

Documento de Cooperación Técnica

I. Información Básica de la CT

▪ País/Región:	BOLIVIA
▪ Nombre de la CT:	Apoyo a la preparación y ejecución efectiva de las operaciones de transporte en Bolivia
▪ Número de CT:	BO-T1442
▪ Jefe de Equipo/Miembros:	Sosa Sartori, Martin Daniel (INE/TSP) Líder del Equipo; Poveda, Rafael Antonio (INE/TSP) Jefe Alterno del Equipo de Proyecto; Cossio Viorel, Jorge Isaac (VPC/FMP); Sanchez Rodrigo, Jimena (CAN/CBO); Lazaro Aranda, Indo (INE/TSP); Tapia Alba, Mauricio (VPS/ESG); Linda Parada (CAN/CBO); Quevedo Auza Alejandro Antonio (CAN/CBO); Ferro Briceno Paula Vanessa (INE/TSP); Alem, Mauro (INE/TSP); Del Puerto Correa, Maria Cecilia (VPC/FMP); Rojas Lara, Julio Andres (VPS/ESG); Penaranda, Gina (CAN/CBO); Vila Saint Etienne, Sara (LEG/SGO); Langstroth, Robert Peter (VPS/ESG); Garcia Jauregui, Paola (VPS/ESG)
▪ Taxonomía:	Apoyo Operativo
▪ Operación a la que la CT apoyará:	BO-L1239, BO-L1240.
▪ Fecha de Autorización del Abstracto de CT:	9 Abr 2024.
▪ Beneficiario:	Bolivia
▪ Agencia Ejecutora y nombre de contacto:	Inter-American Development Bank
▪ Donantes que proveerán financiamiento:	OC SDP Ventanilla 2 - Infraestructura(W2B)
▪ Financiamiento solicitado del BID:	US\$350,000.00
▪ Contrapartida Local, si hay:	US\$0
▪ Periodo de Desembolso (incluye periodo de ejecución):	36 meses
▪ Fecha de inicio requerido:	Julio 2024
▪ Tipos de consultores:	Individuos; Empresas
▪ Unidad de Preparación:	INE/TSP-Transporte
▪ Unidad Responsable de Desembolso:	CAN/CBO-Representación Bolivia
▪ CT incluida en la Estrategia de País (s/n):	Sí
▪ CT incluida en CPD (s/n):	Sí
▪ Alineación a la Estrategia Institucional Transformación para una Mayor Escala e Impacto (2024-2030):	Objetivos: (i) reducir la pobreza y la desigualdad; (ii) abordar el cambio climático; (iii) impulsar un crecimiento regional sostenible Áreas de enfoque operativo: (i) biodiversidad, capital natural y acción por el clima; (ii) igualdad de género e inclusión de grupos diversos de la población; (iii) capacidad institucional, estado de derecho y seguridad ciudadana; y (iv) infraestructura sostenible, resiliente e inclusiva Inclusión social e igualdad; Productividad e innovación; Integración económica; Sostenibilidad ambiental; Igualdad de género; Diversidad; Pueblos Indígenas; Personas con discapacidad

II. Descripción de los préstamos asociados

- 2.1 El Banco se encuentra en proceso de preparación de la operación “Programa de Movilidad Urbana y Sostenibilidad Ambiental y Financiera de Mi Teleférico (BO-L1240)”, a través de la cual Mi Teleférico ampliará y mejorará la cobertura del sistema de transporte por cable en el Área Metropolitana de La Paz. Este programa

tiene como objetivo contribuir a mejorar la accesibilidad en las ciudades de la Paz y El Alto, a través de la implementación de una nueva línea de Teleférico entre la Estación Central y la zona de Ballivián en El Alto. A través de la operación de movilidad urbana se espera contribuir a reducir los tiempos de viaje en Transporte Público (TP) entre ambas ciudades, además de reducir las emisiones de CO₂ asociadas al TP intermunicipal.

- 2.2 Por otra parte, el Banco se encuentra en preparación la ampliación a doble vía de un tramo de 7,9 km en el sur de Bolivia, en el tramo Yacuiba – Campo Pajoso, principal salida de las exportaciones bolivianas a Argentina a través de la operación Programa de Conectividad Territorial Sostenible de Bolivia I (BO-L1239) y que se prevé pueda ser expandido posteriormente hasta Villamontes (76,5km) en la carretera a Santa Cruz. La operación de preparación BO-L1239 (Programa de Conectividad territorial Sostenible para Bolivia I), apoyará la actualización del Plan Nacional Sectorial de Transporte (PLANAST) que será realizado mediante la actualización del modelo de transporte en TRANSCAD, que incluye la actualización de información secundaria sobre oferta y demanda de transporte proporcionada por el Gobierno de Bolivia. También se realizará la validación y actualización de las redes de transporte que hayan sido modificadas desde 2016. Esta actualización de indicadores permitirá calibrar el modelo de demanda de transporte y generar diversos escenarios. Además, contempla el fortalecimiento en gestión socioambiental, liberación del derecho de vía, auditorías de seguridad vial, señalización dinámica y la readecuación de intersecciones urbanas, así como acciones de fortalecimiento institucional y mejora de capacidades y gestión de logística de carga.

III. Objetivos y Justificación de la CT

- 3.1 **Objetivo.** El objetivo de la CT es apoyar la preparación y ejecución de proyectos de transporte en Bolivia mediante la financiación de: (i) estudios técnicos, socioeconómicos y otros necesarios para fortalecer la preparación y ejecución de las operaciones BO-L1239 y BO-L1240; y (ii) estudios de preinversión y para el fortalecimiento de proyectos sostenibles de transporte y movilidad urbana.
- 3.2 **Justificación.** Bolivia presenta brechas importantes en el sector transporte¹ y se ubica en el puesto 115 de 138 países con relación a su Índice de Desempeño Logístico², que refleja la necesidad urgente de mejorar la calidad de la infraestructura. Esta situación afecta negativamente la competitividad del país, limitando el crecimiento económico y el desarrollo social. La mejora de la infraestructura vial y la conectividad es esencial para facilitar el comercio, reducir los costos de transporte y mejorar el acceso a mercados tanto nacionales como internacionales.
- 3.3 Invertir en el sector vial no solo mejorará el flujo de mercancías, sino que también tendrá un impacto directo en la calidad de vida de sus habitantes. La mejora de las carreteras reduce los tiempos de desplazamiento, incrementa la seguridad y disminuye los costos generales de transporte para la población en general. Una red de transporte integrada contribuye al desarrollo de otras áreas clave como la educación y la salud, permitiendo un mejor acceso a estos y otros servicios esenciales.

¹ Estudios del BID estiman que en Bolivia la brecha en infraestructura de caminos en US\$28.523 millones (Brichetti et al., 2021).

² Banco Mundial (BM), 2023.

- 3.4 Además, en el Área Metropolitana de La Paz (AMLP), que cuenta con más de 2,24 millones de habitantes³ que representan el 18,6% de la población total del país, se identifican desafíos de movilidad, congestión y altos costos sociales debido a las limitaciones de la infraestructura vial, las deficiencias del TP y el crecimiento del parque automotor. El AMLP registra 2,78 millones de viajes diarios, de los cuáles el 65% se realizan en TP, caracterizado por unidades de baja capacidad y una calidad de servicio deficiente que impacta en la economía y en la calidad de vida de los habitantes.
- 3.5 La problemática histórica de movilidad urbana en La Paz y El Alto, debido a la carencia de un sistema de transporte integrado entre ambas ciudades, ha generado impactos adversos en la calidad de vida de la población. En respuesta, el Gobierno de Bolivia (GdB) ha implementado desde 2014 un moderno sistema de teleféricos urbanos que ha transformado la movilidad en ambas ciudades. La Red de Integración Metropolitana (RIM), administrada por Mi Teleférico (MT) cuenta con 10 líneas y 36 estaciones, transporta diariamente a más de 250,000 pasajeros, mejorando sustancialmente la movilidad en el AMLP y contribuyendo a la reducción de emisiones. Para el GdB es prioritario expandir los beneficios que ha generado la implementación de la RIM a otras zonas de las ciudades de La Paz y El Alto que todavía enfrentan dificultades de accesibilidad, altos niveles de congestión, contaminación ambiental y riesgos viales asociados al sistema de TP convencional. La ampliación de la red y su integración con el TP tradicional ofrecerá a la población de estas zonas, incluidas en el Plan Maestro de Teleféricos, la oportunidad de mejorar su calidad de vida significativamente.
- 3.6 **Cambio climático (CC).** Bolivia es uno de los países más vulnerables a los impactos del CC, ocupando el décimo puesto en el Índice de Riesgo Climático Global, por lo que es prioritario incorporar medidas de resiliencia climática en la infraestructura de transporte. Además, el sector transporte es el principal consumidor de energía en Bolivia, representando el 48% del consumo energético nacional⁴ y contribuyendo significativamente a la emisión de Gases de Efecto Invernadero (GEI) y al deterioro de la calidad del aire en las ciudades debido a las altas emisiones de contaminantes. El transporte terrestre, en particular, es responsable del 90% de las emisiones en la región⁵. La contaminación ambiental resultante de la quema de combustibles fósiles se traduce en una reducción significativa en la expectativa de vida de los habitantes urbanos⁶. En este contexto, reducir el número de vehículos particulares en circulación, la sustitución de unidades de TP menos eficientes y de menor capacidad por sistemas de TP con energías limpias y con mayor capacidad puede tener un impacto positivo en la reducción de las emisiones contaminantes y, por ende, en la mejora de la calidad del aire urbano.
- 3.7 **Género, inclusión y diversidad.** En La Paz, se observan brechas de género significativas en los viajes de cuidado. De los viajes realizados con niños, 70,4% son ejecutados por las mamás, 4,5% por los papás, 12,8% por ambos padres y el resto por otros familiares. De acuerdo con una encuesta realizada a los usuarios de MT, el 46,9% de los usuarios ha necesitado un baño, el 38,3% un espacio para cambiar pañales y el 26,6% un lugar para lactancia⁷. Además, el 22% de las usuarias de

³ Estimaciones del [INE](#) para el año 2022.

⁴ [Ministerio de Hidrocarburos y Energías](#), 2021.

⁵ [BID](#), 2011.

⁶ [BID](#), 2021.

⁷ [BID](#), 2024.

TP fueron víctimas de contacto sexual no deseado en 2017⁸, modificando sus patrones de viaje para sentirse más seguras. Por otro lado, la falta de accesibilidad universal al TP afecta principalmente a las Personas con Discapacidad (PcD) del AMLP. Entre las barreras que enfrentan las PcD identificadas por la Defensoría del Pueblo se encuentran la falta de acceso a los vehículos de transporte, aceras y edificaciones, así como barreras actitudinales de la sociedad que les impide acceder a la educación y el empleo.

- 3.8 **Alineación estratégica.** La CT está alineada con Estrategia Institucional del Grupo BID (CA-631), con los objetivos de: (i) reducir la pobreza y la desigualdad, al promover mejoras de accesibilidad e infraestructuras de transporte que contribuyen al aumento de la productividad; (ii) abordar el cambio climático, al promover soluciones de transporte eficientes y sostenibles; y (iii) impulsar un crecimiento regional sostenible, al promover el desarrollo de infraestructura de transporte para la integración regional. La CT también se alinea con las siguientes áreas de enfoque operativo: (i) biodiversidad, capital natural y acción por el clima; (ii) igualdad de género e inclusión de grupos diversos de la población; (iii) capacidad institucional, estado de derecho y seguridad ciudadana; y (iv) infraestructura sostenible, resiliente e inclusiva. Además, es consistente con: (i) la Estrategia de Infraestructura Sostenible para la Competitividad y el Crecimiento Inclusivo (GN-2710-5); y (ii) los Marcos Sectoriales de: (a) Transporte (GN-2740-12); (b) Género y Diversidad (GN-2800-13); y (c) CC (GN-2835-8). Adicionalmente, la CT se alinea con el Programa Estratégico para el Desarrollo Financiado con Capital Ordinario - Ventanilla 2 - Infraestructura (W2B) (GN-2819-14), principalmente en las áreas prioritarias: (i) cambio climático y sostenibilidad ambiental, al promover la descarbonización del transporte a través de soluciones de movilidad sostenibles y eficientes; y (ii) infraestructura sostenible y resiliente, al apoyar la generación de conocimiento sobre infraestructura y servicios de transporte sostenibles y resilientes.
- 3.9 Asimismo, es consistente con la Estrategia de País del Grupo BID con Bolivia 2022-2025 (GN-3088) con los objetivos estratégicos: (i) apoyo a la reconstrucción económica; (ii) fomento de la competitividad logística, los polos de desarrollo y la integración; y (iii) fomento a la sostenibilidad ambiental, la adaptación al CC y la implementación de las NDC.
- 3.10 La CT apoyará la preparación y ejecución de proyectos de transporte en Bolivia, incluyendo operaciones viales y de transporte urbano. En primer lugar, la CT apoyará la planificación estratégica de la infraestructura vial, financiando estudios de seguridad vial y actividades de apoyo a la actualización del PLANAST, que apoyarán la preparación de la BO-L1239. Asimismo, la CT apoyará la preparación de la BO-L1240 mediante la financiación de evaluaciones de costos e impacto de proyectos de teleféricos, entre otros estudios. Adicionalmente, la CT fortalecerá la preparación de otros proyectos de transporte sostenible y movilidad urbana en Bolivia, apoyando el desarrollo de estudios de preinversión.
- 3.11 Los resultados esperados de la CT incluyen: (i) contribuir a la preparación de la Operación BO-L1240 a través de estudios económicos y estudios de relevancia para la operación, (ii) apoyar al GdB a través de estudios de Preinversión en infraestructura vial y logística y (iii) contribuir al fortalecimiento y desarrollo de capacidades para las Unidades Ejecutoras de la cartera de proyectos de transporte de Bolivia.

⁸ [Grupo Tal Cual](#), 2017.

IV. Descripción de los componentes y presupuesto

- 4.1 **Componente I: Apoyo a la planificación estratégica de la infraestructura vial.** Financiará estudios de: (i) evaluación técnica de alternativas de seguridad vial en la Red Vial Fundamental; (ii) contratación de consultores individuales para apoyo al seguimiento y coordinación de la actualización del PLANAST; y (iii) evaluación y análisis de corredores estratégicos de conectividad multimodal y definición de alcance de la actualización del PLANAST.
- 4.2 **Componente II: Apoyo a la preparación de la operación BO-L1240.** Financiará: (i) estudios de benchmark y evaluación de costos de proyectos similares de teleféricos en la región; (ii) mediciones, evaluaciones y acompañamiento a la evaluación de impacto con enfoque de género e Inclusión para Mi Teleférico; (iii) apoyo a iniciativas de movilidad urbana, género, diversidad e inclusión en la Red de Integración Metropolitana.
- 4.3 **Componente III: Fortalecimiento de estudios de preinversión y proyectos sostenibles de transporte y movilidad urbana.** Financiará el desarrollo de Informes Técnicos de Condiciones Previas, Estudios de Diseño Técnico de Proyectos y estudios de factibilidad de proyectos de transporte y movilidad urbana para la amazonía boliviana y ciudades en crecimiento de Bolivia.
- 4.4 **Componente IV: Gestión de conocimiento.** Apoyo a iniciativas de formación y desarrollo de capacidades para el Gobierno de Bolivia, intercambio de experiencias, talleres y/o eventos relacionados a movilidad urbana, seguridad vial, logística urbana y gestión eficiente de la movilidad, así como la preparación, edición y/o publicación de documentos de gestión de conocimiento.
- 4.5 **Presupuesto indicativo.** El presupuesto indicativo de la CT será de US\$350.000,00. El 100% será financiado con recursos del OC SDP Ventanilla 2 - Infraestructura (W2B). No habrá contrapartida local y la distribución es la siguiente:

Presupuesto Indicativo (US\$)

Componente	Descripción	BID/ Financiamiento W2B (US\$)	Financiamiento Total (US\$)
Componente I	Apoyo a la planificación estratégica de la infraestructura vial.	115.000	115.000
Componente II	Apoyo a la preparación de la operación BO-L1240	70.000	70.000
Componente III	Fortalecimiento de estudios de preinversión y proyectos sostenibles de transporte y movilidad urbana	146.000	146.000
Componente IV	Gestión de conocimiento	19.000	19.000
Total		350.000	350.000

V. Agencia Ejecutora y estructura de ejecución

- 5.1 A solicitud del GdB, el Organismo Ejecutor (OE) de esta operación será el Banco, a través de la División de Transporte del Departamento de Infraestructura y Energía (INE/TSP). La División de Transporte en la Representación de Bolivia será

responsable de la supervisión de la CT, con el apoyo del equipo de proyecto multidisciplinar de la CT. Se presentarán informes de seguimiento periódicamente, de acuerdo con las políticas y guías del Banco. La ejecución por parte del Banco está justificada por las limitaciones en capacidades técnicas y operacionales de la contraparte para ejecutar las actividades de la CT en el tiempo requerido, de acuerdo con la política OP-619-4. El Banco trabajará en estrecha colaboración con las entidades beneficiarias de la CT, la Administradora Boliviana de Carreteras (ABC) y la Empresa Estatal de Transporte por Cable "Mi Teleférico" (Mi Teleférico), identificando las necesidades de apoyo. Dado que la División de Transporte del Departamento de Infraestructura y Energía (INE/TSP) cuenta con conocimientos especializados en brindar asistencia en temas de interés relacionados con la materia objeto de esta CT, el GdB propone que el Banco, a través del INE/TSP, sea el organismo ejecutor, facilitando la mediación y participación de los diferentes organismos y actores involucrados.

- 5.2 Todas las adquisiciones a ejecutarse bajo esta CT han sido incluidas en el Plan de Adquisiciones (Anexo IV) y se contrataran de conformidad con las políticas y regulaciones aplicables del Banco de la siguiente manera: (i) Contratación de consultores individuales, según lo establecido en la norma sobre Fuerza Laboral Complementaria (AM-650); y (ii) Contratación de servicios prestados por firmas consultoras de acuerdo a la Política de Adquisiciones Institucionales (GN-2303-33) y sus Directrices. INE/TSP estará a cargo de la preparación y publicación de solicitudes de manifestaciones de interés, la preparación de listas cortas, la preparación y distribución de solicitudes de propuestas, la evaluación y selección de consultores de acuerdo con los criterios establecidos en las solicitudes de propuestas y la negociación de los respectivos contratos. El Banco será responsable de la administración de los contratos, la aprobación de los informes, la realización de pagos y la evaluación de las consultorías. Todos los productos de conocimiento derivados de esta CT serán propiedad intelectual del Banco.

VI. Riesgos importantes

- 6.1 El principal riesgo que podría afectar la ejecución de las actividades previstas por esta CT está relacionado con las dificultades naturales de coordinación entre las diferentes partes involucradas, incluyendo la coordinación con autoridades a nivel local y/o provincial. Esto podría ralentizar la ejecución de las actividades y el progreso general de la CT. Para mitigar este riesgo, en primer lugar, el Banco será la entidad ejecutora que lidere la coordinación y comunicación con los consultores contratados.

VII. Excepciones a las políticas del Banco

- 7.1 No se consideran excepciones a las políticas del Banco.

VIII. Salvaguardias Ambientales

- 8.1 La presente CT financiará estudios de prefactibilidad y factibilidad de proyectos de inversión y los estudios ambientales y sociales asociados, cuyos Términos de Referencia (TdR) y productos serán consistentes con los requisitos aplicables del Marco de Política Ambiental y Social del Banco.

Anexos Requeridos:

- [Solicitud del cliente](#)
- [Matriz de Resultados](#)
- [Términos de Referencia](#)
- [Plan de Adquisiciones](#)
- [Lista de Verificación – Género y Diversidad](#)