

## DOCUMENTO DE COOPERACIÓN TÉCNICA

### BOLIVIA

#### APOYO A LA PREPARACIÓN DEL SITM DEL ÁREA METROPOLITANA LA PAZ / EL ALTO. ETAPA I | BO-T1182

#### I. INFORMACIÓN BÁSICA

▪ País/Región:	Bolivia
▪ Nombre de la CT:	Apoyo a la preparación del SITM del área metropolitana La Paz / El Alto Etapa I
▪ Número de la CT:	BO-T1182
▪ Operación vinculada:	N/A
▪ Equipo de Proyecto:	Ramón Muñoz-Raskin (TSP/CBO), Jefe de Equipo; René Cortés (TSP/CPR), Jefe de Equipo Alterno; Roberto Laguado (FMP/CBP), Especialista de Adquisiciones; Zoraida Arguello (FMP/CBO), Especialista Fiduciario, Kevin Mc Tighe, Abogado; Juan Manuel Leaño (TSP/CPA), Miembro de Equipo; Enrique Sossa (TSP/CBO), Miembro de Equipo; Manuel Urquidi (LMK/CBO), Miembro de Equipo; Francisco Zegarra (CAN/CBO), Miembro de Equipo; Nicolás Dei Castelli (INE/TSP), Miembro de Equipo; y María Romero Pons (INE/TSP), Asistente de Proyecto.
▪ Modalidad:	Apoyo a clientes
▪ Fecha de síntesis de CT:	6 de septiembre de 2012
▪ Fondos donantes:	InfraFondo
▪ Beneficiarios:	Estado Plurinacional de Bolivia
▪ Organismo Ejecutor:	Banco Interamericano de Desarrollo (componentes 1 y 3) / Viceministerio de Inversión Pública y Financiamiento Externo (componente 2)
▪ Recursos BID solicitados:	US\$750.000
▪ Contrapartida local:	US\$160.000
▪ Periodo de Desembolso:	36 meses
▪ Fecha de inicio:	Enero de 2013
▪ Tipos de consultores:	Individuales y firmas
▪ Unidad de preparación:	División de Transporte (INE/TSP) y Unidad de Mercados Laborales (SCL/LMK), en colaboración con Oficina de País de Bolivia (CAN/CBO)
▪ Desembolsos (UDR):	Oficina de País de Bolivia (CAN/CBO)
▪ CT incluida en la estrategia de país (N); CT incluida en el CPD (N). La CT ha sido incluida en la programación, a solicitud del Gobierno de Bolivia, posterior a la aprobación del CPD. La CT se encuentra enmarcada dentro de las siete áreas de la estrategia de País.	
▪ Prioridad sectorial GCI-9:	(b) Infraestructura para la competitividad y el bienestar social

## II. OBJETIVOS Y JUSTIFICACIÓN DE LA CT

### A. Objetivo

2.1 El objetivo de esta Cooperación Técnica (CT) es apoyar<sup>1</sup> al Gobierno de Bolivia (GdB) y a los Gobiernos Autónomos de los Municipios de La Paz y El Alto en el desarrollo de soluciones integrales a los desafíos de movilidad del área metropolitana, que incluirán la mejora de los servicios de transporte público, un proceso de transformación de la industria, y la mejora en la calidad del empleo en el sector.

### B. Situación

2.2 En las últimas décadas el servicio de transporte público en el Área Metropolitana de La Paz y El Alto (AMLA) ha seguido un proceso de deterioro en la calidad de servicio. Los factores principales incluyen: i) la atomización del sector a partir de la cual gradualmente se ha venido transformando el modelo de operación desde autobuses de mayor capacidad (colectivos y micros, con capacidades mayores a 20 pasajeros) a "trufis" (taxis compartidos) y minivanes con capacidades de 5 y de 10 a 15 pasajeros, respectivamente; ii) el incremento de la motorización de la población correlacionado con el incremento de la renta per cápita, que repercute en incremento del parque vehicular; iii) la falta de regulación y fiscalización de la calidad del servicio y estándares técnicos de los vehículos de transporte público, que repercute en mayores costes de operación para el transporte y mayor contaminación del aire; iv) el modelo informal de prestación de transporte público, que no está direccionado por el interés público general, sino dominado por un esquema informal de otorgamiento de líneas y permisos de circulación a través de cooperativas de sindicatos, asociaciones o cooperativas de transporte; v) el acelerado crecimiento de la población y de la mancha urbana del Área Metropolitana que implica mayores demandas de servicio de transporte e incremento de las distancias y tiempos medios de viaje; y vi) la incorporación constante de nuevos transportistas sea como empleados informales o como emprendedores.

2.3 En consecuencia, el modelo actual de transporte público se encuentra en una encrucijada pues se produce un círculo vicioso en el cual los operadores de transporte público ven disminuida la rentabilidad del servicio, no se mejora la calidad del mismo, y los tiempos de viaje se ven incrementados substancialmente debido a la creciente congestión vehicular, sin que existan soluciones factibles con el modelo actual. Ante la imposibilidad de poder resolver los crecientes desafíos del sector mediante el modelo actual, los Gobiernos Autónomos Municipales de La Paz y El Alto entienden la necesidad de realizar una transformación del modelo de oferta de transporte

---

<sup>1</sup> En el marco de la Estrategia Bolivia Productiva, a través del Gobierno de Bolivia (GdB) de acuerdo a su Plan Nacional de Desarrollo

público mediante la implementación de un Sistema Integrado de Transporte Público (SITP) con transporte masivo tipo buses de tránsito rápido (bus rapid transit - BRT), esquema de éxito en múltiples ciudades latinoamericanas.

- 2.4 En anticipación al problema creciente del deterioro del modelo actual de provisión de transporte público en el Área Metropolitana, el Banco ha venido contribuyendo al enriquecimiento del diálogo sectorial mediante continua presencia en foros, discusiones y talleres relacionados con la transformación del sector, así como contribuyendo con cooperaciones técnicas y servicios de asesoría técnica puntual continuada. El ejercicio más relevante fue la cooperación técnica para la realización de estudios para la "Modernización del Transporte Público en el Área Metropolitana de La Paz" (ATN/JC-8198-BO), que cimentó la discusión técnica en el Área Metropolitana y ofreció los fundamentos técnicos sobre los que se expandirá el avance de los estudios del SITP para posicionar a las ciudades en la disponibilidad de toda la información necesaria para poder iniciar la construcción e implementación del SITP.
- 2.5 Este proceso de transformación debe además incorporar un proceso de transformación laboral en el sector que permita mejorar la calidad del trabajo de los transportistas. Se debe además considerar alternativas de transformación a otros sectores para aquellos operadores que pueden prestar servicios en otros niveles de la cadena de operación.
- 2.6 Entre los compromisos asumidos por los Gobiernos Autónomos Municipales de La Paz y de El Alto se encuentra la conformación de un Comité Bi-municipal, que se constituye en una instancia técnica que tendrá dentro de sus responsabilidades la supervisión de los estudios restantes para el SITP.
- 2.7 El GdB ha solicitado el apoyo del Banco para la realización de los estudios necesarios para completar el Diseño Final del SITP y para el acompañamiento técnico necesario tanto por parte del Comité Bi-municipal como del Banco.

### **C. Actividades de la CT**

- 2.8 Por lo expuesto, esta CT financiará los estudios técnicos, legales, económicos, sociales y ambientales requeridos para la implementación del Sistema Integrado de Transporte Público para el Área Metropolitana de La Paz y El Alto (SITP), que contribuirá a resolver la problemática del actual sistema de transporte público.

### **D. Justificación**

- 2.9 La Estrategia de País (EP) para el período 2011-2015 (GN-2631-1) fue desarrollada en concordancia con las prioridades nacionales reflejadas en el Plan Nacional de Desarrollo (2006 - 2011), el cual sentó las bases de las áreas y sectores considerados prioritarios por el actual gobierno. En el marco de dicho plan, se han identificado siete áreas estratégicas de cooperación para el

período 2011- 2015: Transporte, Agua y Saneamiento, Energía, Desarrollo Infantil Temprano, Salud, Educación y Fortalecimiento de la Gestión Pública. Asimismo, la EP identifica dos temas transversales: Adaptación al Cambio Climático, e Interculturalidad y Participación de los Pueblos Indígenas. Esta CT es consistente con las áreas estratégicas y los temas transversales definidos en la EP, ya que contribuirá a fortalecer la capacidad del país en el mitigación del cambio climático en el sector transporte, a través de la planificación del nuevo y más eficiente SITP del AMLA. Asimismo, la CT se alinea con la prioridad sectorial (b) “Infraestructura para la competitividad y el bienestar social” del Informe sobre el Noveno Aumento General de Recursos (AB-2764), ya que contribuirá a la mejora del transporte en el AMLA, incrementando la competitividad y favoreciendo la inclusión de los habitantes más pobres de la zona por medio de mayor accesibilidad a empleos, educación y servicios sociales. Finalmente, la CT ha sido incluida en la programación acordada con el GdB.

### III. DESCRIPCIÓN DE ACTIVIDADES/COMPONENTES Y PRESUPUESTO

3.1 Los estudios del SITP del AMLA han sido estructurados en dos etapas de utilidad independiente, la primera de las cuales es objeto del financiamiento de esta CT. Estas etapas son:

- **Etapa 1 - Estructuración técnica y financiera del SITP:** Desarrollará el estudio Técnico Económico Social y Ambiental (TESA) para la construcción e implementación del SITP en el AMLA.

- **Etapa 2 - Diseños detallados y estructuración jurídica del SITP:** Desarrollará los proyectos ejecutivos de las infraestructuras de apoyo del sistema tronco-alimentador que hace parte del SITP del AMLA; y preparará el marco legal e institucional para la implantación del SITP.

3.2 Una vez concluida la primera etapa, se prevé gestionar una segunda CT para el financiamiento de la segunda etapa según lo acordado en la programación realizada con el GdB.

3.3 Esta CT y tentativamente la prevista para la Etapa 2, se desarrollarán por medio de los siguientes tres (3) componentes:

3.4 **Componente I. Estudios para la implementación del Sistema Integrado de Transporte Público (SITP) en el Área Metropolitana de La Paz y El Alto (AMLA).** Las etapas de los estudios comprenderán las siguientes actividades:

- **Etapa 1 - Estructuración técnica y financiera del SITP:** i) Realizar el diseño operacional del SITP a nivel metropolitano, que incluye el diseño del esquema operacional y funcional, revisando, complementando, ajustando e integrando los datos y resultados de los Estudios de Actualización de la Demanda con los que se cuenta; ii) complementar los datos y resultados de los Estudios sobre el Impacto Social y Económico del Actual Sistema de

Transporte Público en el AMLA, información de insumo para la evaluación financiera del proyecto; iii) diseñar las medidas de gestión de tránsito a lo largo de los corredores en las ciudades de La Paz y El Alto; iv) proponer la tecnología y diseñar el sistema de recaudo y cobro para el sistema integrado de transporte a nivel metropolitano; v) proponer la tecnología y diseñar el sistema de control para el sistema integrado de transporte a nivel metropolitano; vi) diseñar la estructura económica, financiera y organizacional de la operación del sistema; y vii) realizar la evaluación socioeconómica y ambiental del proyecto.

- **Etapa 2 - Diseños detallados y estructuración jurídica del SITP:** (i) Realizar el diseño final de la infraestructura del SITP a nivel metropolitano, que incluye carriles exclusivos, estaciones de embarque y desembarque, terminales de transferencia, patios y talleres; (ii) determinar los costos de inversión y los costos de operación; (iii) integrar los estudios realizados por el Municipio de La Paz; y (iv) establecer el marco legal e institucional para dotar al AMLA de la institucionalidad adecuada para la implementación del SITP en el marco de la normativa legal vigente.

**3.5 Componente II. Financiación del Comité Bi-municipal.** Se establecerá un Comité integrado por representantes de los Municipios de La Paz y El Alto, que será responsable de la coordinación entre municipios en todo lo relacionados a los estudios, durante las dos etapas propuestas. El Comité velará por el cumplimiento de los lineamientos del GdB y de los Gobiernos Autónomos de La Paz y El Alto, y por los intereses de la comunidad y otros actores involucrados en el transporte público, a través de procesos de socialización del proyecto. Esta CT cubrirá los costos asociados a las funciones y atribuciones del Comité Bi-municipal durante la Etapa 1, incluyendo los sueldos del coordinador, equipo técnico y personal administrativo durante la duración de los estudios. Este personal apoyará el fortalecimiento de los equipos existentes en los gobiernos municipales asignados a la supervisión del Estudio TESA.

**3.6 Componente III. Acompañamiento Técnico a la Operación y Actividades de Transferencia de Conocimiento.** Se realizará al acompañamiento técnico de los estudios por parte del Banco mediante la contratación de consultores especializados en procesos de diseño y estructuración de SITPs. Asimismo, se realizará actividades de transferencia de conocimiento sobre mejores prácticas y lecciones aprendidas en procesos de diseño y estructuración de SITPs y su aplicabilidad al contexto del AMLA. Estas actividades incluirán, durante la Etapa 1, al menos un taller de capacitación sobre los conceptos básicos del diseño y estructuración de SITP, que facilitará el desarrollo de la Etapa 1 y proveerá fundamentos para el inicio de la Etapa 2, y cuyos destinatarios principales serán los miembros del Comité Bi-municipal y los municipios. Durante la Etapa 2, estas actividades serán definidas en base a los resultados de los estudios de la Etapa 1, y considerará la estructura organizacional prevista para el SITP en la selección de los destinatarios. Esta CT cubrirá los

costos de consultoría de acompañamiento y transferencia de conocimiento asociados a la Etapa 1.

**3.7 Resultados esperados.** El principal resultado esperado de esta CT es la elaboración del estudio TESA para la construcción e implementación del SITP del AMLA. La Matriz de Resultados a continuación muestra estos resultados, así como los productos intermedios asociados al logro de los mismos.

### Matriz de Resultados

Resultados estratégicos	Indicadores de producto	Valor objetivo
Elaboración del Estudio TESA	Informe de Estudio TESA	1 informe entregado
Comité Bi-municipal	Coordinación	Comité Bi-municipal creado
	Socialización	1 Estrategia de socialización elaborada
Acompañamiento	Acompañamiento Técnico	2 reportes de supervisión
	Transferencia de Conocimiento	Al menos 1 actividad de capacitación realizada

**3.8 Presupuesto.** El presupuesto de la CT será de US\$910.000, de los cuáles el Banco financiará US\$750.000 y la contraparte proveerá US\$160.000, correspondiente a la Etapa 1. Se prevé que la Etapa 2 requerirá los mismos montos de financiación. La distribución de costos para la realización de la totalidad de los estudios del SITP se presenta en el siguiente cuadro.

### Presupuesto

Componente		BO-T1182 – Etapa 1			Etapa 2 (tentativo)			Total (US\$)
		Banco (US\$)	Contrap. (US\$) <sup>2</sup>	Subtotal (US\$)	Banco (US\$)	Contrap. (US\$)	Subtotal (US\$)	
<b>I. Estudio TESA del SITP</b>	Etapa 1	640.000	160.000	<b>800.000</b>	-	-	-	800.000
	Etapa 2	-	-	-	640.000	160.000	<b>800.000</b>	800.000
	<b>Total Componente I</b>							<b>1.600.000</b>
<b>II. Financiación del Comité Bi-municipal</b>	Etapa 1	65.000	-	<b>65.000</b>	-	-	-	65.000
	Etapa 2	-	-	-	65.000	-	<b>65.000</b>	65.000

<sup>2</sup> A la fecha, el Gobierno Autónomo Municipal de La Paz ha realizado la inscripción presupuestaria para contribuir con el 10% del valor de los estudios y el Gobierno Autónomo Municipal de El Alto ha enviado una carta de compromiso al Ministerio de Planificación con el compromiso del 10% del valor de los estudios y está pendiente de realizar la inscripción presupuestaria una vez se comprometan los recursos del Banco.

	<b>Total Componente II</b>							<b>130.000</b>
<b>III. Acompañamiento Técnico a la Operación y Actividades de Transferencia de Conocimiento.</b>	Etapa 1	45.000	-	<b>45.000</b>	-	-	-	45.000
	Etapa 2	-	-	-	45.000	-	<b>45.000</b>	45.000
	<b>Total Componente III</b>							<b>90.000</b>
<b><u>TOTAL</u></b>		<u>750.000</u>	<u>160.000</u>	<b><u>910.000</u></b>	<u>750.000</u>	<u>160.000</u>	<b><u>910.000</u></b>	<b><u>1.820.000</u></b>

#### IV. EJECUCIÓN DE LA CT

- 4.1 **Beneficiario.** El Estado Plurinacional de Bolivia será el beneficiario de la CT. Éste, a través del Viceministerio de Inversión Pública y Financiamiento Externo (VIPFE) del Ministerio de Planificación, realizará los convenios de financiamiento necesarios para el involucramiento de los Gobiernos Municipales de La Paz y El Alto.
- 4.2 **Ejecutor.** A solicitud del GdB, los Componentes I y III de CT serán ejecutados por el Banco. La ejecución se realizará a través de TSP/CBO desde La Paz, Bolivia, con el apoyo de INE/TSP desde su sede en Washington, DC, y de LMK/CBO y CAN/CBO desde La Paz, Bolivia. INE/TSP se encargará de la preparación y la publicación de solicitudes de expresiones de interés, la elaboración de listas cortas, la preparación y distribución de solicitudes de propuestas, la evaluación y selección de los consultores conforme a los criterios establecidos en las solicitudes de propuestas, y la negociación de los contratos respectivos. El Componente II será ejecutado por el VIPFE, el cuál será el encargado de los procesos de adquisición de los consultores y bienes necesarios para el Comité Bi-municipal.
- 4.3 Los Municipios de La Paz y El Alto, a través del Comité Bi-Municipal, asistirán al Banco en: i) la elaboración de los Términos de Referencia para la contratación de los servicios de consultoría; ii) el seguimiento y la supervisión de los estudios y productos contratados, asegurando que atiendan los lineamientos del GdB y de los Gobiernos Autónomos de La Paz y El Alto ; y iii) el desarrollo una estrategia de comunicación para socializar el tema con la sociedad civil, los operadores, los choferes y otros actores.
- 4.4 **Período de ejecución y calendario de desembolsos.** El período de ejecución será de 36 meses y los desembolsos se realizarán en un período de 36 meses.
- 4.5 **Adquisiciones.** Los servicios de consultoría serán contratados de conformidad con las Políticas para la Selección y Contratación de Consultores Financiados por el Banco Interamericano de Desarrollo (GN-2350-9). De existir continuidad en el componente I en el marco de posteriores operaciones, podrán contratarse directamente dichos trabajos con la misma firma que sea seleccionada en el marco de la presente operación (GN-2350-9 3.9 y 3.10 a.)

#### V. ASPECTOS CLAVE

- 5.1 Dada la magnitud de la contribución del Banco a la CT, se ha optado por implementar la CT en dos etapas sucesivas para minimizar los riesgos operativos, cada una de ellas representando el 50% del monto de cada uno de los componentes. Cada etapa tendrá utilidad independiente. La Etapa 1 incluirá la consecución del diseño básico y estructuración técnica y financiera del SITP. La Etapa 2 incluirá el resto de actividades necesarias para completar el alcance de los estudios. La Etapa 2 podrá comenzar una vez se hayan

cumplido los siguientes hitos: i) Etapa 1 completa; y ii) el Banco y el GdB hayan llegado a un acuerdo sobre la ejecución de la Etapa 2.

5.2 La coordinación de las jurisdicciones involucradas presenta un desafío para el adecuado desarrollo de los estudios y el alcance de los objetivos esperados. Por ello, se ha previsto la creación del Comité Bi-municipal, y será condición previa al primer desembolso que el VIPFE realice los convenios de financiamiento necesarios para el involucramiento de los Gobiernos Municipales de La Paz y El Alto y para la conformación del Comité, y que los Gobiernos Municipales de La Paz y El Alto produzcan los dictámenes necesarios para facilitar la formación del Comité. Al mismo tiempo, será condición previa para la adjudicación del estudio TESA del Componente 1 que se evidencie la disponibilidad presupuestaria de los fondos de la contraparte.

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

6.1 No se prevé que haya excepciones a las políticas del Banco.

## **VII. ESTRATEGIA SOCIO AMBIENTAL**

7.1 La presente CT no tiene implicaciones ambientales ni sociales por tratarse de la contratación de servicios de asistencia técnica y la elaboración de estudios. Teniendo en cuenta la Política de Medio Ambiente y Cumplimiento de Salvaguardas del Banco (OP-703), y debido a la naturaleza y objetivos de la CT, y sus impactos y riesgos socioambientales, la clasificación de esta operación es Categoría "C".



*Estado Plurinacional de Bolivia*  
**Ministerio de Planificación del Desarrollo**  
**Viceministerio de Inversión Pública y Financiamiento Externo**

"2012 Año de la No Violencia Contra la Niñez y Adolescencia en el Estado Plurinacional de Bolivia"

La Paz, **18 SEP 2012**  
MPD/NIPFE/DGGFE/UOF-002712/2012  
009150

Señor  
Baudouin Duquesne  
**REPRESENTANTE EN BOLIVIA**  
**BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO**  
Presente.-



**Ref.: SOLICITUD DE COOPERACIÓN TÉCNICA NO REEMBOLSABLE**

*De mi consideración:*

*Mediante la presente, me permito solicitar al Banco Interamericano de Desarrollo considere la otorgación de recursos de cooperación técnica no reembolsable al Ministerio de Planificación del Desarrollo, para el financiamiento del Estudio "Construcción e Implementación del Sistema de Transporte Masivo en el Área Metropolitana de las ciudades de La Paz y El Alto".*

*Al respecto, y a fin de que pueda considerar la citada solicitud de financiamiento, adjunto el Resumen Ejecutivo, elaborado por la Dirección General de Programación y Preinversión, dependiente de este Despacho.*

*Con este motivo, saludo a usted atentamente.*

**R. Viviana Caro Hinojosa**  
MINISTRA DE PLANIFICACIÓN  
DEL DESARROLLO

Adj.: Resumen Ejecutivo



*Estado Plurinacional de Bolivia*  
**Ministerio de Planificación del Desarrollo**

**Viceministerio de Inversión Pública y Financiamiento Externo**

"2012 Año de la No Violencia Contra la Niñez y Adolescencia en el Estado Plurinacional de Bolivia"

**RESUMEN EJECUTIVO**

**ESTUDIO: CONSTRUCCIÓN E IMPLEMENTACIÓN DEL SISTEMA DE TRANSPORTE MASIVO EN EL ÁREA METROPOLITANA DE LAS CIUDADES DE LA PAZ Y EL ALTO**

**1. ANTECEDENTES:**

*El proyecto está enmarcado en la Estrategia **Bolivia Productiva**, que plantea el Plan Nacional de Desarrollo, con una propuesta de cambio para mejorar e integrar el sistema de transporte en todas sus modalidades, como componente significativo del desarrollo.*

*El Gobierno Autónomo Municipal de La Paz, en el JAYMA Plan de Desarrollo Municipal 2007 – 2011, dentro sus políticas metropolitanas en el Eje 3 - **La Paz Metropolitana y Moderna**, determina una visión Metropolitana, a través del Sub Eje de Modernización y Grandes Proyectos y su objetivo estratégico de "Estructurar, mantener y modernizar los sistemas y redes urbanos para integrarlos adecuadamente a los requerimientos de movilidad, interconexión y de infraestructura de apoyo al desarrollo económico, territorial, humano y del medio ambiente del municipio".*

*El Gobierno Autónomo Municipal de El Alto en el Plan de Desarrollo Municipal 2007 – 2011 "SUMA QAMAÑA" en sus objetivos, políticas y programas estratégicos señala "Contribuir en la consolidación del fenómeno Metropolitano Andino, a través de la conformación de un mecanismo orgánico e institucionalizado de gestión de nivel metropolitano entre todos los municipios involucrados; a través de un Sistema Vial Metropolitano Estratégico, con la consolidación de proyectos integrales y mancomunados".*

*En este contexto y en el marco de un nuevo paradigma de movilidad urbana, el estudio deberá considerar la inclusión y democratización del derecho básico de desplazamiento de los ciudadanos, desde un origen a un destino, para garantizar y satisfacer necesidades de carácter social, económico, político y físico, tomando en cuenta a la persona como unidad de medida.*

*La movilidad urbana en el área metropolitana de las ciudades de El Alto y La Paz está determinada por una multiplicidad de variables, que requiere de un abordaje complejo e integral que comprenda la dinámica de desplazamientos de carácter urbano e interurbano.*

**2. JUSTIFICACION:**

*Éste es considerado un proyecto vital y estratégico por el impacto social para una población aproximada de 2 millones de habitantes, que tendrá en la movilidad de los estantes y habitantes en el Área Metropolitana de La Paz y El Alto.*

*Con esta finalidad se establece la imperiosa necesidad de lograr un estudio para mejorar uno de los principales problemas de ambas ciudades en materia de movilidad urbana, como lo es el servicio público de transporte, mediante la elaboración de un estudio TESA*

2



*Estado Plurinacional de Bolivia*  
**Ministerio de Planificación del Desarrollo**

**Viceministerio de Inversión Pública y Financiamiento Externo**

"2012 Año de la No Violencia Contra la Niñez y Adolescencia en el Estado Plurinacional de Bolivia"

**3. PROBLEMA:**

*El problema más complejo en el sistema de movilidad del Área Metropolitana de las ciudades de La Paz y El Alto, con repercusiones sobre el uso del suelo, red vial, sistema de circulación, medio ambiente y la calidad de vida urbana en general, es el actual sistema operación del servicio público de transporte.*

*El servicio público de transporte en las ciudades de La Paz y El Alto, ha seguido un proceso de miniaturización, vale decir que desde la época de los '70 donde operaban vehículos de capacidad mayor a 21 pasajeros (colectivos y micros), se ha llegado a la actualidad a la utilización de vehículos cuyas capacidades están entre 14, 7 y 4 pasajeros, fruto de la falta de autoridad, la corrupción y posteriormente la importación descontrolada de vehículos usados y de los niveles de desempleo.*

*Algunas de las características del sistema actual son:*

- ✓ *Diversos tipos de vehículos de baja capacidad, que se agrupan en sindicatos, asociaciones o cooperativas de transporte, los propietarios de los vehículos en muchos casos contratan choferes para la operación del servicio.*
- ✓ *Elevados índices de contaminación ambiental y acústica.*
- ✓ *Pésimas condiciones de trabajo para los choferes.*
- ✓ *Sistema con rutas de recorridos irregulares y de larga longitud.*
- ✓ *Falta de planificación, administración, regulación y control por parte de las autoridades.*
- ✓ *Recorrido del transporte público por tramos.*
- ✓ *Decisiones arbitrarias de los choferes en la prestación de servicios.*

*Conteos de ocupación realizados en varias vías de La Paz y El Alto en el año 2004 mostraron que el 50% del volumen total de vehículos, correspondiente a taxis y vehículos particulares, absorben solamente el 15% de los desplazamientos de personas. En cambio, los vehículos de transporte público (que también representan el 50% del volumen total observado) transportan al 85% de la demanda. En resumen, aunque la cantidad de vehículos de transporte público es similar a la cantidad de vehículos de transporte individual que circulan por las vías, los primeros transportan el grueso de la demanda (85%).*

*Se encuentran autorizadas a la fecha 853 rutas del servicio público de transporte colectivo de pasajeros, más del 90% de estas rutas ingresan al centro de las ciudades de La Paz y EL Alto, de ida y de retorno y aproximadamente el 40% son rutas intermunicipales entre La Paz y El Alto.*

*Para mejorar el sistema de transporte, los Gobiernos Autónomos Municipales de La Paz y El Alto ejecutaron el año 2004 el estudio de "Modernización del Transporte Público en el Área Metropolitana de La Paz", Tonichi & Systra.*

*Este estudio de pre-factibilidad (Estudio de Identificación, de acuerdo al Reglamento Básico de Preinversión) definió iniciar la transformación con una primera fase a partir de un sistema tronco-alimentado que incluye El Alto y La Paz. Se plantea un corredor troncal con buses articulados y estaciones con prepago de tarifa, con carril exclusivo.*

2



*Estado Plurinacional de Bolivia*  
**Ministerio de Planificación del Desarrollo**

**Viceministerio de Inversión Pública y Financiamiento Externo**

"2012 Año de la No Violencia Contra la Niñez y Adolescencia en el Estado Plurinacional de Bolivia"

**4. OBJETIVO DEL PROYECTO:**

*Contar con el estudio técnico económico social y ambiental (TESA) para la construcción e implementación del sistema integrado de transporte masivo en el Área Metropolitana de La Paz y El Alto, que ayude a solucionar los problemas de movilidad urbana bajo un enfoque sostenible.*

*Adicionalmente a ello los objetivos específicos de la consultoría entre otros, incluyen:*

- ✓ *Realizar el diseño operacional del Sistema Integrado de Transporte Masivo a nivel metropolitano, que incluye el diseño del esquema operacional y funcional, revisando, complementando, ajustando e integrando los datos y resultados de los Estudios de Actualización de la Demanda con los que se cuenta.*
- ✓ *Realizar el diseño final de la infraestructura del Sistema Integrado de Transporte Masivo a nivel metropolitano, que incluye:*
  - i. *Carriles exclusivos en los tramos definidos por el GAMLP Y GAMEA.*
  - ii. *Estaciones de embarque y desembarque en los tramos definidos por el GAMLP y GAMEA.*
  - iii. *Terminales de transferencia, en los predios definidos por el GAMLP y GAMEA.*
  - iv. *Patios y Talleres, en los predios definidos por el GAMLP y GAMEA.*
- ✓ *Complementar los datos y resultados de los Estudios sobre el Impacto Social y Económico del Actual Sistema de Transporte Público en el Área Metropolitana de La Paz y El Alto, insumo para la evaluación financiera del proyecto.*
- ✓ *Diseñar las medidas de gestión de tránsito a lo largo de los corredores en las ciudades.*
- ✓ *Proponer la tecnología y diseñar el sistema de recaudo y cobro para el SITM.*
- ✓ *Proponer la tecnología y diseñar el sistema de control para el sistema integrado de transporte masivo a nivel metropolitano.*
- ✓ *Diseñar la estructura económica, financiera y organizacional de la operación del sistema incluyendo:*
- ✓ *Establecer el marco legal e institucional para dotar al Área Metropolitana de La Paz y El Alto de la institucionalidad adecuada para la implementación del Sistema Integrado del Transporte Público en el marco de la normativa legal vigente.*
- ✓ *Realizar la evaluación socioeconómica y ambiental del proyecto.*

**5. ALCANCE DEL PROYECTO:**

*La Empresa Consultora deberá desarrollar cada uno de los componentes del sistema integrado de transporte masivo incorporando y consolidando los estudios elaborados por los Gobiernos Autónomos Municipales de La Paz y El Alto en un solo documento "Construcción e Implementación del Sistema Integrado de Transporte Masivo en el Área Metropolitana de las ciudades de La Paz y El Alto."*

2



*Estado Plurinacional de Bolivia*  
**Ministerio de Planificación del Desarrollo**

**Viceministerio de Inversión Pública y Financiamiento Externo**

"2012 Año de la No Violencia Contra la Niñez y Adolescencia en el Estado Plurinacional de Bolivia"

*Sobre la base del estudio de "Modernización del Transporte Público en el Área Metropolitana de La Paz", Tonichi & Systra, 2004, que desarrolla el diseño conceptual, que deberá ser revisado y considerado; la Empresa Consultora deberá cumplir con el alcance que se describe a continuación, pudiendo ampliar y sustanciar donde y cuando lo considere necesario demostrando su experticia técnica-profesional, empero, sin modificar el objetivo principal.*

**Objeto de la acción:** *Elaborar el estudio TESA – "Construcción e Implementación del Sistema Integrado de Transporte Masivo en el Área Metropolitana de las ciudades de La Paz y El Alto", con el propósito de solucionar los problemas de movilidad urbana, principalmente del transporte público de pasajeros, bajo un enfoque sistémico y sostenible. El SITPC tiene como elemento estructurador el sistema tronco-alimentado definido en el estudio de "Modernización del Transporte Público en el Área Metropolitana de La Paz", Tonichi & Systra, 2004.*

**Ubicación:** *Área Metropolitana de las ciudades de La Paz y El Alto, que condicionan el diseño y el análisis de oferta y demanda del servicio.*

**6. POBLACION BENEFICIARIA:**

*Habitantes en el Área Metropolitana de La Paz y El Alto (2 millones)*

**7. PRESUPUESTO:**

*El presupuesto total de referencia para esta consultoría es de U\$S 1.592.577,64 (Un millón quinientos noventa y dos mil quinientos setenta y siete 64/100 dólares americanos), que incluye todos los gastos que requiera para el estudio incluyendo transporte, equipos y cualquier otro recurso de trabajo necesario para el cumplimiento de los objetivos y alcances de la consultoría, más los impuestos de ley por parte de la Empresa Consultora.*

*La participación de cada Gobierno Municipal es la siguiente:*

ENTIDAD	COSTO DEL ESTUDIO					
	APORTE BID		APORTE LOCAL		TOTAL	
	\$us	%	\$us	%	\$us	%
Gobierno Autónomo Municipal de La Paz	630,660.74	39.60%	157,665.19	9.90%	788,325.93	49.50%
Gobierno Autónomo Municipal de El Alto	643,401.37	40.40%	160,850.34	10.10%	804,251.71	50.50%
<b>TOTAL</b>	<b>1,274,062.11</b>	<b>80%</b>	<b>318,515.53</b>	<b>20%</b>	<b>1,592,577.64</b>	<b>100%</b>

**8. PLAZO**

*El plazo de realización del estudio será de 300 d.c. (Trescientos días calendario).*

2



## AÑO 2012

### COTIZACIONES OFICIALES DEL BOLIVIANO CON RELACIÓN AL DÓLAR ESTADOUNIDENSE

DÍAS	ENERO		FEBRERO		MARZO		ABRIL		MAYO		JUNIO		JULIO		AGOSTO		SEPTIEMBRE		OCTUBRE		NOVIEMBRE		DICIEMBRE	
	VENTA	COMPRA	VENTA	COMPRA	VENTA	COMPRA	VENTA	COMPRA	VENTA	COMPRA	VENTA	COMPRA	VENTA	COMPRA	VENTA	COMPRA	VENTA	COMPRA	VENTA	COMPRA	VENTA	COMPRA	VENTA	COMPRA
1			6,96	6,86	6,96	6,86					6,96	6,86			6,96	6,86								
2			6,96	6,86	6,96	6,86	6,96	6,86	6,96	6,86			6,96	6,86	6,96	6,86								
3	6,96	6,86	6,96	6,86			6,96	6,86	6,96	6,86			6,96	6,86	6,96	6,86								
4	6,96	6,86					6,96	6,86	6,96	6,86	6,96	6,86	6,96	6,86										
5	6,96	6,86			6,96	6,86	6,96	6,86			6,96	6,86	6,96	6,86										
6	6,96	6,86	6,96	6,86	6,96	6,86					6,96	6,86	6,96	6,86										
7			6,96	6,86	6,96	6,86			6,96	6,86					6,96	6,86								
8			6,96	6,86	6,96	6,86			6,96	6,86	6,96	6,86			6,96	6,86								
9	6,96	6,86	6,96	6,86	6,96	6,86	6,96	6,86	6,96	6,86			6,96	6,86	6,96	6,86								
10	6,96	6,86	6,96	6,86			6,96	6,86	6,96	6,86			6,96	6,86	6,96	6,86								
11	6,96	6,86					6,96	6,86	6,96	6,86	6,96	6,86	6,96	6,86										
12	6,96	6,86			6,96	6,86	6,96	6,86			6,96	6,86	6,96	6,86										
13	6,96	6,86	6,96	6,86	6,96	6,86	6,96	6,86			6,96	6,86	6,96	6,86	6,96	6,86								
14			6,96	6,86	6,96	6,86			6,96	6,86	6,96	6,86			6,96	6,86								
15			6,96	6,86	6,96	6,86			6,96	6,86	6,96	6,86			6,96	6,86								
16	6,96	6,86	6,96	6,86	6,96	6,86	6,96	6,86	6,96	6,86					6,96	6,86								
17	6,96	6,86	6,96	6,86			6,96	6,86	6,96	6,86			6,96	6,86	6,96	6,86								
18	6,96	6,86					6,96	6,86	6,96	6,86	6,96	6,86			6,96	6,86								
19	6,96	6,86			6,96	6,86	6,96	6,86			6,96	6,86	6,96	6,86										
20	6,96	6,86			6,96	6,86	6,96	6,86			6,96	6,86	6,96	6,86			6,96	6,86						
21					6,96	6,86			6,96	6,86							6,96	6,86						
22			6,96	6,86	6,96	6,86			6,96	6,86	6,96	6,86					6,96	6,86						
23			6,96	6,86	6,96	6,86	6,96	6,86	6,96	6,86			6,96	6,86	6,96	6,86								
24	6,96	6,86	6,96	6,86			6,96	6,86	6,96	6,86			6,96	6,86	6,96	6,86								
25	6,96	6,86					6,96	6,86	6,96	6,86	6,96	6,86	6,96	6,86										
26	6,96	6,86			6,96	6,86	6,96	6,86			6,96	6,86	6,96	6,86										
27	6,96	6,86	6,96	6,86	6,96	6,86	6,96	6,86			6,96	6,86	6,96	6,86	6,96	6,86								
28			6,96	6,86	6,96	6,86			6,96	6,86	6,96	6,86			6,96	6,86								
29			6,96	6,86	6,96	6,86			6,96	6,86	6,96	6,86			6,96	6,86								
30	6,96	6,86			6,96	6,86	6,96	6,86			6,96	6,86			6,96	6,86								
31	6,96	6,86							6,96	6,86					6,96	6,86								
PROM	6,96	6,86	6,96	6,86	6,96	6,86	6,96	6,86	6,96	6,86	6,96	6,86	6,96	6,86	6,96	6,86	6,96	6,86	6,96	6,86	6,96	6,86	6,96	6,86

**BOLIVIA****AYUDA MEMORIA PROGRAMA OPERATIVO BIANUAL 2012 Y 2013****I. GENERALES**

En fecha 18 de julio de 2012, en oficinas del Ministerio de Planificación del Desarrollo, se llevó a cabo una reunión de trabajo para ajustar el programa operativo 2012 y acordar la programación operativa 2013. Dicha reunión tuvo la participación de la Sra. Viviana Caro, Ministra de Planificación del Desarrollo; Verónica Zavala, Gerente; Hernando Larrazabal, Director Ejecutivo; y Baudouin Duquesne, Representante (CAN/CBO).

**II. PROGRAMA OPERATIVO 2012****II.1 Programa de Préstamos con Garantía Soberana del BID con Bolivia, 2012**

Proyecto	Nombre	BID US\$ millones	Otros US\$ millones	Total US\$ millones
BO-L1064	Programa de Desarrollo Infantil Temprano "Crecer Bien Para Vivir Bien"	20	2	22
BO-L1071	Programa de Educación Secundaria Comunitaria Productiva	20	-	20
BO-L1074	PBL Reforma sectores hídrico y saneamiento.	78	-	78
BO-L1073	Programa de Residuos Sólidos para Bolivia. Fase I	20	-	20
BO-L1075	Proyecto Tramo Montero-Yapacaní de la doble vía en ruta Santa Cruz-Cochabamba	122	25 (TGN)	147
BO-L 1078	Mejoramiento al acceso a servicios de Salud en El Alto y potosí	35	-	35
BO- L 1079	Proyecto de Reordenamiento Urbano "La Ceja".	20	-	20
<b>TOTAL (Blend 20/80) actual</b>		<b>315</b>	<b>27</b>	<b>342</b>

## II.2 Cooperación Técnica No-Reembolsable 2012

Cooperación Técnica	Nombre	BID (FOE) US\$ miles	Otros Fondos US\$ miles	Total US\$ miles
BO-T1155	Apoyo a la preparación PBL Reforma sectores hídrico y saneamiento	150	-	150
BO-T1157	Preparación y ejecución inicial proyecto de Infraestructura Aeroportuaria	200	-	200
BO-T1158	Apoyo al diseño del proyecto multipropósito de recurso hídrico para el Alto (PPCR)	-	2,000	2,000
BO-T1159	Preparación y ejecución inicial Programa de Apoyo a la educación Preescolar y consolidación de Servicios de Calidad para Niños 0 a 6 Años en Bolivia		400 (fondo Japonés)	400
BO-T1176	Intercambio Regional de Registros Únicos de Beneficiarios (CT- Intra)	-	15.4	15.4
BO-T1181	Mejorando los servicios Móviles de Nutrición Infantil en Bolivia	-	500	500
BO-T s/n	Preparación y ejecución inicial Programa de Mejoramiento al acceso a servicios de Salud en Bolivia (Hospital del Alto Gemelo Sur, incluye equipamiento, programa año 2013)	350	-	350
BO-T1164	Preparación y ejecución inicial Programa de Mejoramiento al acceso a servicios de Salud en Bolivia (1 Hospital Potosí y equipamiento en El Hospital del Alto Gemelo Norte, Programa año 2012 )	-	350	350
BO-T s/n	Preparación y ejecución del Programa Apoyo a la Política Fiscal Fase III.	150	-	150
BO-T1165	Apoyo a la preparación y ejecución inicial Programa de Agua y Saneamiento Periurbana FASE II.	-	250 Fondo del agua.-	250
BO-T1172	Apoyo a la preparación y ejecución inicial Programa de Riego con enfoque de cuencas II	317	-	317
BO-T1162	Análisis del mercado laboral y seguridad social	-	150	150
BO-T1167	Preparación y ejecución inicial Programa de Reordenamiento Urbano la Ceja.	200	-	200
REG-T2078	Sostenibilidad financiera del Fondo Indígena (Fondo Género y Diversidad.	-	170	170
RG-T2079	Institucionalización del Liderazgo de Mujeres Indígenas en cuatro países de Latinoamérica	-	-	160

BO-T s/n	Apoyo a la Consolidación de las Autonomías Indígenas (Fondo Género y Diversidad)	-	500	500
BO-T s/n	Implementación del Plan Nacional de lucha contra la Violencia en Razón de Género.	-	500	500
BO-T s/n	Cooperación Técnica en apoyo al Banco Productivo – BDP	-	365	365
BO- T s/n	Apoyo a la Contraloría General del Estado - Sistemas de Control Interno en entidades públicas	-	350	350
BO- T1179	Apoyo en la Promoción y Desarrollo de Energía Sostenible en Bolivia		500	500
BO-T s/n	Sistema Plurinacional de Información SPI	300	-	300
BO-T1178	Apoyo a la Escuela Superior Agropecuaria Colonia Pirai	-	1,342	1,342
BO-T1173	Aumento de la Competitividad de la Cadena del Sésamo	-	300	300
BO-T1182	Apoyo a la Preparación del SITM del Área Metropolitana de La Paz y El Alto Etapa I.	-	750	750
<b>TOTAL</b>		<b>1,667</b>	<b>8,442.4</b>	<b>10,269.4</b>

**NOTAS. (I) LAS COOPERACIONES TÉCNICAS NO REEMBOLSABLES Y DESTINADAS A LA PREPARACIÓN Y EJECUCIÓN INICIAL DE LOS PROYECTOS PREVISTOS EN EL CUADRO ANTERIOR II.2, SERÁN ADMINISTRADAS POR EL BANCO.**

**(II) POSTERIORMENTE ALGUNAS COOPERACIONES TÉCNICAS QUE NO CONSTAN EN ESTE LISTADO SERÁN TRAMITADAS DE FORMA SEPARADA UNA VEZ CONCLUIDOS LOS ACUERDOS INTERNOS EN EL PAÍS (ENTRE EL MINISTERIO DE PLANIFICACIÓN Y LOS OTROS SECTORES)**

### II.3 Sector Privado

Número de Proyecto	Nombre (todos FOMIN)	Monto US\$ miles
BO-M1054	Microfinanzas Rurales en tu celular	267
BO-M1055	Vidacard. Servicios prepagados de salud atados al pago de remesas	700
BO-M1056	Incremento del acceso a energía limpia en comunidades rurales basado en microfranquicias	1,000
BO-M1057	Servicios prepagados de salud que promueven el acceso de población vulnerable a modalidades innovadoras de microseguros	700
BO-M s/n	Incorporación de un sistema de microfranquicias en tiendas de barrio de la ciudad de La Paz	125
BO-M s/n	Mejoramiento de servicios de agua potable y saneamiento en comunidades rurales bolivianas	800
BO-S1010	Desarrollo Exportador con Inclusión Social: Consolidación de COPROCA	1,050
BO-M1052	Consolidación de las Finanzas Rurales - Productivas	1,920
<b>TOTAL</b>		<b>6,562</b>

### III. PROGRAMACION OPERATIVA 2013

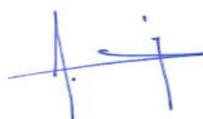
#### III.1 Programa de Préstamos con Garantía Soberana del BID con Bolivia, 2013

Proyecto	Nombre	BID	Otros	Total
		US\$ millones	US\$ millones	US\$ millones
BO-L1076	Infraestructura Aeroportuaria.	60	22	82
BO-L1080	Proyecto multipropósito de recursos hídricos para La Paz y El Alto	35	35 (fondos a designar PPCR II y concesional)	70
BO-L1081	Programa de Apoyo a la Efectividad del Gasto Público III	78	-	78
BO-L1082	Mejoramiento del acceso a servicios de Salud Hospital del Alto (Gemelo Sur), incluye equipamiento.	38		35
BO-L1084	Programa de Riego con enfoque de cuencas II.	57	-	60
BO-L1087	Programa de Agua y Alcantarillado Perirurbano Fase II	47	-	47
<b>TOTAL (Blend 20-80)</b>		<b>315</b>	<b>57</b>	<b>372</b>

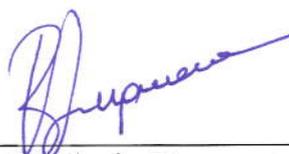
**III.2 Cooperación Técnica No-Reembolsable, 2013**

Proyecto	Nombre	BID US\$ miles	Otros US\$ miles	Total US\$ miles
BO-Ts/n	Apoyo al PBL del Sector de Transportes	350	-	350
BO-Ts/n	Apoyo al arranque y ejecución inicial del Programa de Seguridad Ciudadana	200	-	200
BO-Ts/n	Apoyo al arranque y ejecución inicial del Proyecto de Reordenamiento Urbano "La Ceja" FASE II	200	-	200
BO-Ts/n	Apoyo al arranque y ejecución inicial del Programa de Agua y Saneamiento Periurbana FASE III	250	-	250
BO-Ts/n	Apoyo al arranque y ejecución inicial del Programa de Mejoramiento de Banda Ancha	350	-	350
BO-Ts/n	Apoyo al arranque y ejecución inicial del Programa de Transportes/ Ciudades Sostenibles	317	-	317
BO-T1160	Mejoramiento del Rendimiento Académico y los Resultados a lo Largo de la Vida	-	600	600
BO-Ts/n	Apoyo a la Preparación del SITM del Área Metropolitana de La Paz y El Alto Etapa II.	-	750	750
<b>TOTAL</b>		<b>1,667</b>	<b>1,350</b>	<b>3,017</b>

La Paz, 18 de Julio de 2012



\_\_\_\_\_  
 Viviana Caro  
 Ministra de Planificación del Desarrollo



\_\_\_\_\_  
 Baudouin Duquesne  
 Representante

## SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO | BO-T1182

### CONSULTORÍA DE COORDINADOR DEL COMITÉ BI-MUNICIPAL

#### TÉRMINOS DE REFERENCIA

##### I. ANTECEDENTES

- 1.1 En las últimas décadas el servicio de transporte público en el Área Metropolitana de La Paz y El Alto ha seguido un proceso de declive en la calidad de servicio. Los factores principales incluyen: i) la atomización del sector a partir de la cual gradualmente se ha venido transformando el modelo de operación desde autobuses de mayor capacidad (colectivos y micros, con capacidades mayores a 20 pasajeros) a "trufis" (taxis compartidos) y minivanos con capacidades 5 y de 10 a 15 pasajeros respectivamente; ii) el incremento de la motorización de la población correlacionado con el incremento de la renta per cápita, que repercute en incremento del parque vehicular; iii) la falta de regulación y fiscalización de la calidad del servicio y estándares técnicos de los vehículos de transporte público, que repercute en mayores costes de operación para el transporte en mayor contaminación del aire; iv) el modelo informal de prestación de transporte público, que no está direccionado por el interés público general, sino dominado por un esquema informal de otorgamiento de líneas y permisos de circulación a través de cooperativas de sindicatos, asociaciones o cooperativas de transporte; y v) el acelerado crecimiento de la población y de la mancha urbana del Área Metropolitana que implica mayores demandas de servicio de transporte e incremento de las distancias y tiempos medios de viaje.
- 1.2 En consecuencia, el modelo actual de transporte público se encuentra en una encrucijada pues se produce un círculo vicioso en el cual los operadores de transporte público ven disminuida la rentabilidad del servicio, no se mejora la calidad del mismo, y los tiempos de viaje se ven incrementados substancialmente debido a la creciente congestión vehicular, sin que existan soluciones factibles con el modelo actual. Ante la imposibilidad de poder resolver los crecientes desafíos del sector mediante el modelo actual, los Gobiernos Autónomos Municipales de La Paz y El Alto, entienden la necesidad de realizar una transformación del modelo de oferta de transporte público mediante su formalización a través de un modelo exitoso utilizado en múltiples ciudades latinoamericanas, en particular un SITM tipo buses de tránsito rápido (Bus Rapid Transit, BRT).
- 1.3 En anticipación al problema creciente del declive del modelo actual de provisión de transporte público en el Área Metropolitana, el Banco ha venido contribuyendo al enriquecimiento del diálogo sectorial mediante continua presencia en foros, discusiones y talleres relacionados con la transformación del sector, así como contribuyendo con cooperaciones técnicas y servicios de asesoría técnica puntual continuada. El ejercicio más relevante fue la TC-1023-BO para la realización de

- estudios para la "Modernización del Transporte Público en el Área Metropolitana de La Paz" que cimentó la discusión técnica en el Área Metropolitana y ofreció los fundamentos técnicos sobre los que se expandirá el avance de los estudios del SITM para posicionar a las ciudades en la disponibilidad de toda la información necesaria para poder iniciar la construcción e implementación del SITM.
- 1.4 Entre los compromisos asumidos por los Gobiernos Autónomos Municipales de La Paz y de El Alto se encuentra la conformación de un Comité Bi-municipal, que se constituye en una instancia técnica que tendrá dentro de sus responsabilidades la supervisión de los estudios restantes para el SITM.
  - 1.5 El Gobierno de Bolivia (GdB) ha solicitado el apoyo del Banco para la realización de los estudios necesarios para completar el Diseño Final del SITM y para el acompañamiento técnico necesario tanto por parte del Comité Bi-municipal como del Banco.

## II. OBJETIVOS

- 2.1 El objetivo principal de la consultoría es coordinar el funcionamiento y organización del comité bi-municipal. Los objetivos específicos de la consultoría son planear, organizar, coordinar, dirigir y controlar: a) las relaciones y apoyo técnico a los municipios, en relación al estudio; b) evaluación de los informes; c) coordinar la preparación de los pliegos de licitación, especificaciones técnicas y términos de referencia para todo tipo de contratación; d) administración de contratos; e) fiscalización y supervisión técnica y administrativa de la cooperación; f) emisión de reportes de gestión de la cooperación en general; todas las actividades hasta recepción total de los estudios, así como el cierre y evaluación de la cooperación técnica.

## III. CARACTERÍSTICAS DE LA CONSULTORÍA

- 3.1 **Tipo de consultoría:** Consultor Individual Local.
- 3.2 **Fecha de inicio y duración:** el contrato tendrá una fecha de inicio el 1 de enero de 2012 hasta el 31 de Diciembre de 2014.
- 3.3 **Lugar de trabajo:** el trabajo del Consultor se desarrollará en las oficinas del comité bi-municipal en La Paz, Bolivia.
- 3.4 **Calificación:** el Consultor deberá ser un profesional en Administrador de Empresas, Ingeniería Industrial, Ingeniería Comercial, Economía, Ingeniería Eléctrica o ramas afines. Formación de postgrado en gestión de proyectos es deseable, pero no excluyente. Se requiere una experiencia general mínima de al menos 10 años y por lo menos 5 años de experiencia específica en gestión de proyectos con organismos financiadores multilaterales, ya sea como consultor o dependiente.

#### IV. ACTIVIDADES

El Consultor deberá realizar las siguientes funciones que estarán a su cargo:

- A. Asegurar el cumplimiento de las condiciones de la cooperación técnica:
  - Coordinación para el cumplimiento de condiciones previas, si existiesen;
  - Definición y planificación de la estrategia de ejecución de las actividades de la cooperación técnica, priorizando su importancia, impacto, riesgo y oportunidad correspondiente;
  - Control de los Planes de Adquisiciones en el marco del convenio de financiamiento;
  - Coordinación de los Procesos de Adquisiciones y Contrataciones, velando por el cumplimiento de las normas establecidas en el Convenio de financiamiento.
  
- B. Coordinación integral, técnica y operativa:
  - Planificación de las actividades para la implementación y ejecución de la cooperación técnica junto al personal a su cargo;
  - Coordinación y supervisión del trabajo de los integrantes del comité bi-municipal;
  - Coordinar reuniones intra e interinstitucionales, administrativas-financieras, técnicas, operativas y legales;
  - Realizar el seguimiento y la evaluación operativa de la cooperación, elaborando informes de avance;
  - Implementar y velar por la adopción de las medidas de control interno que aseguren la correcta ejecución del convenio de cooperación técnica;
  - Supervisión de los miembros del comité bi-municipal y consultores de apoyo en áreas específicas.
  
- C. Supervisar y controlar la emisión de las solicitudes y justificaciones de desembolso y rendiciones de cuentas del componente II antes de su remisión al BID, cuidando el cumplimiento de las normas estipuladas por el BID:
  - Supervisar y coordinar la oportuna y adecuada emisión de los estados financieros de la cooperación, velando por la observancia de las normas respectivas en su elaboración;
  - Revisar y actualizar periódicamente el avance técnico y ejecución presupuestaria de la cooperación técnica.
  
- D. Coordinar actividades referentes a:
  - Planificación y formulación de Planes Operativos Anuales (POA) y Planes de Adquisición, en coordinación con los diferentes integrantes del comité bi-municipal;
  - Cumplimiento de los objetivos y metas del POA;

- Elaboración y autorización de los informes bimestrales, trimestrales y/o semestrales solicitados en cumplimiento de condiciones contractuales del financiamiento o los solicitados por instancias superiores;
- Los informes de gestión técnica y administrativa;
- Autorización desembolsos de pago a contratistas

## **V. PRODUCTOR E INFORMES**

- 5.1 El consultor deberá por sí o a través de las unidades a su cargo (previa aprobación de su parte) presentar los informes periódicos requeridos por el BID.
- 5.2 El Consultor deberá presentar al final de cada mes un listado de las actividades desarrolladas y la carga involucrada en términos de días/consultor que se ha requerido para desarrollar cada actividad. Los productos e informes deberán ser presentados en idioma español en forma electrónica.
- 5.3 Los informes mensuales deberán incluir asimismo un listado de las condiciones iniciales, su estado de avance, problemas identificados en relación al cumplimiento de las mismas, y posibles soluciones para estos problemas.

## **VI. CRONOGRAMA DE PAGOS**

- 6.1 Los honorarios serán pagaderos al término de cada mes calendario o plazo que se acuerde, contra la presentación y aprobación del informe respectivo. No se prevén viajes en esta consultoría. En el caso de que sea necesario algún viaje, el costo del mismo será cubierto en forma separada a este contrato, por el Contratante.

## **VII. COORDINACIÓN**

- 7.1 La supervisión y coordinación de esta consultoría será efectuada por el Especialista de la División de Transporte del BID en Bolivia, Ramón Muñoz-Raskin, en coordinación con el Viceministro de Inversión Pública y Financiamiento Externo.

## SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO | BO-T1182

### CONSULTORÍA DE ESPECIALISTA DE ADQUISICIONES

#### TÉRMINOS DE REFERENCIA

##### I. ANTECEDENTES

- 1.1 En las últimas décadas el servicio de transporte público en el Área Metropolitana de La Paz y El Alto ha seguido un proceso de declive en la calidad de servicio. Los factores principales incluyen: i) la atomización del sector a partir de la cual gradualmente se ha venido transformando el modelo de operación desde autobuses de mayor capacidad (colectivos y micros, con capacidades mayores a 20 pasajeros) a "trufis" (taxis compartidos) y minivanos con capacidades 5 y de 10 a 15 pasajeros respectivamente; ii) el incremento de la motorización de la población correlacionado con el incremento de la renta per cápita, que repercute en incremento del parque vehicular; iii) la falta de regulación y fiscalización de la calidad del servicio y estándares técnicos de los vehículos de transporte público, que repercute en mayores costes de operación para el transporte en mayor contaminación del aire; iv) el modelo informal de prestación de transporte público, que no está direccionado por el interés público general, sino dominado por un esquema informal de otorgamiento de líneas y permisos de circulación a través de cooperativas de sindicatos, asociaciones o cooperativas de transporte; y v) el acelerado crecimiento de la población y de la mancha urbana del Área Metropolitana que implica mayores demandas de servicio de transporte e incremento de las distancias y tiempos medios de viaje.
- 1.2 En consecuencia, el modelo actual de transporte público se encuentra en una encrucijada pues se produce un círculo vicioso en el cual los operadores de transporte público ven disminuida la rentabilidad del servicio, no se mejora la calidad del mismo, y los tiempos de viaje se ven incrementados substancialmente debido a la creciente congestión vehicular, sin que existan soluciones factibles con el modelo actual. Ante la imposibilidad de poder resolver los crecientes desafíos del sector mediante el modelo actual, los Gobiernos Autónomos Municipales de La Paz y El Alto, entienden la necesidad de realizar una transformación del modelo de oferta de transporte público mediante su formalización a través de un modelo exitoso utilizado en múltiples ciudades latinoamericanas, en particular un SITM tipo buses de tránsito rápido (Bus Rapid Transit, BRT).
- 1.3 En anticipación al problema creciente del declive del modelo actual de provisión de transporte público en el Área Metropolitana, el Banco ha venido contribuyendo al enriquecimiento del diálogo sectorial mediante continua presencia en foros, discusiones y talleres relacionados con la transformación del sector, así como contribuyendo con cooperaciones técnicas y servicios de asesoría técnica puntual continuada. El ejercicio más relevante fue la TC-1023-BO para la realización de estudios para la "Modernización del Transporte Público en el Área Metropolitana de La Paz" que cimentó la discusión técnica en el Área Metropolitana y ofreció los fundamentos técnicos sobre los que se expandirá el avance de los estudios del SITM para posicionar a las ciudades en la disponibilidad de toda la información necesaria para poder iniciar la construcción e implementación del SITM.

- 1.4 Entre los compromisos asumidos por los Gobiernos Autónomos Municipales de La Paz y de El Alto se encuentra la conformación de un Comité Bi-municipal, que se constituye en una instancia técnica que tendrá dentro de sus responsabilidades la supervisión de los estudios restantes para el SITM.
- 1.5 El Gobierno de Bolivia (GdB) ha solicitado el apoyo del Banco para la realización de los estudios necesarios para completar el Diseño Final del SITM y para el acompañamiento técnico necesario tanto por parte del Comité Bi-municipal como del Banco.

## II. OBJETIVOS

- 2.1 El objetivo principal de la consultoría es apoyar al comité bi-municipal en la preparación e impulso de los procesos de Adquisiciones y Contratación de Bienes y Servicios (incluyendo consultorías), y otras actividades, necesarias para el cumplimiento de los alcances de la cooperación técnica.

## III. CARACTERÍSTICAS DE LA CONSULTORÍA

- 3.1 **Tipo de consultoría:** Consultor Individual Local.
- 3.2 **Fecha de inicio y duración:** el contrato tendrá una fecha de inicio el 1 de enero de 2012 hasta el 31 de Diciembre de 2014.
- 3.3 **Lugar de trabajo:** el trabajo del Consultor se desarrollará en las oficinas del comité bi municipal en La Paz, Bolivia.
- 3.4 **Calificación:** el Consultor deberá ser un profesional especializado en adquisiciones, administración de licitaciones de Banca Multilateral, con al menos 5 años de experiencia específica en el área de la consultoría, con título universitario en administración de empresas, auditoría, economía o ramas afines, con conocimiento y experiencia en procesos de adquisiciones del BID o de otras agencias multilaterales de financiamiento.

## IV. ACTIVIDADES

El Consultor deberá realizar las siguientes actividades:

- 4.1 Coordinar y/o elaborar todos los documentos requeridos y los trámites necesarios para las contrataciones y adquisiciones a desarrollarse en la administración y operación de los recursos de la cooperación técnica, con el equipo del BID, y los consultores de apoyo contratados para este efecto, incluyendo:
  - Preparar pliegos de licitaciones y concursos para las consultorías;
  - Revisar y complementar la elaboración de términos de referencia para las diferentes contrataciones que demande el proyecto;
  - Integrar comisiones de calificación de adjudicaciones de licitaciones y concursos de las consultorías;

- Preparar borradores de contratos a celebrar con adjudicatarios de licitaciones y concursos de las consultorías;
  - Velar por el cumplimiento de los procedimientos de adquisiciones establecidos en las políticas y las normas del BID;
  - Preparar los informes de evaluación y otra documentación para poner a consideración del BID, según corresponda;
  - Ordenar, mantener y administrar la documentación relacionada con los procesos de adquisición.
- 4.2 Cuidar de que, previo a su ejecución, los procesos de adquisición estén aprobados.
- 4.3 Apoyar en la Creación del comité bi-municipal, incluyendo la selección del personal mínimo acordado con el Banco.
- 4.4 Apoyar en las gestiones para la firma y entrada en vigencia del convenio subsidiario para la Fase II, entre el Ministerio de Economía y Finanzas Públicas, el Ministerio de Obras Públicas Servicios y Vivienda, y el Ministerio de Planificación de Desarrollo.
- 4.5 Apoyar en la elaboración del Plan Operativo Anual para el primer año de ejecución del Programa.

## **V. PRODUCTOS E INFORMES**

- 5.1 El consultor deberá por si o a través de las unidades a su cargo (previa aprobación de su parte) presentar los informes periódicos requeridos por el BID.
- 5.2 El Consultor deberá presentar al final de cada mes un listado de las actividades desarrolladas y la carga involucrada en términos de días/consultor que se ha requerido para desarrollar cada actividad. Los productos e informes deberán ser presentados en idioma español en forma electrónica.
- 5.3 Los informes mensuales deberán incluir asimismo un listado de las condiciones iniciales, su estado de avance, problemas identificados en relación al cumplimiento de las mismas, y posibles soluciones para estos problemas.

## **VI. CRONOGRAMA DE PAGOS**

- 6.1 Los honorarios serán pagaderos al término de cada mes calendario o plazo que se acuerde, contra la presentación y aprobación del informe respectivo. No se prevén viajes en esta consultoría. En el caso de que sea necesario algún viaje, el costo del mismo será cubierto en forma separada a este contrato, por el Contratante.

## **VII. COORDINACIÓN**

- 7.1 La supervisión y coordinación de esta consultoría será efectuada por el Especialista de la División de Transporte del BID en Bolivia, Ramón Muñoz-Raskin, en coordinación con el Viceministro de Inversión Pública y Financiamiento Externo.

## SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO | BO-T1182

### CONSULTORÍA DE ESPECIALISTA FINANCIERO

#### TÉRMINOS DE REFERENCIA

##### I. ANTECEDENTES

- 1.1 En las últimas décadas el servicio de transporte público en el Área Metropolitana de La Paz y El Alto ha seguido un proceso de declive en la calidad de servicio. Los factores principales incluyen: i) la atomización del sector a partir de la cual gradualmente se ha venido transformando el modelo de operación desde autobuses de mayor capacidad (colectivos y micros, con capacidades mayores a 20 pasajeros) a "trufis" (taxis compartidos) y minivanos con capacidades 5 y de 10 a 15 pasajeros respectivamente; ii) el incremento de la motorización de la población correlacionado con el incremento de la renta per cápita, que repercute en incremento del parque vehicular; iii) la falta de regulación y fiscalización de la calidad del servicio y estándares técnicos de los vehículos de transporte público, que repercute en mayores costos de operación para el transporte en mayor contaminación del aire; iv) el modelo informal de prestación de transporte público, que no está direccionado por el interés público general, sino dominado por un esquema informal de otorgamiento de líneas y permisos de circulación a través de cooperativas de sindicatos, asociaciones o cooperativas de transporte; y v) el acelerado crecimiento de la población y de la mancha urbana del Área Metropolitana que implica mayores demandas de servicio de transporte e incremento de las distancias y tiempos medios de viaje.
- 1.2 En consecuencia, el modelo actual de transporte público se encuentra en una encrucijada pues se produce un círculo vicioso en el cual los operadores de transporte público ven disminuida la rentabilidad del servicio, no se mejora la calidad del mismo, y los tiempos de viaje se ven incrementados substancialmente debido a la creciente congestión vehicular, sin que existan soluciones factibles con el modelo actual. Ante la imposibilidad de poder resolver los crecientes desafíos del sector mediante el modelo actual, los Gobiernos Autónomos Municipales de La Paz y El Alto, entienden la necesidad de realizar una transformación del modelo de oferta de transporte público mediante su formalización a través de un modelo exitoso utilizado en múltiples ciudades latinoamericanas, en particular un SITM tipo buses de tránsito rápido (Bus Rapid Transit, BRT).
- 1.3 En anticipación al problema creciente del declive del modelo actual de provisión de transporte público en el Área Metropolitana, el Banco ha venido contribuyendo al enriquecimiento del diálogo sectorial mediante continua presencia en foros, discusiones y talleres relacionados con la transformación del sector, así como contribuyendo con cooperaciones técnicas y servicios de asesoría técnica puntual continuada. El ejercicio más relevante fue la TC-1023-BO para la realización de estudios para la "Modernización del Transporte Público en el Área Metropolitana de La Paz" que cimentó la discusión técnica en el Área Metropolitana y ofreció los fundamentos técnicos sobre los que se expandirá el avance de los estudios del SITM para posicionar a las ciudades en la

disponibilidad de toda la información necesaria para poder iniciar la construcción e implementación del SITM.

- 1.4 Entre los compromisos asumidos por los Gobiernos Autónomos Municipales de La Paz y de El Alto se encuentra la conformación de un Comité Bi-municipal, que se constituye en una instancia técnica que tendrá dentro de sus responsabilidades la supervisión de los estudios restantes para el SITM.
- 1.5 El Gobierno de Bolivia (GdB) ha solicitado el apoyo del Banco para la realización de los estudios necesarios para completar el Diseño Final del SITM y para el acompañamiento técnico necesario tanto por parte del Comité Bi-municipal como del Banco.

## II. OBJETIVOS

- 2.1 El objetivo principal de la consultoría es administrar, planificar, programar operaciones, evaluar y dar seguimiento a la ejecución Física y Financiera, la ejecución del Plan de Adquisiciones, organización y control financiero y logístico del comité bi-municipal.
- 2.2 Los objetivos específicos de la consultoría son planear, organizar, coordinar, dirigir y controlar: a) La ejecución financiera, b) La ejecución de desembolsos, c) La ejecución de los pagos a los proveedores c) Preparación de la información financiera requerida por el proyecto, d) Administración de contratos, e) Emisión de reportes de gestión financiera del; así como el cierre y evaluación de la cooperación técnica.

## III. CARACTERÍSTICAS DE LA CONSULTORÍA

- 3.1 **Tipo de consultoría:** Consultor Individual Local.
- 3.2 **Fecha de inicio y duración:** el contrato tendrá una fecha de inicio el 1 de enero de 2012 hasta el 31 de Diciembre de 2014.
- 3.3 **Lugar de trabajo:** el trabajo del Consultor se desarrollará en las oficinas del comité bi municipal en La Paz, Bolivia.
- 3.4 **Calificación:** el Consultor deberá ser un profesional en Administrador de Empresas, Economía, Auditoría o ramas afines. Formación de postgrado en administración de empresas o gestión de proyectos es deseable, pero no excluyente. Se requiere una experiencia general mínima de al menos 5 años y por lo menos 2 años de experiencia específica en gestión de proyectos con organismos financiadores multilaterales, ya sea como consultor o dependiente.

#### IV. ACTIVIDADES

El Consultor deberá realizar las siguientes funciones que estarán a su cargo serán:

##### 4.1 De planificación:

- En coordinación con las áreas del comité bi-municipal, elaborar y actualizar periódicamente los instrumentos de evaluación y monitoreo que se establezcan y aquellos que se acordarán a lo largo de la ejecución del proyecto;
- Elaborar el anteproyecto del presupuesto anual del Aporte local y del financiamiento del Programa;
- Diseñar planes de logística administrativa tanto de entrega de equipos y materiales como de procedimientos para oficinas y movimiento de personal;
- Elaboración de toda la documentación para posibles Reformulaciones Presupuestarias;
- Apoyar al Coordinador del comité bi-municipal en la formulación y ejecución del presupuesto, los POA, PA y los planes anuales de contratación, identificando los posibles desvíos de los mismos y recomendando la implementación de mecanismos y/o acciones de ajuste de manera a cumplir con los objetivos y de sus componentes en tiempo y forma.

##### 4.2 De Gestión y Operación:

- Gestionar la apertura o cierre de cuentas bancarias y realizar las conciliaciones de cuentas;
- Preparar las solicitudes de desembolso, reposiciones de fondos, justificaciones y reembolso por pagos efectuados de acuerdo a los formatos establecidos por el BID;
- Gestionar las Certificaciones Presupuestarias;
- Coordinar los procesos de contrataciones con el Especialista de Adquisiciones;
- Preparar y gestionar los pagos de acuerdo con la sistemática establecida con los municipios, previa no-objeción del BID cuando corresponda;
- Establecer e implementar el sistema de control interno de toda condición relacionada con la administración financiera del Programa;
- Desarrollar y mantener la coordinación específica con los municipios involucrados para operar, en las mejores condiciones, la administración financiera de la cooperación;
- Mantener actualizados los sistemas de registro sobre el avance financiero;
- Verificar y supervisar todos los procesos de pago, cuando corresponda;
- Velar por el cumplimiento de los procedimientos establecidos en las políticas y normas nacionales y del BID sobre aspectos administrativos y financieros;
- Velar por el cumplimiento de las condiciones de orden administrativo, contratación de servicios y adquisición de bienes, de Contabilidad y Auditoría;
- Conducir la administración financiera del comité bi-municipal, procurando la oportuna disponibilidad de los recursos para su ejecución, incluyendo las gestiones presupuestarias pertinentes;
- Realizar la apropiación presupuestaria de las obligaciones de la cooperación;

- Cumplir y hacer cumplir los reglamentos internos del comité bi-municipal en relación a las actividades administrativas y financieras que se apliquen;
- Realizar personalmente los trámites que sean necesarios en las distintas instituciones;
- Revisar y gestionar el envío de toda la documentación que respalda los pagos emitidos por el Organismo ejecutor y verificar que los mismos cuentan con lo requerido para su justificación ante el BID, en caso de que falte algún documento deberá en lo posible gestionar para que se complete este respaldo, cuando corresponda;
- Realizar las operaciones contables y fiscales de modo que cumplan con las normativas vigentes;
- Elaborar los registros contables y financieros de la cooperación;
- Apoyar en el seguimiento y ejecución de los contratos;
- Recomendar y velar por la adopción e implementación de las medidas de control interno que aseguren la correcta ejecución de la cooperación;
- Velar por la oportunidad del proceso de auditoría de las cuentas bancarias y de la contabilidad del Programa;
- Asegurar el cumplimiento de las recomendaciones contenidas en informes de auditoría interna y/o externa con anterioridad.

#### 4.3 De Dirección, Control y Comunicación:

- Coordinar y articular en el comité bi-municipal la elaboración de todos los informes a ser presentados ante el BID, VIPFE y ante los municipios;
- Solicitar y realizar el seguimiento ante el BID de todas las solicitudes de No Objeción para la correcta ejecución de gastos de la cooperación técnica cuando sean requeridos;
- Coordinar y supervisar en conjunto con el Especialista en Adquisiciones, el proceso completo de contratación de bienes y servicios según normas establecidas por el BID a fin de que no se determinen gastos no elegibles en la Fase II;
- Realizar control y seguimiento técnico, administrativo y financiero del Programa, de manera que su ejecución se ajuste al PEP, PA y a los POA's;
- Asistir y asesorar a las diferentes áreas en temas administrativos;
- Preparar informes para el BID y extraordinarios para el seguimiento de la ejecución respecto al cumplimiento de los objetivos y actividades programadas;
- Elaborar reportes de ejecución con la información registrada en los sistemas;
- Hacer seguimiento y control de todos aquellos formularios y notas que deben presentarse para oportuna solicitud de Fondos ante las instancias correspondientes;
- Realizar el seguimiento correspondiente de las Solicitudes de Desembolso hasta que los mismos sean efectivos;
- Apoyar la elaboración de informes de acuerdo al formato solicitado por el BID;
- Elaboración del Estado de Inversiones de la cooperación, en cuanto se refiere a los montos reembolsados por el BID o Pagos Directos y de los montos pendientes de justificación ante el BID, por categoría de inversión;
- Control de la ejecución presupuestaria según tipo de gasto;
- Elaborar y presentar los Reportes Financieros emitidos por el SIAP-BID y el Sistema de la UEP de acuerdo a requerimientos acordados por el BID;
- Presentar los estados financieros de la cooperación técnica Programa de acuerdo a las normas establecidas por el BID;

- Verificar el cumplimiento y la implementación de las recomendaciones contenidas en informes de auditoría interna y/o externa de la cooperación técnica, con base a planes de acción claramente definidos;
- Elaboración de informes de avance del Programa, en lo que respecta al área.

## **V. PRODUCTOS E INFORMES**

- 5.1 El consultor deberá por si o a través de las unidades a su cargo (previa aprobación de su parte) presentar los informes periódicos requeridos por el BID.
- 5.2 El Consultor deberá presentar al final de cada mes un listado de las actividades desarrolladas y la carga involucrada en términos de días/consultor que se ha requerido para desarrollar cada actividad. Los productos e informes deberán ser presentados en idioma español en forma electrónica.
- 5.3 Los informes mensuales deberán incluir asimismo un listado de las condiciones iniciales, su estado de avance, problemas identificados en relación al cumplimiento de las mismas, y posibles soluciones para estos problemas.

## **VI. CRONOGRAMAS DE PAGOS**

- 6.1 Los honorarios serán pagaderos al término de cada mes calendario o plazo que se acuerde, contra la presentación y aprobación del informe respectivo. No se prevén viajes en esta consultoría. En el caso de que sea necesario algún viaje, el costo del mismo será cubierto en forma separada a este contrato, por el Contratante.

## **VII. COORDINACIÓN**

- 7.1 La supervisión y coordinación de esta consultoría será efectuada por el Especialista de la División de Transporte del BID en Bolivia, Ramón Muñoz-Raskin, en coordinación con el Viceministro de Inversión Pública y Financiamiento Externo.

PLAN DE ADQUISICIONES DE COOPERACIONES TECNICAS NO REEMBOLSABLES										
País: Bolivia					Agencia Ejecutora (AE): BID					
Número del Proyecto: BO-T1182					Nombre del Proyecto: Sistema Integrado de Transporte Masivo					
No. Item	Ref. POA	Descripción de las adquisiciones (1)	Costo estimado de la Adquisición (US\$)	Método de Adquisición (2)	Revisión de adquisiciones (Ex ante-Ex Post) (3)	Fuente de Financiamiento y porcentaje		Fecha estimada del Anuncio de Adquisición o del Inicio de la contratación	Revisión técnica del JEP (4)	Comentarios
						BID/MIF %	Local / Otro %			
1		Componente 1. Estudio Técnico Económico Social Ambiental (TESA) para la implementación del SITM	800,000.00							
		Consultorias								
		Fase I - Diseño básico y estructuración técnica, legal y financiera	800,000.00	SBCC		80%	20%		circa	Se prevé continuación de servicios y fase II condicionada a performance y a consecución de posterior fuente de financiamiento
2		Componente 2. Comité Bi-municipal	65,000.00							
		Consultorias								
		Coordinador del Comité	25,000.00	CCIN		100%			circa	
		Esp. Financiero	20,000.00	CCIN		100%			circa	
		Esp. Adquisiciones	20,000.00	CCIN		100%			circa	
3		Componente 3. Consultoría de Acompañamiento Técnico a la Operación y Actividades de Transferencia de Conocimiento	45,000.00							
		Consultorias especializadas según demanda	45,000.00	CCIN		100%			circa	
<b>Total</b>			<b>910,000.00</b>	<b>Preparado por:</b>			<b>Fecha:</b>			
<p>(1) Se recomienda el agrupamiento de adquisiciones de naturaleza similar tales como equipos informáticos, mobiliario, publicaciones, pasajes, etc. Si hubiesen grupos de contratos individuales similares que van a ser ejecutados en distintos períodos, éstos pueden incluirse agrupados bajo un solo rubro con una explicación en la columna de comentarios indicando el valor promedio individual y el período durante el cual serían ejecutados. Por ejemplo: En un proyecto de promoción de exportaciones que incluye viajes para participar en ferias, se pondría un ítem que diría "Pasajes aéreos Ferias", el valor total estimado en US\$ 5 mil y una explicación en la columna Comentarios: "Este es un agrupamiento de aproximadamente 4 pasajes para participar en ferias de la región durante el año X y X1.</p>										
<p>(2) <b>Bienes y Obras:</b> LP: Licitación Pública; CP: Comparación de Precios; CD: Contratación Directa.</p>										
<p>(2) <b>Firmas de consultoría:</b> SCC: Selección Basada en la Calificación de los Consultores; SBCC: Selección Basada en Calidad y Costo; SBMC: Selección Basada en el Menor Costo; SBPF: Selección Basada en Presupuesto Fijo. SD: Selección Directa; SBC: Selección Basada en Calidad</p>										
<p>(2) <b>Consultores Individuales:</b> CCIN: Selección basada en la Comparación de Calificaciones Consultor Individual ; SD: Selección Directa.</p>										
<p>(3) <b>Revisión ex ante/ ex post.</b> En general, dependiendo de la capacidad institucional y el nivel de riesgo asociados a las adquisiciones la modalidad estándar es revisión ex post. Para procesos críticos o complejos podrá establecerse la revisión ex ante.</p>										
<p>(4) <b>Revisión técnica:</b> Esta columna será utilizada por el JEP para definir aquellas adquisiciones que considere "críticas" o "complejas" que requieran la revisión ex ante de los términos de referencia, especificaciones técnicas, informes, productos, u otros.</p>										

### SAFEGUARD POLICY FILTER REPORT

<b>PROJECT DETAILS</b>	<b>IDB Sector</b>	TRANSPORT-URBAN TRANSPORT INFRASTRUCTURE
	<b>Type of Operation</b>	Technical Cooperation
	<b>Additional Operation Details</b>	
	<b>Investment Checklist</b>	Generic Checklist
	<b>Team Leader</b>	Munoz Raskin, Ramon Carlos (ramonm@iadb.org)
	<b>Project Title</b>	Support the Preparation for the BRT of the Metropolitan Area of La Paz-El Alto
	<b>Project Number</b>	BO-T1182
	<b>Safeguard Screening Assessor(s)</b>	Perez Brito, Carlos Tomas (cperezbrito@iadb.org)
	<b>Assessment Date</b>	2012-11-05
	<b>Additional Comments</b>	

<b>SAFEGUARD POLICY FILTER RESULTS</b>	<b>Type of Operation</b>	Technical Cooperation	
	<b>Safeguard Policy Items Identified (Yes)</b>	The Bank will make available to the public the relevant Project documents.	(B.01) Access to Information Policy- OP- 102
		The operation is in compliance with environmental, specific women's rights, gender, and indigenous laws and regulations of the country where the operation is being implemented (including national obligations established under ratified Multilateral Environmental Agreements).	(B.02)
		The operation (including associated facilities) is screened and classified according to their potential environmental impacts.	(B.03)
		The Borrower/Executing Agency exhibits weak institutional capacity for managing environmental and social issues.	(B.04)
		The operation may be of higher risk due to controversial environmental and associated social issues or liabilities.	(B.04)

		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)
		Suitable safeguard provisions for procurement of goods and services in Bank financed projects may be incorporated into project-specific loan agreements, operating regulations and bidding documents, as appropriate, to ensure environmentally responsible procurement.	(B.17)
	<b>Potential Safeguard Policy Items(?)</b>	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>	Perez Brito, Carlos Tomas (cperezbrito@iadb.org)
	<b>Title:</b>	
	<b>Date:</b>	2012-11-05

### SAFEGUARD SCREENING FORM

<b>PROJECT DETAILS</b>	<b>IDB Sector</b>	TRANSPORT-URBAN TRANSPORT INFRASTRUCTURE
	<b>Type of Operation</b>	Technical Cooperation
	<b>Additional Operation Details</b>	
	<b>Country</b>	BOLIVIA
	<b>Project Status</b>	
	<b>Investment Checklist</b>	Generic Checklist
	<b>Team Leader</b>	Munoz Raskin, Ramon Carlos (ramonm@iadb.org)
	<b>Project Title</b>	Support the Preparation for the BRT of the Metropolitan Area of La Paz-El Alto
	<b>Project Number</b>	BO-T1182
	<b>Safeguard Screening Assessor(s)</b>	Perez Brito, Carlos Tomas (cperezbrito@iadb.org)
	<b>Assessment Date</b>	2012-11-05
	<b>Additional Comments</b>	

<b>PROJECT CLASSIFICATION SUMMARY</b>	<b>Project Category:</b> C	<b>Override Rating:</b> C	<b>Override Justification:</b> Elevate: other (enter details in comments)
			<b>Comments:</b> This operation will only finance studies to perhaps a future operation.
	<b>Conditions/ Recommendations</b>	<p>No environmental assessment studies or consultations are required for Category "C" operations.</p> <p>Some Category "C" operations may require specific safeguard or monitoring requirements (Policy Directive B.3). Where relevant, these operations will establish safeguard, or monitoring requirements to address environmental and other risks (social, disaster, cultural, health and safety etc.).</p> <p>The Project Team must send the PP (or equivalent) containing the Environmental and Social Strategy (the requirements for an ESS are described in the Environment Policy Guideline: Directive B.3) as well as the Safeguard Policy Filter and Safeguard Screening Form Reports.</p>	

<b>SUMMARY OF IMPACTS/RISKS AND POTENTIAL SOLUTIONS</b>	<b>Identified Impacts/Risks</b>	<b>Potential Solutions</b>

<b>ASSESSOR DETAILS</b>	<b>Name of person who completed screening:</b>	Perez Brito, Carlos Tomas (cperezbrito@iadb.org)
	<b>Title:</b>	
	<b>Date:</b>	2012-11-05