

## PERFIL DE PROYECTO (PP)

### BOLIVIA

#### I. DATOS BÁSICOS

<b>Título del proyecto:</b>	Programa Multifase de Reordenamiento Urbano de La Ceja de El Alto, Fase I	
<b>Número del Proyecto:</b>	BO-L1079	
<b>Equipo de Proyecto:</b>	Ramiro López Ghio, Jefe de Equipo (FMM/CBO); Verónica Adler, Co-jefe de Equipo (FMM/CUR); Gabriel Nagy (FMM/CTT); Oscar Lora (FMM/CBO); Paolo Valenti (ICS/CAR); Javier Jiménez (LEG/SGO); Ramón Muñoz -Raskin (TSP/CBO); Zoraida Arguello (FMP/CBO); Roberto Laguado (FMP/CBO); Jorge Cossio (CAN/CBO); Ximena Herbas (VPS/ESG); Carlos Perez (VPS/ESG); Luis F. Deheza (CAN/CBO); e Ida M. Fernández (IFD/FMM).	
<b>Prestatario:</b>	Estado Plurinacional de Bolivia.	
<b>Organismo ejecutor:</b>	Gobierno Autónomo Municipal de El Alto (GAMEA)	
<b>Plan de financiamiento:</b>	BID (CO):	US\$ 16.000.000
	BID (FOE):	<u>US\$ 4.000.000</u>
	Total:	US\$ 20.000.000
<b>Salvaguardias:</b>	Políticas identificadas:	B.01, B.04, B.05, B.06, B.07 y B.15
	Categoría:	B

#### II. JUSTIFICACIÓN GENERAL Y OBJETIVOS

##### A. Antecedentes

- 2.1 La ciudad de El Alto, con apenas 25 años desde su creación, se ha convertido en una de las dos ciudades de mayor crecimiento poblacional de Bolivia. Producto del permanente flujo migratorio desde las zonas rurales más deprimidas del occidente del país y de una elevada tasa de fecundidad (4,2 hijos por mujer en edad fértil), la población de El Alto creció de 405 mil habitantes en 1992 a más de un millón en 2012 (INE, 2012). La ciudad ha crecido de manera no planificada a partir del límite con el Municipio de La Paz. Como consecuencia de la reducida densidad de viviendas (9,63 viviendas/ha), de mantenerse la tendencia de crecimiento poblacional sin un cambio del modelo de urbanización, la mancha urbana aumentaría de forma desmedida (898,23 ha/año), generando presión sobre los servicios públicos.
- 2.2 Dentro del perímetro urbano de El Alto, se destaca una zona denominada La Ceja, la cual se ubica entre el Aeropuerto Internacional y el borde del límite municipal con la ciudad de La Paz. En este lugar, de aproximadamente 6 ha, confluyen las carreteras que llegan de Oruro, Laja, Desaguadero/Copacabana y la principal arteria vial que conecta a El Alto con La Paz. Además, en La Ceja se superponen

- funciones administrativas y comerciales fundamentales para la ciudad, las cuales le confieren un equívoco rol de centro urbano. Por otra parte, al estar ubicada en un vértice de la ciudad, gran parte de la población de El Alto debe recorrer largas distancias para llegar a la zona comercial y realizar trámites públicos o transportarse internamente (ver mapa [enlace electrónico](#)).
- 2.3 La concentración de comercio informal, servicios, tránsito peatonal y vehicular desorganizado, generan una elevada congestión en la zona. La Ceja concentra alrededor de 80 mil comerciantes informales de los cuales el 80% son mujeres (Red Hábitat, 2011). A ello se añade la existencia de oficinas de servicios públicos tales como policía, tránsito, justicia, alcaldía, y gobernación. Esta concentración de entidades públicas hace que gran parte de la población tenga que acercarse a La Ceja para realizar sus trámites públicos.
- 2.4 La congestión se agrava con la circulación diaria de aproximadamente 300 mil personas (Red Hábitat, 2011), que utilizan alguna de las 476 líneas de transporte público (minibuses, microbuses, taxis) y automóviles particulares que cruzan la zona. Se estima que en La Ceja transitan una media de 3.800 vehículos por hora en las horas pico, los cuales se desplazan a velocidades medias de entre los 9,23 y los 4,84 km/hora. La congestión general que sufre la zona debido a la concentración de actividades y tráfico vehicular se agrava por el modelo de operación informal del transporte público. Además, los vehículos estacionan en la calzada a la espera de ser ocupados, obstruyendo de esta manera el tráfico. Asimismo, la proliferación del comercio informal en la vía pública restringe el tránsito peatonal, de modo que sólo el 68% de las aceras pueden considerarse parcialmente transitables (Red Hábitat, 2011).
- 2.5 En consecuencia, La Ceja se ha constituido como una zona altamente contaminada, con importantes niveles de polución acústica (causados por bocinas de automotores, música y publicidad de puestos de venta y ruidos de aviones, entre otros); contaminación del aire (por combustión de hidrocarburos); presencia de residuos sólidos (basura producida por peatones, comerciantes informales, negocios de expendio de alimentos y otros); y contaminación visual (pasacalles, letreros publicitarios, cables de energía y otros servicios). Estos factores adversos cobran aún mayor intensidad por la escasa disponibilidad de áreas verdes y de recreación en la zona. A solicitud del Gobierno de Bolivia (GBO), durante 2009 y 2010 el Banco realizó un estudio analítico sobre las intervenciones estratégicas que se debería llevar adelante en El Alto para el desarrollo de la ciudad. El mismo determinó la necesidad de una intervención que disminuya el problema de la congestión de La Ceja, entre las acciones prioritarias. El GAMEA, a pesar de poseer las competencias en materia de gestión urbana y la vocación de corregir la tendencia del crecimiento desordenado de la ciudad, carece de las capacidades técnicas y recursos financieros para desarrollar un programa de mediano plazo de ordenamiento territorial. Con la Ley Marco de Autonomías y Descentralización aprobada en 2010, se han incrementado las competencias de los municipios en materia de tributos y gasto público. Este proceso se encuentra en una etapa incipiente y consecuentemente, las capacidades desarrolladas son aún limitadas.

Asimismo, el 95% de los recursos del GAMEA provienen de transferencias del gobierno central, mientras que la recaudación del impuesto predial, principal fuente de ingresos propios de los municipios en Bolivia, es escasa por deficiencias en el catastro (sólo el 3% de los predios urbanos se encuentran registrados).

- 2.6 **Estrategia de intervención y elección del instrumento.** La intervención directa en La Ceja generaría más congestión de actividades en la zona, lo que podría derivar en importantes conflictos de carácter social. Por tanto, se plantea intervenir en El Alto a través de una propuesta de desarrollo urbano, que se realizaría en fases sucesivas, en alrededor de tres ejes de intervención: (i) descongestión del tráfico vehicular en la zona de la Ceja; (ii) creación de nuevas centralidades; y (iii) revitalización urbana de La Ceja. En el primer eje se busca llevar el flujo de vehículos hacia otros sectores de la ciudad mediante la construcción de nuevas terminales de buses en los extremos de la ciudad, vías urbanas alternativas y mejoras en la regulación de las actividades de transporte y comercio que se realizan en La Ceja. El segundo eje, tiene por finalidad crear nuevos centros urbanos, relocalizando actividades comerciales, de servicios e institucionales. Esto se daría mediante el aprovechamiento de las áreas circundantes de las nuevas terminales para que cumplan las funciones de centros de servicios a la población. Mediante la creación de una ventanilla única se desconcentrarán servicios administrativos, información turística y ciudadana, protección social, y oficinas de pago de tributos. Finalmente, una vez descongestionada la zona de La Ceja, por las acciones realizadas en los ejes mencionados, el tercer eje busca intervenir directamente en la zona para su revitalización urbana. La intervención debe dotar a la zona de espacios verdes, mejorar la infraestructura vial y peatonal y los espacios para el comercio.
- 2.7 Dada la naturaleza secuencial de la intervención, la operación se presenta como un programa multifase de dos operaciones. Se concibe realizar las acciones enmarcadas en los ejes (i) y (ii) en una primera fase. La segunda fase realizaría actividades remanente de ejes (i) y (ii) y las actividades del eje (iii). De manera transversal a los ejes de intervención el programa prevé el apoyo al GAMEA para fortalecer sus capacidades en planificación y gestión urbana.

## **B. Justificación**

- 2.8 El GOB junto con el GAMEA solicitaron apoyo al Banco para mejorar la infraestructura y la gestión urbana de la Ciudad de El Alto, con especial atención a la zona de La Ceja. Los siguientes factores justifican la intervención del Banco en la operación propuesta: (i) la necesidad de apoyar al GAMEA en su esfuerzo de transformar el modelo urbano actual para lograr un crecimiento de la ciudad más ordenado y sostenible a largo plazo; (ii) la necesidad urgente de una intervención urbanística integral que permita descongestionar la zona de La Ceja; y (iii) la experiencia del Banco en procesos de revitalización urbana, desarrollada por más de una década en la ciudad de La Paz, y en otros países con problemáticas similares. El programa se encuadra en los objetivos propuestos en la Estrategia de País 2011-2015 en relación a fortalecer el aparato estatal mediante

el desarrollo institucional y descentralizado. También contribuye a los objetivos de la GCI-9 en las áreas de reducción de pobreza y aumento de equidad y de apoyo a los países pequeños y vulnerables; así como a las metas de desarrollo regional de infraestructura para la competitividad y bienestar social.

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

- 3.1 **Objetivo.** El objetivo del programa es apoyar al GAMEA en sus esfuerzos por reducir los problemas de congestión en el área de La Ceja, mediante la mejora de la infraestructura vial y urbana, descentralización de servicios al ciudadano y el fortalecimiento de las capacidades de planificación y gestión urbana del GAMEA. Para ello se llevarán adelante una serie de obras de infraestructura y actuaciones no sólo en la zona de La Ceja, sino también a través de la generación de nuevas centralidades, dotando a estos espacios de servicios a la ciudadanía, áreas comerciales y otros servicios. Los componentes del programa son los siguientes:
- 3.2 **Componente 1. Apoyo a las capacidades de planificación y gestión urbana territorial (US\$2 millones).** El componente aportará recursos para mejorar las capacidades de planificación y gestión urbanas del GAMEA. Se financiará el diseño de un Plan de Ordenamiento Territorial de mediano y largo plazo, y el diseño técnico de las intervenciones que serían financiadas por el programa.
- 3.3 **Componente 2. Mejora de la infraestructura y gestión urbana (US\$15 millones).** Se aportarán recursos que permitan descongestionar la zona de La Ceja a través de la mejora de la infraestructura y gestión urbana de El Alto. El componente financiará: (i) la creación de dos terminales de buses en los principales accesos de la ciudad (Sur y Oeste), conectadas entre sí por una arteria vial de circunvalación de El Alto<sup>1</sup>; (ii) la modificación o desviación del flujo vehicular que circula por las carreteras nacionales a su paso por la ciudad, mejorando la trama alternativa existente; y (iii) el ordenamiento del transporte público y el comercio remanente en La Ceja, a través de la mejora del espacio público (espacios para el estacionamiento de vehículos, subida y descenso de pasajeros, espacios alternativos para el comercio, aceras para la circulación peatonal, entre los más importantes).
- 3.4 **Componente 3. Mejora en la prestación de servicios al ciudadano (US\$3 millones).** El objetivo es mejorar el acceso a los trámites y servicios que el Estado ofrece a la ciudadanía a través del desarrollo de las nuevas centralidades urbanas y la desconcentración de servicios públicos. Se financiará la creación de dos centros (en las proximidades de las nuevas terminales de buses) para oficinas de servicios públicos (ventanilla única de servicios administrativos, información turística y ciudadana, protección social, recaudaciones, etc.), además de espacios para la ubicación de actividades comerciales y reubicación de comercio informal.

---

<sup>1</sup> Como aporte complementario al programa, la Gobernación de La Paz acordó financiar las mejoras en la arteria vial de circunvalación que conecta entre sí las carreteras nacionales que entran a la ciudad de El Alto y por ende evitar que el transporte que circula entre las carreteras nacionales ingrese a La Ceja.

- 3.5 **Organismo Ejecutor.** El organismo ejecutor será el GAMEA. Se ha acordado que la ejecución de las obras de infraestructura sea delegada al Fondo Nacional de Inversión Productiva y Social (FPS). Esta entidad ejecuta actualmente operaciones con el Banco en los sectores de agua, social y recursos naturales.
- 3.6 **Operación complementaria y lecciones aprendidas en experiencias recientes.** La operación propuesta se complementa con el préstamo del Programa de Mejora de la Gestión Municipal (2664/BL-BO), el cual contribuye a la mejora de la gestión del gasto público y la gestión tributaria, apoyando a la sostenibilidad de la intervención en el programa de La Ceja. El [enlace electrónico](#) presenta lecciones a considerar durante el diseño de la operación propuesta que han sido recogidas de la experiencia del Banco en operaciones urbanas de Bolivia y la región.

#### **IV. SALVAGUARDAS AMBIENTALES Y SOCIALES Y EVALUACIÓN FIDUCIARIA**

- 4.1 De acuerdo con las guías medioambientales y salvaguardas, la operación ha sido clasificada como categoría B. Una vez concluido el programa se esperan efectos ambientales y sociales positivos. Sin embargo, la ejecución de las obras producirá impactos negativos de corto plazo y moderada magnitud, tales como: (i) expropiación de algunos inmuebles; (ii) reasentamiento voluntario de familias afectadas por las intervenciones; (iii) alteración en el tránsito durante la ejecución de las obras; (iv) generación de ruido, polvo y polución del aire en las áreas vecinas de las obras; y (v) reubicación temporal del comercio.
- 4.2 La estrategia ambiental y social de la operación incluye incluirá los siguientes aspectos: (i) impactos sociales y ambientales del programa; (ii) definición de procedimientos socio-ambientales a ser adoptados; (iii) acciones de mitigación ambiental y social; y (iv) necesidad de recursos para el adecuado seguimiento ambiental y social del programa. Se realizará un análisis determinando los niveles de riesgo y los respectivos planes de mitigación y/o fortalecimiento requeridos. Las adquisiciones contempladas en el programa financiadas con recursos del Banco se llevarán a cabo de acuerdo con las Políticas GN-2349-9 y GN-2350-9.

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

- 5.1 En el Anexo V se detallan los costos y cronograma de preparación del programa<sup>2</sup>. La distribución al Comité de Revisión de Calidad y Riesgo (QRR) de la Propuesta de Desarrollo de la Operación (POD) está prevista para el 19 de septiembre; la aprobación del Borrador de Propuesta de Préstamo (DLP) por parte del Comité de Políticas Operativas (OPC) el 2 de noviembre; y la presentación al Directorio Ejecutivo el 28 de noviembre de 2012. Se estiman necesarios US\$53.640 del presupuesto administrativo del Banco para la preparación de la operación.

---

<sup>2</sup> La operación contará con una Cooperación Técnica (CT) de Apoyo Operativo, que aportará recursos para apoyar al inicio de la ejecución del programa.

## **Anexo I**

Este anexo fue extraído por ser confidencial.

## SAFEGUARD POLICY FILTER REPORT

This Report provides guidance for project teams on safeguard policy triggers and should be attached as an annex to the PP (or equivalent) together with the Safeguard Screening Form, and sent to ESR.

<b>PROJECT DETAILS</b>	<b>IDB Sector</b>	URBAN DEVELOPMENT AND HOUSING-HOUSING
	<b>Type of Operation</b>	Investment Loan
	<b>Additional Operation Details</b>	
	<b>Investment Checklist</b>	Urban Development
	<b>Team Leader</b>	Lopez Ghio, Ramiro Andres (RAMIROL@iadb.org)
	<b>Project Title</b>	Urban rearrangement program La Ceja
	<b>Project Number</b>	BO-L1079
	<b>Safeguard Screening Assessor(s)</b>	Lora Rocha, Oscar (OLORARROCHA@iadb.org)
	<b>Assessment Date</b>	2012-04-25
<b>Additional Comments</b>		

<b>SAFEGUARD POLICY FILTER RESULTS</b>	<b>Type of Operation</b>	Loan Operation	
	<b>Safeguard Policy Items Identified (Yes)</b>	Does this project offer opportunities for indigenous peoples through its project components?	(B.01) Indigenous People Policy– OP-765
		Does this project offer opportunities to promote <a href="#">gender equality</a> or <a href="#">women's empowerment</a> through its project components?	(B.01) Gender Equality Policy– OP-270
		There are Associated Facilities (see Policy definition) relating to the investments being financed by the Bank.	(B.04)
		The Borrower/Executing Agency exhibits weak institutional capacity for managing environmental and social issues.	(B.04)
		Other environmental and social sustainability issues that the Project Team considers to be a risk for this operation. (e.g. wood sourced from Amazon rainforest).	(B.04)
		An Environmental Assessment is required.	(B.05)
		Consultations with affected parties will be performed equitably and inclusively with the views of all stakeholders taken into account, including in particular: (a) equal participation of women and men, (b) socio-culturally appropriate participation of indigenous peoples and (c) mechanisms for equitable participation by vulnerable groups.	(B.06)

		The Bank will monitor the executing agency/borrower's compliance with all safeguard requirements stipulated in the loan agreement and project operating or credit regulations.	(B.07)
		Any part of the investment or component(s) is being co-financed.	(B.15)
	<b>Potential Safeguard Policy Items(?)</b>	No potential issues identified	
	<b>Recommended Action:</b>	Operation has triggered 1 or more Policy Directives; please refer to appropriate Directive(s). Complete Project Classification Tool. Submit Safeguard Policy Filter Report, PP (or equivalent) and Safeguard Screening Form to ESR.	
	<b>Additional Comments:</b>		

<b>ASSESSOR DETAILS</b>	<b>Name of person who completed screening:</b>	Lora Rocha, Oscar (OLORARROCHA@iadb.org)
	<b>Title:</b>	
	<b>Date:</b>	2012-04-25



## SAFEGUARD SCREENING FORM

This Report provides a summary of the project classification process and is consistent with Safeguard Screening Form requirements. The printed Report should be attached as an annex to the PP (or equivalent) and sent to ESR.

<b>PROJECT DETAILS</b>	<b>IDB Sector</b>	URBAN DEVELOPMENT AND HOUSING-HOUSING
	<b>Type of Operation</b>	Investment Loan
	<b>Additional Operation Details</b>	
	<b>Country</b>	BOLIVIA
	<b>Project Status</b>	
	<b>Investment Checklist</b>	Urban Development
	<b>Team Leader</b>	Lopez Ghio, Ramiro Andres (RAMIROL@iadb.org)
	<b>Project Title</b>	Urban rearrangement program La Ceja
	<b>Project Number</b>	BO-L1079
	<b>Safeguard Screening Assessor(s)</b>	Lora Rocha, Oscar (OLORARROCHA@iadb.org)
	<b>Assessment Date</b>	2012-04-25
	<b>Additional Comments</b>	

<b>PROJECT CLASSIFICATION SUMMARY</b>	<b>Project Category:</b> B	<b>Override Rating:</b>	<b>Override Justification:</b>
	<b>Conditions/ Recommendations</b>		<b>Comments:</b>
			<ul style="list-style-type: none"> <li>• Category "B" operations require an environmental analysis (see Environment Policy Guideline: Directive B.5 for Environmental Analysis requirements).</li> <li>• 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.</li> <li>• 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.</li> </ul>

<b>SUMMARY OF</b>	<b>Identified Impacts/Risks</b>	<b>Potential Solutions</b>
-------------------	---------------------------------	----------------------------

<b>IMPACTS/RISKS AND POTENTIAL SOLUTIONS</b>	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.	<b>Construction:</b> 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).
--	--	--

<b>ASSESSOR DETAILS</b>	<b>Name of person who completed screening:</b>	Lora Rocha, Oscar (OLORARROCHA@iadb.org)
	<b>Title:</b>	
	<b>Date:</b>	2012-04-25

## ESTRATEGIA DE SALVAGUARDAS AMBIENTAL Y SOCIAL

### I. ANTECEDENTES

- 1.1 De acuerdo con la Política de Salvaguardas Ambientales del Banco (OP-703), la operación ha sido clasificada como B. El reporte de Salvaguardas Ambientales identificó las siguientes políticas: B.01, B.04, B.05, B.06, B.07 y B.15.

### II. DESCRIPCIÓN DEL PROGRAMA

- 2.1 La ciudad de El Alto, con apenas 25 años desde su creación se ha convertido en una de las dos ciudades de mayor crecimiento poblacional de Bolivia. Producto del permanente flujo migratorio desde las zonas rurales más deprimidas del occidente del país y de una elevada tasa de fecundidad. La ciudad ha crecido de manera no planificada a partir del límite con el municipio de La Paz.
- 2.2 Dentro del perímetro urbano de El Alto, se destaca una zona denominada La Ceja. En este lugar de aproximadamente 6 ha. confluyen una serie de carreteras nacionales de importancia. Además en La Ceja se superponen funciones urbanas fundamentales para la ciudad, las cuales le confieren un equívoco rol de Centro Urbano, debido a la ausencia de un verdadero centro. La ubicación de La Ceja, por un lado imposibilita su expansión y por otro sitúa al centro de la ciudad en una posición alejada para una gran parte de la población de El Alto.
- 2.3 En La Ceja se concentran alrededor de 80 mil comerciantes informales, y alrededor de 300 mil personas que circulan diariamente para realizar trámites en oficinas de servicios, o bien como punto nodal de transporte interurbano. La Ceja se ha constituido como una zona altamente contaminada, con importantes niveles de polución causados por el ruido ocasionado por los autos, parlantes de negocios y motores de combustión, por los residuos sólidos procedentes del mercado informal y por las emisiones de los transportes públicos.
- 2.4 **Objetivo.** El objetivo del programa es apoyar al GAMEA en sus esfuerzos por reducir los problemas de congestión en el área de La Ceja, mediante la mejora de la infraestructura vial y urbana, descentralización de servicios al ciudadano y el fortalecimiento de las capacidades de planificación y gestión urbana del GAMEA. Para ello se llevarán adelante una serie de obras de infraestructura y actuaciones no sólo en la zona de La Ceja, sino también a través de la generación de nuevas centralidades, dotando a estos espacios de servicios a la ciudadanía, áreas comerciales y otros servicios. Los componentes del programa son los siguientes:
- 2.5 **Componente 1. Apoyo a las capacidades de planificación y gestión urbana territorial.** El componente aportará recursos para mejorar las capacidades de gestión urbana de planificación y gestión urbanas del GAMEA. Se financiará el

diseño de un Plan de Ordenamiento Territorial de mediano y largo plazo, y el diseño técnico de las intervenciones que serían financiadas por el programa en sus diferentes fases.

- 2.6 **Componente 2. Mejora de la infraestructura y gestión urbana.** Se aportarán recursos que permitan descongestionar la zona de La Ceja a través de la mejora de la infraestructura y gestión urbana de El Alto. El componente financiará: (i) la creación de dos terminales de buses en los principales accesos de la ciudad (Sur y Oeste), conectadas entre sí por una arteria vial de circunvalación de El Alto; (ii) la modificación o desviación del flujo vehicular que circula por las carreteras nacionales a su paso por la ciudad, mejorando la trama alternativa existente; y (iii) el ordenamiento del transporte público y el comercio remanente en La Ceja, a través de la mejora del espacio público (espacios para el estacionamiento de vehículos, subida y descenso de pasajeros, espacios alternativos para el comercio, aceras para la circulación peatonal, entre los más importantes).
- 2.7 **Componente 3. Mejora en la prestación de servicios al ciudadano.** El objetivo es mejorar el acceso a los trámites y servicios que el Estado ofrece a la ciudadanía a través del desarrollo de las nuevas centralidades urbanas y la desconcentración de servicios públicos. Se financiará la creación de dos centros de servicios (en las proximidades de las nuevas terminales de buses) para la ubicación de oficinas de servicios públicos (ventanilla única de servicios administrativos, información turística y ciudadana, protección social, recaudaciones, etc.), además de espacios para la ubicación de actividades comerciales y reubicación de comercio informal.

### III. IMPACTOS SOCIALES Y AMBIENTALES PREVISIBLES

- 3.1 De acuerdo con la Guía de Salvaguardias Ambientales y Sociales, la operación ha sido clasificada como categoría B. El Programa fortalecerá las capacidades de gestión urbana del GAMEA y se espera que tenga efectos ambientales y sociales positivos. Sin embargo, la ejecución de las obras producirá impactos negativos de corto plazo, tales como: (i) expropiación de algunos inmuebles; (ii) reasentamiento voluntario de familias afectadas por las intervenciones; (iii) alteración en el tránsito durante la ejecución de las obras; (iv) generación de ruido, polvo y polución del aire en las áreas vecinas de las obras y (v) reubicación temporal del comercio en algunos sectores.
- 3.2 El equipo del Proyecto realizará un análisis del esquema de ejecución del Programa, y evaluará la capacidad institucional del Fondo Nacional de Inversión Productiva y Social (FPS) para la ejecución de la operación, determinando los niveles de riesgo y los respectivos planes de mitigación y/o fortalecimiento requeridos. Las adquisiciones contempladas en el Programa financiadas con recursos del Banco se llevarán a cabo de acuerdo con las Políticas GN-2349-9 y GN-2350-9.

**IV. DESCRIPCIÓN DE LA ESTRATEGIA AMBIENTAL Y SOCIAL (EAS)**

- 4.1 Teniendo en cuenta los impactos previsibles de los proyectos que se financiarían con el programa, se contratará un especialista ambiental para formular la EAS.
- 4.2 La EAS incluirá en principio los siguientes aspectos:
  - a. La EA buscará asegurar que los impactos negativos potenciales inherentes a los proyectos derivados principalmente de los impactos físicos y temporales de las obras, la mala disposición de escombros, sean mitigados o eliminados.
  - b. Contendrá además: (i) una descripción de los impactos sociales y ambientales del programa; (ii) la definición de procedimientos socio-ambientales a ser adoptados; (iii) en caso de ser necesario, acciones de mitigación ambiental y social; y (iv) la necesidad de recursos para el adecuado seguimiento ambiental del programa.
- 4.3 Durante la etapa de diseño se pondrá especial atención y énfasis a: (i) determinar si es necesario tener fortalecimiento ambiental a nivel del GAMEA o del FPS; (ii) proponer indicadores ambientales para la Matriz de Resultados; (iii) identificar lecciones aprendidas a ser reflejadas en el nuevo programa; (iv) recomendar medidas relativas a la formulación, ejecución y supervisión de los proyectos para ser incluidas en el Reglamento Operativo del Programa; y (v) definición de las acciones necesarias en recursos y perfiles para el seguimiento de los aspectos medioambientales para la fase de ejecución de la operación.

## ÍNDICE DE TRABAJO SECTORIAL TERMINADO Y PROPUESTO

Descripción	Fechas estimadas	Referencias y enlaces archivos técnicos
Evaluación de Medio Término. Contrato de Préstamo 1557/BL-BO del Programa de Revitalización y Desarrollo Urbano	Octubre, 2009	<a href="#">DOCNUM=8110721</a>
Estudio de Diagnóstico y Definición de Estudios de Transporte Público y de Carga para la Ciudad de El Alto	Julio, 2007	<a href="#">IDBDOCS=36904054</a>
Reglamento de Uso del Suelo y Patrones de Asentamiento (USPA)	1999	<a href="#">IDBDOCS=36903710</a>
Estudio de Impactos del Transporte Público en la Ciudad de El Alto	Marzo, 2009	<a href="#">IDBDOCS=36903609</a>
Programa Urbano Género y Espacio Público – La Ceja Segura, Intercultural, Habitable y Respetuosa con el Ambiente	Abril, 2011	<a href="#">IDBDOCS=36903200</a>
Estudio sobre el Ordenamiento de Transporte Público en el Corredor Modelo Juan Pablo II	Abril, 2011	<a href="#">IDBDOCS=36904129</a>
Estrategias de Transporte No Motorizado-GMEA 011 del proyecto Infraestructura Urbana PPF Q5080 Banco Mundial	Diciembre, 2007	<a href="#">IDBDOCS=36904108</a>
Plan Estratégico de Desarrollo del Municipio de El Alto (PEDEA)	Agosto, 2010	<a href="#">IDBDOCS=8139727</a>
Análisis sobre la posibilidad de desconcentración de servicios públicos en El Alto	Septiembre 2012	
Evaluación de desarrollo organizacional y mejora continua de las capacidades institucionales del GAMEA	Octubre 2012	

<b>Descripción</b>	<b>Fechas estimadas</b>	<b>Referencias y enlaces archivos técnicos</b>
Estudio sobre fortalecimiento institucional y gobierno electrónico aplicado al caso de El Alto	Octubre 2012	
Elaboración de una Estrategia Ambiental y Social	Septiembre 2012	
Análisis económico del Programa	Agosto 2012	
Instrumentos de gestión del Programa	Junio 2013	

## **Anexo V**

Este anexo fue extraído por ser confidencial.



## Cooperación Técnica de Apoyo Operativo

### I. INFORMACIÓN BÁSICA PARA COOPERACIÓN TÉCNICA

<b>País/Región:</b>	Bolivia / CAN
<b>Nombre de CT:</b>	Preparación y Puesta en Marcha del Programa de Reordenamiento Urbano de La Ceja — Fase I
<b>Número de CT:</b>	BO-T1167
<b>Jefe de Equipo / Miembros:</b>	Ramiro López Ghio, Jefe de Equipo (FMM/CBO); Verónica Adler, Co-jefe de Equipo (FMM/CUR); Gabriel Nagy (FMM/CTT); Oscar Lora (FMM/CBO); Paolo Valenti (ICS/CAR); Javier Jiménez (LEG/SGO); Ramón Muñoz-Raskin (TSP/CBO); Zoraida Arguello (FMP/CBO); Roberto Laguado (FMP/CBO); Jorge Cossio (CAN/CBO); Ximena Herbas (VPS/ESG); Carlos Perez (VPS/ESG); Luis F. Deheza (CAN/CBO); e Ida M. Fernández (IFD/FMM).
<b>Tipo de Operación:</b>	Insumo de Operación (OI)
<b>Nombre y número de la operación apoyada por la CT:</b>	Programa Multifase de Reordenamiento Urbano de La Ceja de El Alto, Fase I (BO-L1079)
<b>Solicitud de CT:</b>	<a href="#">Documento de Programación de País</a>
<b>Fecha del Abstract:</b>	Julio 2, 2012
<b>Beneficiario:</b>	Estado Plurinacional de Bolivia
<b>Agencia ejecutora:</b>	Banco Interamericano de Desarrollo FMM/CBO
<b>Fondos solicitados:</b>	US\$200.000
<b>Contrapartida Local</b>	N/A
<b>Periodo de desembolso:</b>	18 meses
<b>Fecha de inicio:</b>	Octubre 1, 2012
<b>Tipo de consultorías:</b>	Firmas y consultores individuales
<b>Preparado por:</b>	FMM/CBO
<b>Unidad responsable de desembolso:</b>	CAN/CBO
<b>Incluida en la Estrategia del Banco:</b>	Sí
<b>Incluida en CPD:</b>	Sí
<b>Sector Prioritario GCI-9</b>	Sí

### II. OBJETIVOS Y JUSTIFICACIÓN

- 2.1 La Cooperación Técnica (CT) de Apoyo Operativo tiene como objetivo apoyar la preparación y puesta en marcha del Programa de Reordenamiento Urbano La Ceja (BO-L1079) en actual preparación. La CT ha sido priorizada en la programación del Banco para Bolivia para 2012; y a su vez el Estado Plurinacional de Bolivia solicitó asistencia técnica para preparación de la operación de préstamo mencionada. Los servicios de consultoría a ser contratados con el financiamiento proporcionarán insumos técnicos y operativos clave para garantizar un diseño

adecuado de la operación y para ágil ejecución. Por la complejidad de la operación de préstamo propuesta, resulta de vital importancia desarrollar actividades preparatorias que permitan aprovechar adecuadamente el tiempo transcurrido entre una eventual aprobación de la operación y su fecha de elegibilidad.

### III. DESCRIPCIÓN DE ACTIVIDADES

- 3.1 La CT financiará las siguientes actividades<sup>1</sup>:
- 3.2 **Servicios de consultoría técnica.** La CT financiará consultorías requeridas para el diseño técnico del programa, tales como: (i) diagnósticos de viabilidad, infraestructura y actividad económica; y (ii) estudio técnico a diseño final para la identificación inicial de obras de infraestructura y de acciones de reordenamiento.
- 3.3 **Servicios de consultoría operativa.** La CT financiará consultorías para la preparación de la evaluación económica y el Reglamento Operativo del Programa, el cual debe incorporar mecanismos e instrumentos de gestión ágiles que faciliten su ejecución.

### IV. PRESUPUESTO

- 4.1 El presupuesto de la Cooperación Técnica es de US\$200.000, distribuidos según el siguiente detalle:

**Cuadro 4.1: Costos en US\$**

Actividad/ Componente	Descripción	BID	Contra- parte	Total
Consultoría individual	Evaluación económica	10.000	-	10.000
Consultoría individual	Apoyo para la preparación y ejecución del Programa	10.000	-	10.000
Firma consultora	Elaboración de estudio de preinversión	170.000	-	170.000
Imprevistos		10.000		10.000
<b>Total</b>		<b>200.000</b>		<b>200.000</b>

### V. ORGANISMO EJECUTOR Y ESTRUCTURA DE EJECUCIÓN

- 5.1 La ejecución de la CT de Apoyo Operativo estará a cargo de especialistas de la División de Gestión Fiscal y Municipal en Bolivia (FMM/CBO). Esta ejecución se justifica por una parte en la experiencia del Banco en el desarrollo de los instrumentos operativos y técnicos planteados; y por otra en el hecho que el desarrollo del estudio a diseño final planteado requerirá experticia y seguimiento permanente que no podrá ser provisto por el ejecutor de la operación con carácter

<sup>1</sup> En el Anexo I, incluido al final del documento, se presentan Términos de Referencia para las consultorías propuestas.

previo al arranque del programa y el establecimiento de la Unidad Ejecutora del Programa.

**VI. RIESGOS DEL PROYECTO Y ASPECTOS ESPECIALES**

- 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. CLASIFICACIÓN DE MEDIO AMBIENTE Y SOCIAL**

- 7.1 Dado que las actividades asociadas a la presente operación se refieren a la preparación técnica y operativa de la operación de préstamo mediante el desarrollo de instrumentos de gestión y estudios de preinversión, no existen riesgos sociales o ambientales asociados a esta CT. De acuerdo con los *Environment and Safeguards Compliance Guidelines*, la operación se clasifica en la Categoría C ([ver enlace electrónico](#)).

**ANEXOS:**

**Anexo I** [Términos de Referencia Preliminares](#)

**Anexo II** [Plan de Adquisiciones y Presupuesto Detallado](#)