia técnica para una infraestructura que contribuya al crecimiento económico, provea acceso y fomente la integración regional y global; y (ii) planificar, construir y mantener la infraestructura para proveer servicios de calidad que promuevan el crecimiento sostenible e inclusivo. El programa es consistente con el Marco Sectorial de Transporte (GN-2740-7), por contribuir a la dimensión de la calidad y capacidad de la infraestructura de transporte y servicios, y se alinea con el área estratégica de logística. El programa

---

<sup>15</sup> [PDES](#).

<sup>16</sup> Se compararán los escenarios sin y con proyecto para estimar las emisiones de GEI promedias a partir de la utilización de aviones de mayor porte.

contribuye al Marco de Resultados Corporativo 2016-2019 (GN-2727-4) en indicador auxiliar n° 10, aeropuertos construidos o mejorados (#).

## **B. Objetivo y componentes del programa**

- 2.26 El proyecto plantea como objetivo general contribuir a incrementar la conectividad aérea en Bolivia.
- 2.27 El objetivo específico es mejorar los niveles de servicio de transporte aéreo en los aeropuertos intervenidos.
- 2.28 **Componente 1. Obras civiles, equipos y supervisiones (US\$55,0 millones).** El programa financiará: (i) rehabilitación y mejoramiento de aeropuertos elegibles en Bolivia, incluyendo mejoras en la pista, plataforma, calles de rodaje, terminal, accesos, torre de control, servicios aeroportuarios e instalaciones complementarias<sup>17</sup>; (ii) provisión de equipamientos de aeronavegación, extinción de incendios, equipamiento en terminales y de comunicación; (iii) equipos para adaptación de las infraestructuras a eficiencia energética; y (iv) supervisión técnica y socioambiental de las obras.
- 2.29 **Componente 2. Viabilización socioambiental (US\$1,0 millón).** El programa financiará: (i) compensación de áreas de vegetación natural y seminatural a ser removidas en las zonas para obras y seguridad operacional; y (ii) preparación de planes de gestión ambiental, social y de seguridad ocupacional.
- 2.30 **Componente 3. Desarrollo de capacidades y seguridad operacional (US\$5.0 millones).** El programa financiará: (i) plan estratégico de todo el sistema aeroportuario boliviano; (ii) preparación de estudios de Evaluación de la Seguridad Operacional (ESO) de aeródromos; y (iii) realización de cursos y talleres de capacitación técnica.
- 2.31 **Administración del programa (US\$4,0 millones).** La actividad comprenderá la financiación de los siguientes ítems del programa: (i) la auditoría financiera; y (ii) de la Unidad Técnica Aeroportuaria (UTA), responsable de la implementación, administración, monitoreo y evaluación.
- 2.32 **Costos.** El costo total será de US\$65 millones en lo cual US\$45 millones serán financiados con CO, y US\$20 millones serían financiados por KIF.
- 2.33 **Criterios de elegibilidad.** Los aspectos preliminares estimados de elegibilidad para añadir un aeropuerto al programa son:
- 2.34 Económicos y técnicos: (i) contar con estudios Técnico, Económico, Social y Ambiental (TESA); (ii) tener una Tasa Interna de Retorno Económica (TIRE) mayor al 12% basada en los beneficios a los usuarios directos y un análisis de sensibilidad; (iii) cumplir con las condiciones socioambientales exigidas por el Banco; (iv) la infraestructura sea insatisfactoria frente a la demanda de carga y/o de pasajeros actual; (v) que no hayan tenido inversiones de rehabilitación en pista en los últimos 5 años; y (vi) que fomenten la conectividad y/o la integración interna de las zonas aisladas del país.
- 2.35 Legales: (i) haber sido priorizados por el Ministerio de Planificación y el Ministerio de Economía; (ii) estar incluido en el PIA; y (iii) constar en el Plan Operativo Anual del VMT.

---

<sup>17</sup> Observando estándares internacionales de accesibilidad de la OACI.

### III. ASPECTOS TÉCNICOS Y CONOCIMIENTO DEL SECTOR

- 3.1 **Aspectos institucionales.** El VMT es responsable de la implementación de proyectos aeroportuarios públicos en el territorio nacional. El VMT, a través de la misma Unidad Técnica Aeroportuaria (UTA) que está implementado implementando el PIA (2951/BL-BO), será responsable de la ejecución del programa. La UTA tendrá a cargo la gestión técnica, administrativa, financiera, ambiental y social vinculada a la ejecución. El programa evaluará la necesidad de complementar, reforzar y capacitar al equipo actual de la UTA, para asegurar el cumplimiento de los objetivos de la operación.
- 3.2 **Aspectos técnicos.** La viabilidad técnica está asegurada por estudios TESA, que fueran elaborados por consultoría especializada en los aeropuertos de Puerto Suárez, Tarija y Uyuni, y que fue financiada por el programa de preinversión 3534/BL-BO y del GdB. Asimismo, los aeropuertos cuentan con sus respectivos planes maestros, que proveerán el marco de planificación estratégica a largo plazo y cuyas recomendaciones están incorporadas en los estudios TESA.
- 3.3 **Sostenibilidad.** Sobre la sostenibilidad de la infraestructura, AASANA es responsable en dar mantenimiento<sup>18</sup> posterior a la etapa de inversión, como operador público aeroportuario. Además, el GdB ha desarrollado acciones para el mantenimiento rutinario y de rehabilitación del sistema aeroportuario, contribuyendo para la sostenibilidad futura de las infraestructuras.
- 3.4 **Conocimiento sectorial.** El Banco ha apoyado el desarrollo del transporte aéreo en Bolivia al financiar estudios de preinversión<sup>19</sup>. Adicionalmente, las operaciones programáticas<sup>20</sup> promueven el Plan Nacional de Transporte (PLANAST), que incluyó las guías para desarrollo de planes maestros y de gestión ambiental en aeropuertos, actualización de normativas y la preparación de la nueva ley de la Aeronáutica Civil. Asimismo, mediante la operación 2951/BL-BO se financia la rehabilitación, equipamiento de los aeropuertos de Cobija y Trinidad, entre otras iniciativas, que ofrecieron como lecciones aprendidas para el proyecto: (i) la necesidad de contar con estudios TESA actualizados; (ii) la generación de pocos y precisos indicadores de resultados; y (iii) la necesidad de minimizar el cierre de los aeropuertos durante las obras, para disminuir los impactos a los operadores y usuarios de los aeropuertos.
- 3.5 **Riesgos del proyecto.** Fueran identificados riesgos medianos de retraso en las adquisiciones o imposibilidad de hacerlas y de incumplimiento parcial de normas y parámetros de buen desempeño ambientales y sociales, que serán subsanados a través de acciones de capacitación de colaboradores de la UTA en cuestiones de adquisición y de aspectos sociales y ambientales; y riesgo alto de retraso de la aprobación legislativa, que será sanado con diálogos con representantes de la

---

<sup>18</sup> Las tasas cobradas por AASANA sirven para la operación aeroportuaria y aeronáutica, así como para el mantenimiento rutinario del aeropuerto. Para mantenimiento mayor, los recursos vienen de los fondos del Tesoro Nacional.

<sup>19</sup> [3534/BL-BO](#), [ATN/OC-13931-BO](#), [ATN/OC-13931-BO-1](#), [ATN/OC-13931-BO-2](#), [ATN/OC-14789-BO](#), [ATN/OC-14789-BO-1](#), y [ATN/OC-14789-BO-2](#). Informaciones compiladas en: BID, [Desarrollando un sector aéreo más eficiente, asequible y seguro en América Latina y el Caribe](#), 2018.

<sup>20</sup> [3181/BL-BO](#) y [4292/BL-BO](#).



sociedad para exponer los posicionamientos del programa con los actores involucrados.

#### **IV. SALVAGUARDIAS Y ASPECTOS FIDUCIARIOS**

- 4.1 Con base en la información disponible y de acuerdo con la política de medio ambiente y cumplimiento de salvaguardias ambientales (OP-703), el equipo propone que esta operación sea clasificada Categoría B por su impacto ambiental y social. Los aeropuertos de Puerto Suárez, Tarija y Uyuni poseen licencias ambientales para obras y mantenimiento.
- 4.2 El aeropuerto de Puerto Suarez no requiere liberaciones, pues se tiene un acuerdo de uso de la superficie del aeropuerto perteneciente a la Fuerza Aérea Boliviana, y posee Programas de Prevención y Mitigación (PPM) y el Plan de Aplicación y Seguimiento Ambiental (PASA), preparado para cumplir con el equivalente de un Análisis Ambiental y Social y con un Plan de Gestión Ambiental y Social, cumpliendo con todos los requisitos de las políticas de salvaguardias del Banco. Sin embargo, se prevé, de manera puntual y limitada, despejar áreas de vegetación natural y seminatural y la posibilidad de adquisición de predios y desplazamiento involuntario en zonas para obras y para mejoría de la seguridad operacional.
- 4.3 La estrategia ambiental y social incluida en el Anexo III presenta informaciones adicionales sobre los temas ambientales y sociales.
- 4.4 El VMT y la UTA cuentan, en términos institucionales y fiduciarios, con experiencia en la ejecución de operaciones con instituciones de financiamiento internacional<sup>21</sup>. Sin embargo, durante la preparación de la operación, se realizará un estudio que permitirá fortalecer, si necesario, las capacidades de la institución.

#### **V. RECURSOS Y CRONOGRAMA**

- 5.1 En el Anexo V se presenta el cronograma de preparación del programa. Se estima la presentación de la Propuesta de Desarrollo de la Operación (POD) a Revisión de Calidad y Riesgo (QRR) al 20 de agosto de 2019, del borrador de la propuesta de préstamo al Comité de Políticas Operativas (OPC) al 01 de octubre de 2019, y la aprobación del Directorio ejecutivo en primera semana de noviembre de 2019. Se requerirán recursos administrativos para la contratación de consultores y firmas consultoras y la realización de misiones (US\$118.200).

---

<sup>21</sup> El VMT y la UTA ejecutan la operación [2951/BL-BO](#) y están ejecutando préstamos con Banco Mundial y con el Banco de Desarrollo de América Latina (CAF).

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

### Operation Information

Operation		
<b>BO-L1209 Airport Infrastructure and Operations Program - Phase 2</b>		
Environmental and Social Impact Category	High Risk Rating	
<b>B</b>		
Country	Executing Agency	
<b>BOLIVIA</b>	<b>BO-VMT - VICEMINISTERIO DE TRANSPORTES</b>	
Organizational Unit	IDB Sector/Subsector	
<b>Transport</b>	<b>AIRPORT INFRASTRUCTURE</b>	
Team Leader	ESG Primary Team Member	
<b>RAFAEL ANTONIO POVEDA</b>	<b>ROBERT PETER LANGSTROTH</b>	
Type of Operation	Original IDB Amount	% Disbursed
<b>Loan Operation</b>	<b>\$45,000,000</b>	<b>0.000 %</b>
Assessment Date	Author	
<b>17 Jul 2019</b>	<b>heidif ESG Team Member</b>	
Operation Cycle Stage	Completion Date	
<b>ERM (Estimated)</b>	<b>27 Jun 2019</b>	
<b>QRR (Estimated)</b>	<b>3 Sep 2019</b>	
<b>Board Approval (Estimated)</b>	<b>27 Nov 2019</b>	
Safeguard Performance Rating		
Rationale		

### Safeguard Policy Items Identified

#### [B.1 Bank Policies \(Access to Information Policy– OP-102\)](#)

The Bank will make the relevant project documents available to the public.

#### [B.1 Bank Policies \(Disaster Risk Management Policy– OP-704\)](#)

The operation is in a geographical area exposed to [natural hazards \(Type 1 Disaster Risk Scenario\)](#). Climate change may increase the frequency and/or intensity of some hazards.



## Safeguard Policy Filter Report

### B.1 Bank Policies (Disaster Risk Management Policy– OP-704)

The sector of the operation is vulnerable to natural hazards. Climate change may increase the frequency and/or intensity of some hazards.

### B.1 Bank Policies (Gender Equality Policy– OP-761)

The operation will offer opportunities to promote [gender equality](#) or [women's empowerment](#).

### B.2 Country Laws and Regulations

The operation is expected to be in compliance with laws and regulations of the country regarding specific women's rights, the environment, gender and indigenous peoples (including national obligations established under ratified multilateral environmental agreements).

### B.3 Screening and Classification

The operation (including [associated facilities](#)) is screened and classified according to its potential environmental impacts.

### B.5 Environmental Assessment Requirements

An environmental assessment is required.

### B.6 Consultations

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 by women and men, (b) socio-culturally appropriate participation of indigenous peoples and (c) mechanisms for equitable participation by vulnerable groups.

### B.7 Supervision and Compliance

The Bank is expected to monitor the executing agency/borrower's compliance with all safeguard requirements stipulated in the loan agreement and project operating or credit regulations.

### B.9 Natural Habitats and Cultural Sites

The operation will result in the degradation or conversion of Natural Habitat or Critical Natural Habitat in the project area of influence.

### B.10. Hazardous Materials

The operation has the potential to impact the environment and occupational health and safety due to the production, procurement, use, and/or disposal of hazardous material, including organic and inorganic toxic substances, pesticides and persistent organic pollutants (POPs).

### B.11. Pollution Prevention and Abatement

The operation has the potential to pollute the environment (e.g. air, soil, water, greenhouse gases).

### B.17. Procurement

Suitable safeguard provisions for the procurement of goods and services in Bank financed operations may be incorporated into project-specific loan agreements, operating regulations and bidding documents, as appropriate, to ensure environmentally responsible procurement.



## Safeguard Policy Filter Report

### Potential Safeguard Policy Items

B.1 Bank Policies (Gender Equality Policy– OP-761)

The operation has the potential to affect negatively women or gender equality ([Negative gender impacts may include the following](#))

### Recommended Actions

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.

### Additional Comments

[No additional comments]



## Safeguard Screening Form

### Operation Information

Operation		
<b>BO-L1209 Airport Infrastructure and Operations Program - Phase 2</b>		
Environmental and Social Impact Category	High Risk Rating	
<b>B</b>		
Country	Executing Agency	
<b>BOLIVIA</b>	<b>BO-VMT - VICEMINISTERIO DE TRANSPORTES</b>	
Organizational Unit	IDB Sector/Subsector	
<b>Transport</b>	<b>AIRPORT INFRASTRUCTURE</b>	
Team Leader	ESG Primary Team Member	
<b>RAFAEL ANTONIO POVEDA</b>	<b>ROBERT PETER LANGSTROTH</b>	
Type of Operation	Original IDB Amount	% Disbursed
<b>Loan Operation</b>	<b>\$45,000,000</b>	<b>0.000 %</b>
Assessment Date	Author	
<b>17 Jul 2019</b>	<b>heidif ESG Team Member</b>	
Operation Cycle Stage	Completion Date	
<b>ERM (Estimated)</b>	<b>27 Jun 2019</b>	
<b>QRR (Estimated)</b>	<b>3 Sep 2019</b>	
<b>Board Approval (Estimated)</b>	<b>27 Nov 2019</b>	
Safeguard Performance Rating		
Rationale		

### Operation Classification Summary

Overriden Rating	Overriden Justification
Comments	



## Safeguard Screening Form

### Conditions / Recommendations

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. 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.

### Summary of Impacts / Risks and Potential Solutions

Generation of solid waste is [moderate](#) in volume, does not include [hazardous materials](#) and follows standards recognized by multilateral development banks.

**Solid Waste Management:** The borrower should monitor and report on waste reduction, management and disposal and may also need to develop a Waste Management Plan (which could be included in the ESMP). Effort should be placed on reducing and re-cycling solid wastes. Specifically (if applicable) in the case that national legislations have no provisions for the disposal and destruction of hazardous materials, the applicable procedures established within the Rotterdam Convention, the Stockholm Convention, the Basel Convention, the WHO List on Banned Pesticides, and the Pollution Prevention and Abatement Handbook (PPAH), should be taken into consideration.

Likely to have [minor](#) to [moderate](#) emission or discharges that would negatively affect [ambient environmental conditions](#).

**Management of Ambient Environmental Conditions:** The borrower should be required to prepare an action plan (and include it in the ESMP) that indicates how risks and impacts to ambient environmental conditions can be managed and mitigated consistent with relevant national and/or international standards. The borrower should (a) consider a number of factors, including the finite assimilative capacity of the environment, existing and future land use, existing ambient conditions, the project's proximity to ecologically sensitive or protected areas, and the potential for cumulative impacts with uncertain and irreversible consequences; and (b) promote strategies that avoid or, where avoidance is not feasible, minimize or reduce the release of pollutants, including strategies that contribute to the improvement of ambient conditions when the project has the potential to constitute a significant source of emissions in an already degraded area. The plan should be subject to review by qualified independent experts. Depending on the financial product, this information should be referenced in appropriate legal documentation (covenants, conditions of disbursement, etc.).

Project construction activities are likely to lead to localized and temporary impacts (such as dust, noise, traffic etc) that will affect local communities and [workers](#) but these are [minor](#) to [moderate](#) in nature.



## Safeguard Screening Form

**Construction:** The borrower should demonstrate how the construction impacts will be mitigated. Appropriate management plans and procedures should be incorporated into the ESMP. Review of implementation as well as reporting on the plan should be part of the legal documentation (covenants, conditions of disbursement, etc).

The negative impacts from production, procurement and disposal of [hazardous materials](#) (excluding POPs unacceptable under the Stockholm Convention or toxic pesticides) are [minor](#) and will comply with relevant national legislation, [IDB requirements on hazardous material](#) and all applicable International Standards.

**Monitor hazardous materials use:** The borrower should document risks relating to use of hazardous materials and prepare a hazardous material management plan that indicates how hazardous materials will be managed (and community risks mitigated). This plan could be part of the ESMP.

The project is located in an area prone to [inland flooding](#) and the likely severity of the impacts to the project is [moderate](#).

A Disaster Risk Assessment, that includes a Disaster Risk Management Plan (DRMP), may be necessary, depending on the complexity of the project and in cases where the vulnerability of a specific project component may compromise the whole operation. The DRMP should propose measures to manage or mitigate these risks to an acceptable level. This 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.

### Disaster Risk Summary

Disaster Risk Level

**Moderate**

Disaster / Recommendations





## Safeguard Screening Form

The reports of the Safeguard Screening Form (i.e., of the Safeguards Policy Filter and the Safeguard Classification) constitute the Disaster Risk Profile to be included in the Environmental and Social Strategy (ESS). The Project Team must send the PP (or equivalent) containing the ESS to the ESR.

The Borrower prepares a Disaster Risk Management Summary, based on pertinent information, focusing on the specific moderate disaster and climate risks associated with the project and the proposed risk management measures. Operations classified to involve moderate disaster risk do not require a full Disaster Risk Assessment (see Directive A-2 of the DRM Policy OP-704).

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.

Climate change adaptation specialists in INE/CCS may be consulted for information regarding the influence of climate change on existing and new 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. Please consult the INE/CCS adaptation group for guidance.

### Disaster Summary

#### Details

The project is classified as moderate disaster risk because of the likely impact of at least one of the natural hazards is average.

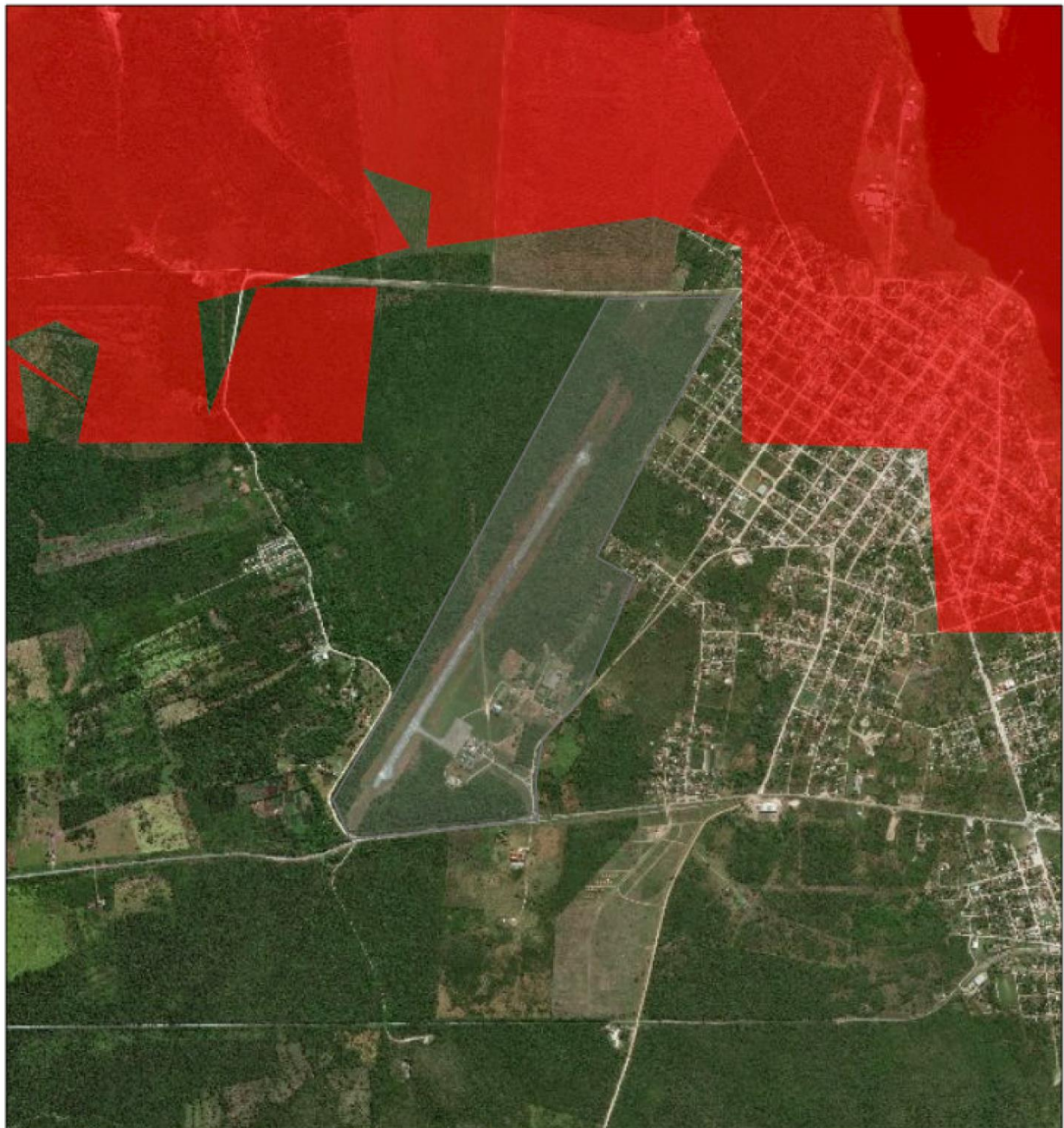
#### Actions

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.

<b>Estrategia Ambiental y Social (EAS)</b>	
<b>Nombre de la Operación</b>	Programa de Infraestructura Aérea – Etapa II
<b>Número de la Operación</b>	BO-L1209
<b>Preparado por</b>	Robert Langstroth y Heidi Fishpaw (VPS/ESG)
<b>Detalles de la Operación</b>	
<b>Sector del BID</b>	INE/TSP
<b>Tipo de Operación</b>	Global de Obras Múltiples
<b>Clasificación Ambiental y Social</b>	Categoría B
<b>Indicador de Riesgo de Desastres<sup>1</sup></b>	Moderado
<b>Prestatario</b>	Estado Plurinacional de Bolivia
<b>Agencia Ejecutora</b>	Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda (MOPSV), a través del Viceministerio de Transportes (VMT)
<b>Préstamo BID US\$ (y costo total del proyecto)</b>	BID: USD\$45 millones Cofinanciamiento: USD\$20 millones Total: USD\$65 millones
<b>Políticas/Directrices Asociadas</b>	OP-102; OP-704; OP-703 (B1, B.2, B.3, B.4, B.5, B.6, B.7, B.9, B.10, B.11, B.17); OP-761
<b>Descripción de la Operación</b>	
<p>Esta operación será bajo modalidad Global de Obras Múltiples, con la muestra representativa siendo el aeropuerto de Puerto Suarez, construido en 1990. En la actualidad, la plataforma de estacionamiento de aeronaves se encuentra deteriorada debido a la inestabilidad del terreno por falta de drenajes adecuados. El actual edificio terminal de pasajeros se encuentra deteriorado y presenta deficiencia para atender la demanda de pasajeros. Los equipos de comunicación aeronáutica y meteorológicos están obsoletos o no existen. El programa prevé rehabilitar y ampliar la infraestructura en el lado aire y tierra, y dotar con sistemas de aeronavegación actualizados, para que cumpla con el nivel de servicio normado por la International Air Transport Association (IATA) para la categoría de aeropuerto 3C. Las inversiones mejorarán la seguridad de las operaciones y la calidad de los servicios a los pasajeros en la terminal, sin impactos directos o inmediatos en el volumen de las operaciones. El Componente 1 (US\$55 millones) financiará obras civiles, equipos y supervisiones, incluyendo mejoras de la pista, plataforma, calles de rodaje, terminales, accesos, torres de control, servicios aeroportuarios e instalaciones complementarias, equipamientos de aeronavegación, extinción de incendios, y equipamiento en terminales y de comunicación. El Componente 2 (US\$1 millón) financiará revegetación y planes de gestión ambiental, social y de salud y seguridad ocupacional para la operación aeroportuaria. El Componente 3 (US\$5 millones) financiará plan estratégico de todo el sistema aeroportuario boliviano, la preparación de estudios de Evaluación de la Seguridad Operacional (ESO) de aeródromos y la realización de cursos y talleres de capacitación técnica.</p> <p>El aeropuerto de Puerto Suárez está situado en zona alta fuera de la zona con riesgo de inundaciones y de otros desastres naturales (Figura 1).</p>	

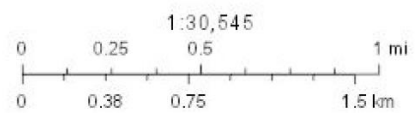
<sup>1</sup> La clasificación de riesgo de desastres se aplica al escenario de riesgo Tipo 1 (cuando es probable que el proyecto esté expuesto a riesgos naturales debido a su ubicación geográfica).

**Figura 1.** Zona de riesgo de inundaciones en relación al aeropuerto de Puerto Suárez



Riverine Flooding hazard

 High



Source: Esri, DigitalGlobe, GeoEye, Earthstar Geographics, CNES/Airbus DS, USDA, USGS, AeroGRID, IGN, and the GIS User Community

## Riesgos e Impactos ESHS Potenciales Clave

Puerto Suárez es una ciudad mediana con frecuencia baja de vuelos e infraestructura aeroportuaria en necesidad de mejoras y modernización. El aeropuerto está fuera de la zona urbanizada y no cuenta con viviendas o negocios directamente colindantes (ver Figura 2 abajo). Hay una franja de vegetación boscosa que separa las zonas urbanizadas del área del aeropuerto. Puerto Suarez será la muestra representativa para la operación. Otros aeropuertos elegibles para ser financiados por la operación son los de Tarija y Uyuni.

El aeropuerto de Puerto Suárez cuenta con el Programa de Prevención y Mitigación (PPM) y Plan de Aplicación y Seguimiento Ambiental (PASA), y cuenta con licencia ambiental para sus obras y mantenimiento. Además, el Componente 2 de la operación incluye la preparación de planes de gestión ambiental, social y de salud y seguridad ocupacional para la operación del aeropuerto. Los PPM-PASA fueron elaborados a partir de diagnósticos de los factos ambientales y sociales, evaluación de impactos e identificación de mitigaciones. Falta verificar que el PPM-PASA cumple con los requisitos de un Análisis Ambiental y Social y Plan de Gestión Ambiental y Social de acuerdo a todas las políticas de salvaguardas del Banco.

En el aeropuerto se implementarán obras de adecuación y expansión tales como mejoras de pista, plataformas, calles de rodaje, accesos, torre de control, servicios aeroportuarios y equipos de ayuda a la navegación entre otros, que son consideradas de mediana magnitud.

No se requieren liberaciones ya que se tiene un acuerdo de uso dentro de la superficie del aeropuerto perteneciente a la Fuerza Aérea Boliviana. Sin embargo, las obras propuestas para el aeropuerto de Puerto Suárez requieren de la remoción de aproximadamente 50 ha de vegetación natural y seminatural (Figura 2).

**Figura 2.** Áreas sujetas a remoción de la vegetación existente en Puerto Suárez (polígonos oscuros)



Para el aeropuerto, se utilizarán áridos extraídos de yacimientos existentes en su región.

Los impactos de las obras y mejoras serán limitados principalmente a los predios existentes del aeropuerto, con la excepción de los bancos de préstamos. No se prevé la construcción de vías de acceso temporales para la construcción, ni de campamentos de trabajadores. Las ciudades tienen a la capacidad de proveer viviendas y servicios para los obreros y contratistas durante la construcción.

No se prevén cambios significativos en los patrones de vuelo, la frecuencia de vuelos, los horarios de vuelos o los tipos de aviones utilizados como resultado de la operación, asimismo no se pronostican impactos significativos relacionados al ruido generado por los aviones.

Con base en la información disponible y de acuerdo con la política de medio ambiente y cumplimiento de salvaguardias ambientales (OP-703), esta operación se clasifica como Categoría B por su impacto ambiental y social. Los impactos esperados serán bajos a moderados, sin afectar a hábitats naturales críticos ni pueblos indígenas y no se prevén reasentamientos físicos o desplazamiento económico.

No hay población indígena en las áreas de intervención, por donde no se aplica la OP-765.

De acuerdo las capas de la herramienta de "screening" y al filtro de salvaguardias, la operación tendría un riesgo Moderado de desastres naturales. Sin embargo, no se presentan riesgos de la exacerbación del riesgo por las obras propuestas (ver Figura 2 arriba).

El PPM-PASA del aeropuerto fue socializado con las comunidades. Sin embargo, el Organismo Ejecutor deberá realizar consulta significativa del PPM-PASA actualizado a los estándares de las políticas de salvaguardas del Banco, en su caso. Además, se deben socializar los planes de gestión ambiental, social y de salud y seguridad ocupacional para la operación aeroportuaria, que se preparen durante la ejecución del Componente 2 de la operación.

### **Vacíos de Información y Estrategia de Análisis**

Durante la preparación, se revisará el PPM-PASA del aeropuerto, incluyendo las autorizaciones de los bancos de préstamos y disposición de material excedente, para determinar las necesidades de actualización e identificar cualquier brecha con las políticas de salvaguardias del Banco, incluyendo la evaluación de impactos indirectos. En particular, se enfocará en los estudios de ruido y de riesgo de colisión de aves para determinar la necesidad de muestreo y/o modelación adicional. Se estudiará la población afectada, actividades comerciales, impactos directos e indirectos como, por ejemplo, pérdida de terreno o cambio en el valor de los terrenos y/o propiedad aledaña, ruptura de actividades económicas, impactos en tráfico y acceso a las carreteras durante construcción y otros impactos directos e indirectos socioambientales a largo y corto plazo. Se estudiará también si habrá cambios significativos en el uso los bancos de materiales existentes como resultado de la operación, y la magnitud de esos cambios. Será clave la inclusión de medidas para garantizar la seguridad de las operaciones aeroportuarias y de los pasajeros y trabajadores durante la ejecución de las mejoras a la infraestructura. También se proponer medidas proactivas para incluir mujeres en empleos generados por el programa, y se realizará un análisis de actores claves y un Plan de Consulta para la realización del proceso de consulta pública significativa. También se verificará la categoría ambiental local y el estatus de licencia de cada obra, y necesidad de tramitar adenda a licencias actuales o nuevas licencias. Finalmente, se preparará un Marco de Gestión Ambiental y Social (MGAS) con procedimientos a seguir para que futuros proyectos financiados por la operación que no son parte de la muestra representativa también cumplan con las políticas de salvaguardas del Banco.

El PPM-PASA del aeropuerto de Puerto Suárez deberá profundizar la caracterización de la vegetación a ser removida, con detalles de su composición botánica y extensión superficial. Se deberá presentar al Banco el Plan de Desmonte y Programa de Revegetación para el aeropuerto de Puerto Suárez aprobado por la Autoridad de Fiscalización y Control Social de Bosques y Tierra (ABT).

Se pondrán a disposición del público en la página web del Banco las versiones aptas para publicación del PPM-PASA, el cual cumplirá con los requisitos de la Directriz B.5 para la evaluación ambiental y social y plan de gestión ambiental y social, antes de la misión de análisis. Se deberán concluir todas las consultas de los proyectos de la muestra y publicar las versiones finales de dichos documentos con sus respectivos informes de consultas antes de la distribución al Comité de Políticas Operativas.

**Documentos ESHS – Cronograma y recursos tentativos**

Documentos ESHS	Etapa actual de desarrollo – Brechas a cubrir	Estimación de los recursos necesarios para finalizar	Cronograma estimado para finalizar y consultar (según corresponda)
Análisis Ambiental y Social (AAS)	El aeropuerto cuenta con su PPM-PASA, el cual se adecuará para cumplir los requisitos B.5 para AAS.	Ninguno – A actualizar por la agencia ejecutora	Ejecución: 2 meses Inicio previsto: Fines de mayo 2019  Entrega de documentos para divulgación: Mediados de julio 2019
Plan de Gestión Ambiental y Social (PGAS)	El aeropuerto cuenta con su PPM-PASA, el cual se adecuará para cumplir los requisitos B.5 para PGAS.		
Plan e Informe de Consulta	El aeropuerto cuenta con procesos y documentación de consulta, los cuales se adecuarán para cumplir los requisitos B.6.		
Marco de Gestión Ambiental y Social (MGAS)	Los futuros proyectos a ser financiados por la operación que no formen parte de la muestra representativa deben seguir procedimientos de un MGAS.		

**Oportunidades para Adicionalidad del BID**

No aplica.

**Cuadro Anexo: Cumplimiento de la Operación con las Políticas de Salvaguardias del BID**

Ver tabla a continuación.

**Apéndices Adicionales**

Mapa de ubicación del aeropuerto de Puerto Suárez.

**Tabla: Cumplimiento de la Operación con las Políticas de Salvaguardias del BID**

Políticas / Directrices	Política / Directriz aplicable?	Fundamentos de Políticas/Directrices Pertinentes	Acciones Requeridas durante Preparación y Análisis
<b>OP-703 Política de Medio Ambiente y Cumplimiento de Salvaguardias</b>			
B.2 Legislación y Regulaciones Nacionales	Sí	Cumplimiento con legislación nacional. El aeropuerto cuenta con sus licencias ambientales para las obras propuestas.	Se verificará necesidad de adenda a licencias actuales, o nuevas licencias, durante la debida diligencia socioambiental de la operación.
B.3 Preevaluación y Clasificación	Sí	El programa ha sido clasificado conforme a sus potenciales impactos ambientales y sociales.	El programa ha sido clasificado como categoría B.
B.4 Otros Factores de Riesgo	Sí	El Organismo Ejecutor tiene experiencia con programas del Banco, sin embargo, se evaluará su capacidad en el contexto actual de esta operación.	Se evaluará la necesidad de la contratación de especialista socioambientales para gestionar el programa.
B.5 Requisitos de Evaluación y Planes Ambientales	Sí	El aeropuerto cuenta con Estudio de Diseño Técnico de Preinversión (EDTP) y PPM-PASA. Sin embargo, como parte del Componente 2 de la operación, se prepararán planes de gestión ambiental, social y de salud y seguridad ocupacional para la operación aeroportuaria para cada ciudad beneficiaria.	Se evaluará la calidad del EDTP y PPM-PASA durante de la preparación y el Organismo Ejecutor presentará versiones readecuadas, en su caso, antes de la misión de análisis, que cumplan con los estándares de las políticas de salvaguardas del Banco.
B.5 Requisitos de Evaluación y Planes Sociales (incluyendo un Plan de Restauración de Medios de Subsistencia <sup>2</sup> )			Se evaluarán los TdR para la preparación de los planes de gestión del aeropuerto.

<sup>2</sup> OP-703 se aplica cuando los impactos en los medios de vida no son significativos y no conducen al desplazamiento físico (ver orientación transitoria en los instrumentos para desplazamiento, desplazamiento económico y pérdidas económicas bajo OP-710 y OP-703 (TG-005) para más informaciones).



			Se evaluará posibilidad de adquisición de predios y de desplazamiento económico, como resultado de la operación, y por ende un Plan de Restauración de Modos de Vida.
B.6 Consultas	Sí	Se realizaron procesos de consulta durante la actualización del PPM-PASA para cumplir con las políticas de salvaguardas del Banco.	Se evaluará la calidad de las consultas realizadas hasta la fecha, y se preparará un Plan de Consulta como parte de la actualización de los PPM-PASA equivalentes a un Análisis Ambiental y Social y Plan de Gestión Ambiental y Social, para realizar un proceso de consulta complementario si es necesario.  El Organismo Ejecutor realizará consultas significativas sobre los planes de gestión durante su elaboración en la fase de preparación y ejecución de la operación.
B.7 Supervisión y Cumplimiento	Sí	El Banco realizará la supervisión del programa de acuerdo con el nivel de riesgos e impactos.	Se determinará los aspectos relevantes para el plan de supervisión de la operación.
B.8 Impactos Transfronterizos	No		
B.9 Hábitats Naturales	Sí	El aeropuerto de Puerto Suárez requiere de la remoción de casi 50 ha de vegetación y se deberá presentar el Plan de Desmonte y Programa de Revegetación aprobado por la Autoridad de Fiscalización y Control Social de Bosques y Tierra (ABT).  Cada aeropuerto requerirá el uso de bancos de préstamo que podrán afectar a hábitats naturales.	Se evaluará el Plan de Desmonte y Programa de Revegetación para el aeropuerto de Puerto Suárez.  Se evaluarán los planes de gestión para los bancos de préstamos para asegurar que no resulte en conversión significativa o degradación de hábitats naturales.

B.9 Especies Invasoras	No	El programa no deberá involucrar el uso o fomento de especies invasoras.	Se evaluará el programa de revegetación para Puerto Suárez para asegurar su cumplimiento.
B.9 Sitios Culturales	No	El programa no afectará sitios culturales.	Se verificará como parte de la actualización del PPM-PASA para cumplir con los estándares de las políticas de salvaguardas del Banco, si hubiera afectación a sitios culturales. Se incluirá procedimientos para hallazgos fortuitos en los planes de gestión ambiental y social.
B.10 Materiales Peligrosos	Sí	Las obras podrán utilizar materiales peligrosos y generar residuos peligrosos.	Se analizará si los residuos contienen desechos peligrosos. De ser así, se deberán incluir medidas de manejo y disposición en el PPM-PASA y los planes de gestión a ser desarrollados por el Componente 2 de la operación. También se analizará si existe sitios adecuados para la disposición final para los desechos.
B.11 Prevención y Reducción de la Contaminación	Sí	<p>El programa podría crear una cantidad significativa de residuos sólidos.</p> <p>Las escorrentías de las pistas y otras superficies de las operaciones aeroportuarias pueden generar aguas contaminadas.</p> <p>Las instalaciones sanitarias de los terminales aeroportuarios generarán efluentes que requieren de tratamiento.</p>	<p>Durante la preparación, se evaluará el PPM-PASA para identificar la necesidad de mejorar las medidas de manejo y disposición de residuos sólidos, escorrentías contaminadas y efluentes sanitarios.</p> <p>Los planes de gestión a ser desarrollados por el Componente 2 de la operación deberán incluir las acciones necesarias para mitigar la contaminación ambiental de las operaciones aeroportuarias.</p>
B.12 Proyectos en Construcción	No		

B.13 Préstamos de Política e Instrumentos Flexibles de Préstamo	No		
B.14 Préstamos Multifase o Repetidos	No		
B.15 Operaciones de Cofinanciamiento	No		
B.16 Sistemas Nacionales	No		
B.17 Adquisiciones	Sí	Los contratistas y subcontratistas deberán cumplir con los PPM-PASA.	Los contratistas y subcontratistas deberán cumplir con las salvaguardas ambientales y sociales del Banco, a través de la implementación del PPM-PASA.
<b>OP-704 Política de Gestión del Riesgo de Desastres Naturales</b>			
A.2 Análisis y Gestión de Escenario de Riesgos Tipo 2.	No	La operación no presenta riesgo de exacerbar los desastres naturales.	
A.2 Gestión de Contingencia (Plan de Respuesta a Emergencias, Plan de Seguridad y Salud de la Comunidad, Plan de Higiene y Seguridad Ocupacional).	No	La operación no está expuesta a riesgos altos de desastres naturales.	
<b>OP-710 Política Operativa sobre Reasentamiento Involuntario</b>			
Minimización del Reasentamiento	TBD	Se evaluará como parte de la debida diligencia socioambiental si la operación pudiera causar desplazamiento involuntario.	Se evaluará como parte de la debida diligencia socioambiental si la operación pudiera causar desplazamiento involuntario.

Consultas del Plan de Reasentamiento	TBD	Se evaluará como parte de la debida diligencia socioambiental si la operación pudiera causar desplazamiento involuntario.	Se evaluará como parte de la debida diligencia socioambiental si la operación pudiera causar desplazamiento involuntario.
Análisis del Riesgo de Empobrecimiento	No		
Requerimiento para el Plan de Reasentamiento y/o Marco de Reasentamiento	No		
Requerimiento de Programa de Restauración del Modo de Vida <sup>3</sup>	No		
Consentimiento (Pueblos Indígenas y Otras Minorías Étnicas Rurales)	No		
<b>OP-765 Política Operativa sobre Pueblos Indígenas</b>			
Requerimiento de Evaluación Sociocultural	No	No hay pueblos indígenas en el área de influencia del aeropuerto de Puerto Suárez.	
Negociaciones de Buena Fe y Documentación Adecuada	No		
Acuerdos con Pueblos Indígenas Afectados	No		

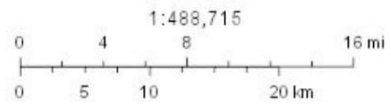
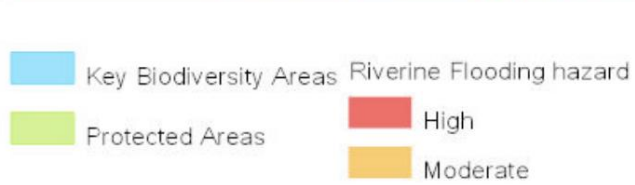
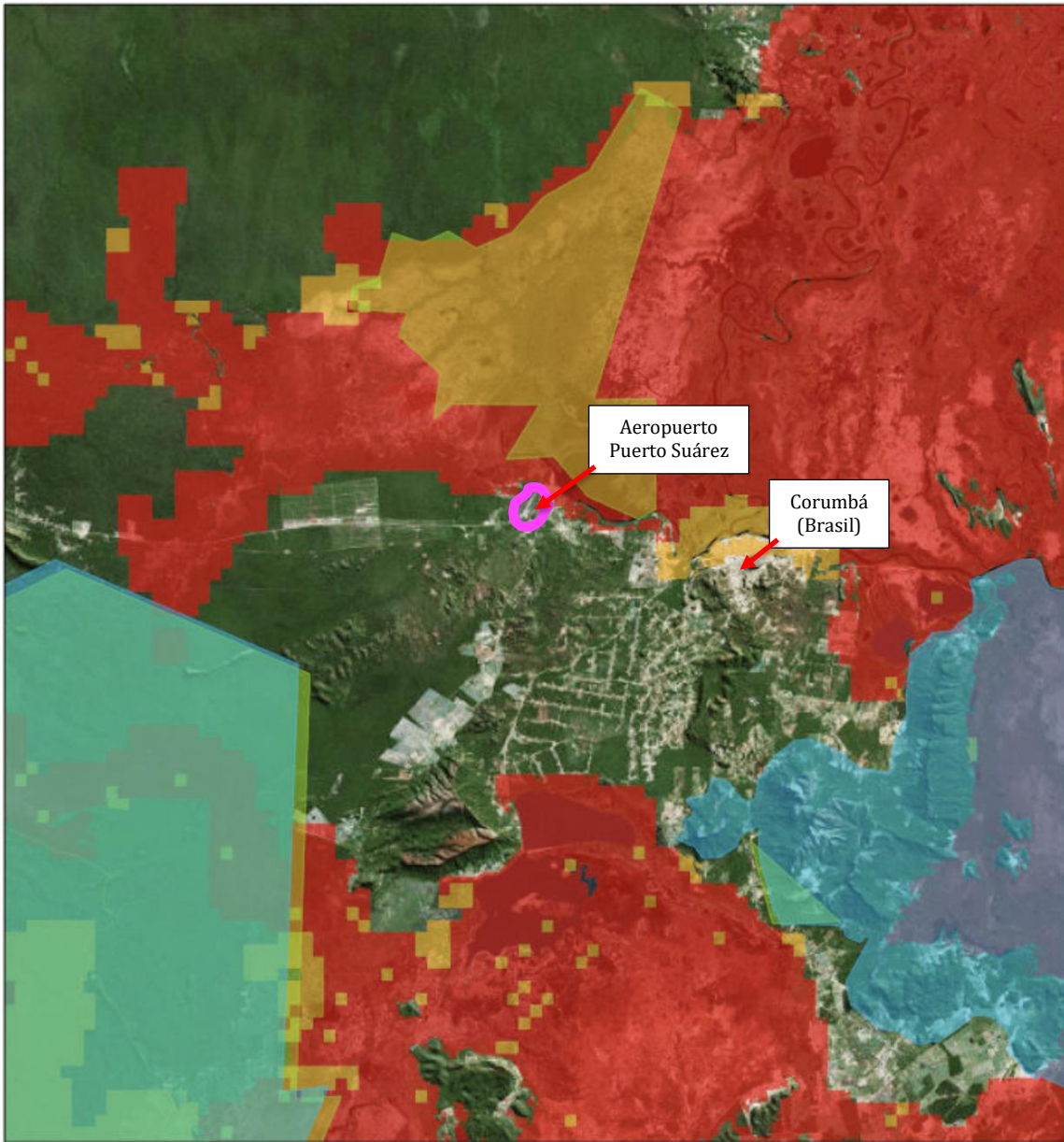
<sup>3</sup> OP-703 se aplica cuando los impactos en los medios de vida no son significativos y no conducen al desplazamiento físico (ver orientación transitoria en los instrumentos para desplazamiento, desplazamiento económico y pérdidas económicas bajo OP-710 y OP-703 (TG-005) para más informaciones).

Requerimiento de Plan o Marco de Compensación y Desarrollo de Pueblos Indígenas	No		
Cuestiones Discriminatorias	No		
Impactos Transfronterizos	No		
Impactos sobre Pueblos Indígenas Aislados	No		
<b>OP-761 Política Operativa sobre Igualdad de Género en el Desarrollo</b>			
Consulta y Participación Efectiva de Mujeres y Hombres	Sí	La OP-761 requiere la consideración de género para asegurar que los hombres y mujeres tengan derecho y oportunidad equitativa de participar en los procesos de consulta	El Organismo Ejecutor deberá realizar los procesos de consulta tomando en cuenta los aspectos de género, incluyendo, tomando acciones proactivas para crear un ambiente seguro y accesible para las mujeres, por ejemplo, adecuando el horario, sitio de la reunión, e invitando que participen con sus niños.
Aplicación del Análisis de Riesgo <sup>4</sup> y Salvaguardias.	Sí	No se prevén impactos o riesgos de exclusión en base a género, sin embargo, pueden existir por desigualdad existente en oportunidades de trabajo creadas por el programa.	Se analizará como parte del PPM-PASA equivalente a AAS cumpliendo con las salvaguardas del BID la creación de empleo como resultado del programa y si hubiera barreras para la participación de las mujeres en esos empleos. Se propondrán medidas proactivas de inclusión de las mujeres en esos empleos, u otros que pudieran existir

<sup>4</sup> Los riesgos pueden incluir: (i) acceso desigual a los beneficios del proyecto/medidas de compensación; (ii) hombres o mujeres afectados de manera desproporcionada por factores de género; (iii) incumplimiento de la legislación aplicable en materia de igualdad entre hombres y mujeres; (iv) el riesgo de violencia de género, incluyendo la explotación sexual, la trata de seres humanos y las enfermedades de transmisión sexual; y (v) el desconocimiento de los derechos de propiedad de las mujeres.

			como micronegocios de preparación de comida, etc. como parte del PPM-PASA.
<b>OP-102 Política de Acceso a la Información</b>			
Divulgación de Evaluaciones Ambientales y Sociales Previo a la Misión de Análisis, QRR, OPC y Envío de los Documentos al Directorio	Sí	Requerimiento de la Política OP-703 B5 y OP-102.	Se pondrá a disposición pública el PPM-PASA del aeropuerto antes de la Misión de Análisis, los cuales deberán cubrir los mismos aspectos que un AAS/PGAS abordando las Políticas de Salvaguardas del Banco. Estos se pondrán en la página web del Banco.
Disposiciones para la Divulgación de Documentos Ambientales y Sociales Durante la Implementación del Proyecto	Sí	Disponibilidad pública de la información del programa.	Se harán públicos los planes de gestión preparados por la ejecución del Componente 2 en la página del Banco y en la del Organismo Ejecutor.

**Figura 3.** Mapa de ubicación del aeropuerto de Puerto Suárez



Source: Esri, DigitalGlobe, GeoEye, Earthstar Geographics, CNES/Airbus DS, USDA, USGS, AeroGRID, IGN, and the GIS User Community

### ÍNDICE DE TRABAJO SECTORIAL CONCLUIDO Y PROPUESTO

Temas	Descripción	Fechas esperadas	Referencias y enlaces a archivos técnicos
Estudios técnicos de diseño y planificación estratégica	Estudios de ingeniería del aeropuerto de Puerto Suárez	Disponible	<a href="#">Enlace al documento</a>
Análisis del costo del proyecto y su viabilidad económica	Evaluación económica	Primera quincena de Agosto 2019	
Análisis de seguridad operacional	Seguridad operacional	Septiembre 2019	
Administración financiera/fiduciaria	Informe de realización taller fiduciario/financiero	Primera quincena de Agosto 2019	
	Primer taller de ejecución anticipada	Primera quincena de Agosto 2019	
	Segundo taller de ejecución anticipada	Noviembre 2019	
Gestión de riesgos	Informe de realización de taller de gestión de riesgos	Agosto 2019	
Componente socioambiental	Estudios de impacto ambiental y social e informe de afectaciones	Disponible	<a href="#">Enlace al documento</a>
	Actualización de estudio de impacto ambiental y social para ser equivalente a un análisis ambiental y social y plan de gestión ambiental y social cumpliendo con las salvaguardias del Banco	Primera quincena de Agosto 2019	
	Informe de preparación y ejecución de consultas públicas	Primera quincena de Agosto 2019	



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).