

DOCUMENTO DEL BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO

**BOLIVIA**

**PROGRAMA DE REFORMA DE POLÍTICAS DEL SECTOR TRANSPORTE**

**(BO-L1089)**

**PERFIL DE PROYECTO**

Este documento fue preparado por el equipo compuesto por: Alejandro Taddia (INE/TSP), Jefe de Equipo; Ramón Muñoz Raskin (TSP/CBO), Jefe de Equipo Alterno; Enrique Sossa (TSP/CBO); Rosana Brandao, René Cortés, Virginia Navas (INE/TSP); Fazia Pusterla (SPD/SDV); Bernardita Saez (LEG/SGO); y Francisco Zegarra (CAN/CBO)

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

## PERFIL DE PROYECTO

### BOLIVIA

#### PROGRAMA DE REFORMA DE POLÍTICAS DEL SECTOR TRANSPORTE (BO-L1089)

#### I. DATOS BÁSICOS

<b>Título del proyecto:</b>	Programa de Reforma de Políticas del Sector Transporte	
<b>Número del proyecto:</b>	BO-L1089	
<b>Equipo de proyecto:</b>	Alejandro Taddia (INE/TSP), Jefe de Equipo; Ramón Muñoz Raskin (TSP/CBO), Jefe de Equipo Alterno; Enrique Sossa (TSP/CBO); Rosana Brandao, René Cortés, Virginia Navas (INE/TSP); Fazia Pusterla (SPD/SDV); Bernardita Saez (LEG/SGO); y Francisco Zegarra (CAN/CBO)	
<b>Prestatario:</b>	Estado Plurinacional de Bolivia	
<b>Organismo ejecutor:</b>	Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda (MOPSV) a través del Viceministerio de Transporte (VMT)	
<b>Plan de financiamiento:</b>	<b>Primer préstamo PBP</b>	<b>US\$104 millones</b>
	BID (CO)	US\$83,2 millones
	BID (FOE)	US\$20,8 millones
	<b>Asistencia técnica</b>	<b>US\$2 millones</b>
	BID (CO)	US\$1,6 millones
	BID (FOE)	US\$0,4 millones
	<b>Total:</b>	<b>US\$106 millones</b>
<b>Salvaguardias:</b>	Políticas identificadas	B.01, B.02, B.03, B.04, B.06, B.07 y B.17
	Clasificación	C (para el componente 3)

#### II. JUSTIFICACIÓN GENERAL Y OBJETIVOS

- 2.1 **Situación macroeconómica.** En años recientes, Bolivia ha exhibido un buen desempeño macroeconómico influido positivamente por los efectos de un entorno externo favorable, el incremento sostenido en las principales exportaciones y sus precios internacionales. Las tasas de crecimiento económico promedio alcanzaron el 4,7%, junto a significativos y consecutivos superávits externos y fiscales, moderada inflación y estabilidad en los mercados monetarios y financieros.
- 2.2 **Sector transporte.** El sector está condicionado por la mediterraneidad del país, con implicaciones directas sobre el grado de dependencia de países vecinos, altos costos de transporte y de construcción de obras y dificultad para el financiamiento de algunos proyectos. Más del 95% del comercio internacional no gasífero se realiza a través de las redes terrestres, lo que convierte al sector transporte en un componente fundamental para la integración regional de Bolivia.
- 2.3 **Aspectos legislativos.** En agosto de 2011 se aprobó la Ley General de Transporte (Ley 165), cuyo objetivo es “establecer los lineamientos normativos generales técnicos, económicos, sociales y organizacionales del transporte, considerado

como un Sistema de Transporte Integral (STI), en sus modalidades aérea, terrestre, ferroviaria y acuática (marítima, fluvial y lacustre) que regirán en todo el territorio del Estado Plurinacional de Bolivia a fin de contribuir al vivir bien.” Esta ley establece la necesidad y obligatoriedad de desarrollar reglamentos a nivel general en el sector transporte y para cada uno de sus modos, en un periodo de dos años desde su aprobación. El MOPSV, a través de su VMT está desarrollando y socializando los reglamentos priorizados, y coordinando con otras instancias gubernamentales la preparación de reglamentos específicos.

- 2.4 La Ley 165 condiciona las acciones de política en el modo ferroviario al cierre de la Empresa Nacional de Ferrocarriles del Estado. El modo acuático requiere la realización de una reingeniería, cuya ejecución aún no está contemplada. La injerencia del transporte urbano corresponde a municipalidades y departamentos. El transporte multimodal no está priorizado en la agenda del gobierno. De esta forma, los modos vial y aéreo serían objeto de este primer programa.
- 2.5 **Modo vial.** El país presenta una de las tasas de desarrollo vial<sup>1</sup> más bajas de la región, con 0,07 km de vías por cada km<sup>2</sup> de superficie; solo el 37% de la Red Vial Fundamental (RVF) está pavimentada, lo que equivale al 8% de la red total. En los últimos cinco años, aproximadamente el 40% de la inversión pública se ha destinado a infraestructura de transporte. Sin embargo, debido a la magnitud de las brechas, los montos invertidos han resultado insuficientes. Particularmente crítica resulta la falta de mantenimiento de las inversiones realizadas, a lo que se destinan aproximadamente US\$40 millones al año (0,1% del PIB de 2010).
- 2.6 **Modo aéreo.** Bolivia cuenta con una red de 38 aeropuertos con operaciones comerciales, de los cuales 20 componen la red principal. Los aeropuertos de La Paz (El Alto), Cochabamba y Santa Cruz, asociados con los principales nodos económicos urbanos del país, totalizan el 82% de la demanda y son administrados por Servicios Aeroportuarios Bolivia S.A. El resto de los aeropuertos son gestionados directamente por la Administración de Aeropuertos y Servicios Auxiliares a la Navegación Aérea. En general, existen deficiencias en la infraestructura de los aeropuertos y un rezago tecnológico, por lo que se requieren inversiones en mejoras de infraestructura y equipamiento que garanticen niveles de servicio adecuados y los más altos estándares de seguridad aérea. Sin embargo, no se cuenta con la estructura institucional ni las herramientas de gestión necesarias para la adecuada atención de las necesidades de inversión y mantenimiento que garanticen la sostenibilidad de las inversiones, por lo que requieren además de un apoyo en el desarrollo de las capacidades institucionales.
- 2.7 **El problema.** Entre los principales problemas que se presentan en el modo vial se encuentran: i) instrumentos de planificación, priorización y programación de inversiones desactualizados o inexistentes; ii) limitaciones en el mantenimiento preventivo y rutinario; iii) falta de política de seguridad vial; y iv) falta de una

---

<sup>1</sup> La red vial, de 74.831 km de longitud, está dividida en tres niveles funcionales: la RVF a cargo del gobierno nacional (16.054 km); la red vial departamental (19.285 km), administrada por las gobernaciones; y la red vial municipal (39.492 km), administrada por los gobiernos municipales.

reglamentación de control de pesos y dimensiones. Por otra parte, los principales problemas en el modo aéreo son: i) falta de planificación y priorización de intervenciones; ii) insuficiencia de infraestructura aeroportuaria y equipos aeronáuticos; iii) insuficiencia del mantenimiento de la infraestructura; y iv) débil capacidad institucional y de gestión del sector.

- 2.8 **Estrategia del Gobierno de Bolivia.** El Plan Nacional de Desarrollo 2006-2011 (PND), sentó las bases de las áreas y sectores considerados prioritarios por el gobierno e identificó al sector transporte como un área estratégica de cooperación para el periodo 2011-2015. El sector transporte se plasma en la propuesta económica y social en el pilar Bolivia Productiva. El PND identifica y postula al sector transporte como un inductor importante del desarrollo económico, reconoce sus debilidades estructurales actuales y determina la necesidad de intervenir en todos los modos. La Agenda Patriótica del Bicentenario 2025 incluye el acceso a la infraestructura, los servicios de comunicación y transporte, e identifica la legislación, regulación y fiscalización como herramientas básicas específicas para asegurar el acceso universal. El Plan de Gobierno 2010-2015 y el Plan de Inversiones asociado, detallan los proyectos de inversión pública para la consecución de los objetivos del PND.
- 2.9 **Estrategia del Banco.** La Estrategia de País (GN-2631-1) aprobada en septiembre de 2011 está alineada con las prioridades nacionales reflejadas en el PND. La Nota Sectorial de Transporte, que acompaña a la estrategia, establece el apoyo del Banco al Gobierno del Estado Plurinacional de Bolivia (GdB) en la financiación de proyectos estratégicos en todos los modos de transporte, a través de programas de inversión como de políticas, dando prioridad al incremento de la integración del país, la reducción de las brechas de la infraestructura existente, la programación de inversiones y la preservación del patrimonio de infraestructura de transporte. Este proyecto se enmarca en dos de las cinco prioridades sectoriales del Banco definidas en el Informe sobre el Noveno Aumento General de Recursos (GCI-9) (AB-2764): i) infraestructura para la competitividad y el bienestar social; e ii) integración regional y global competitiva; y contribuye al cumplimiento de dos metas: a) financiamiento para países pequeños y vulnerables; y b) financiamiento para respaldar la cooperación e integración regional.
- 2.10 **Objetivo.** El objetivo del programa es contribuir a mejorar la calidad de los servicios de transporte y la integración nacional e internacional del país, permitiendo el traslado seguro y eficiente de personas y bienes, a través del desarrollo e implementación del marco reglamentario, regulatorio y técnico de la nueva Ley General de Transporte, con el fin de contribuir con la reforma del sector transporte que está llevando a cabo el GdB. El programa contribuirá con los objetivos específicos de apoyar la planificación y programación plurianual del sector en forma integral, la priorización de las intervenciones en la infraestructura de transporte, y la gestión y preservación del patrimonio existente, prolongando y mejorando la vida útil de la infraestructura.
- 2.11 Las acciones de reformas a ser desarrolladas en este programa se apoyarán por medio de un Préstamo de Reformas de Política (PBL, por sus siglas en inglés)

concebido bajo la modalidad programática, consistente en tres operaciones independientes pero técnicamente relacionadas. La modalidad programática es apropiada debido a la complejidad y el largo plazo que abarcan las acciones secuenciales para el desarrollo, amplia socialización e implementación de las reformas incluidas en el programa.

- 2.12 La planificación, programación y priorización de los proyectos de infraestructura deben considerar las necesidades de gestión y mantenimiento, cuantificar los recursos financieros necesarios, incorporar las sinergias multisectoriales y responder a la demanda creciente con sostenibilidad social y ambiental. La construcción y mantenimiento de infraestructura contribuye a la provisión de servicios de adecuada calidad, promoviendo el crecimiento sostenible e inclusivo. La provisión y gestión de infraestructura contribuye al desarrollo y crecimiento económico, mejora la competitividad y la productividad, mantiene la cohesión e integración territorial, y permite mejorar la calidad de vida y la inclusión social.
- 2.13 Esta primera operación constará de tres componentes: i) sostenibilidad del marco macroeconómico; ii) un componente basado en políticas; y iii) un componente de asistencia técnica. La estructura de esta primera operación es adecuada dado el alcance de las actividades requeridas para desarrollar e implementar las reformas en el sector, y proveer incentivos para llevar adelante las mismas. El componente de asistencia técnica resulta crítico para el éxito del programa, dada la falta de experiencia específica en el país en la implementación de reformas en el sector.
- 2.14 El objetivo del componente de reforma de política (US\$104 millones) será contribuir al desarrollo del nuevo marco sectorial, apoyando: i) los reglamentos generales y específicos, por modo de transporte; ii) la planificación, priorización y programación de inversiones en infraestructura de transporte; y iii) la preservación del patrimonio existente. El objetivo del componente de asistencia técnica (US\$2 millones) será apoyar las actividades necesarias para la adecuada implementación del programa de reformas, incluyendo: a) el desarrollo de estudios técnicos, plan nacional de logística, plan maestro de transporte, plan sectorial de desarrollo de transporte, etc.; y b) actualizar herramientas de planificación, como el inventario vial, y el relevamiento de condición de estado de la infraestructura.

### III. ASPECTOS TÉCNICOS Y CONOCIMIENTO DEL SECTOR

- 3.1 **Aspectos institucionales.** El prestatario es el Estado Plurinacional de Bolivia y el MOPSV, a través de su VMT, será responsable de la ejecución de la operación y de asegurar el cumplimiento oportuno de los compromisos establecidos.
- 3.2 **Conocimiento sectorial.** El Plan Maestro de Transporte por Superficie (2000, actualizado en 2005), busca definir y programar las acciones e intervenciones apropiadas para mejorar los programas de transporte, fortalecer las instituciones responsables del sector y formular un plan de inversiones priorizado para el corto, mediano y largo plazo. El plan sectorial de desarrollo de transportes (2009) presenta el estado de situación, incluyendo el análisis de actores, evaluación del

sector, y las propuestas de desarrollo sectorial conteniendo objetivos, indicadores y metas estratégicas para los distintos modos de transporte.

- 3.3 **Monitoreo y evaluación.** Se incluirá el plan de monitoreo y evaluación dentro del programa. Los principales productos esperados son: i) nuevos reglamentos y regulaciones aprobados; y ii) herramientas de planificación actualizadas: inventario calificado de la infraestructura, etc. Los principales resultados esperados son: i) mejora de calidad de servicio; ii) construcción de nueva infraestructura y adecuación de infraestructura existente de acuerdo con programas y priorizaciones de mediano y largo plazo; y iii) ampliación del alcance de los programas de preservación de la infraestructura.

#### **IV. SALVAGUARDAS Y ASPECTOS FIDUCIARIOS**

- 4.1 **Auditores.** El Organismo Ejecutor (OE) establecerá y mantendrá controles y registros contables adecuados y deberá presentar al Banco estados financieros auditados del programa, al final de cada año fiscal, así como al final del programa. El OE deberá garantizar que se mantiene el personal con la adecuada formación financiera y contable, y experiencia en auditoría.
- 4.2 **Medio ambiente.** El proyecto no generará impactos ambientales y sociales negativos como parte de su implementación. El sistema de clasificación de salvaguardia ambiental y social no requiere una clasificación para el PBL. Sin embargo, dada la estructura de esta operación, la política de salvaguardias y filtros de clasificación se llevaron a cabo para clasificar la operación. El componente de asistencia técnica financiará estudios y consultorías específicas requeridas para contribuir al cumplimiento de las condiciones de política. La operación está clasificada como "C".

#### **V. OTROS ASUNTOS**

- 5.1 El VMT proveerá la información y hará el seguimiento del cumplimiento de los requisitos de la Matriz de Políticas, que será definida durante la preparación del programa y se presentará en la Propuesta de Desarrollo de la Operación (POD).

#### **VI. RECURSOS Y CRONOGRAMA**

- 6.1 La preparación del programa será apoyada por una cooperación técnica (BO-T1109). Se prevé que el envío del Borrador de Propuesta de Préstamo al Comité de Políticas Operativas será el 19 de febrero de 2014, y se espera que la consideración por parte del Directorio sea el 26 de marzo de 2014. El costo de preparación (consultorías y misiones) será de US\$101.000, y se detalla en el Anexo V.

# CONFIDENCIAL

<sup>1</sup> La información contenida en este Anexo es de carácter deliberativo, y por lo tanto confidencial, de conformidad con la excepción relativa a “Información Deliberativa” contemplada en el párrafo 4.1 (g) de la “Política de Acceso al Información” del Banco (Documento GN-1831-28).

## SAFEGUARD POLICY FILTER REPORT

<b>PROJECT DETAILS</b>	<b>IDB Sector</b>	Transport
	<b>Type of Operation</b>	Other Lending or Financing Instrument
	<b>Additional Operation Details</b>	
	<b>Investment Checklist</b>	Infrastructure Road and Rail
	<b>Team Leader</b>	Taddia, Alejandro Pablo ( <a href="mailto:alejandrota@iadb.org">alejandrota@iadb.org</a> )
	<b>Project Title</b>	PBL Program Sector Reforms Transportation
	<b>Project Number</b>	BO-L1089
	<b>Safeguard Screening Assessor(s)</b>	Brandao, Rosana Diniz (rosanab@iadb.org)
	<b>Assessment Date</b>	2013-06-21
	<b>Additional Comments</b>	El préstamo tendrá un componente que se desembolsará como un PBL y un componente de cooperación técnica. Con relación a la evaluación de riesgo, la misma no será necesaria dado que el programa apoyará exclusivamente el fortalecimiento de la capacidad institucional del ejecutor en la materia de adaptación al cambio climático.

<b>SAFEGUARD POLICY FILTER RESULTS</b>	<b>Type of Operation</b>	Loan Operation	
	<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 project includes activities to close current “adaptation deficits” or to increase the capacity of human and natural systems to adapt to a changing climate.	(B.04)
		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)
		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>	<p>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. The project triggered the Disaster Risk Management policy (OP-704). A Disaster Risk Assessment (DRA), is required, as established under Directive A-2 of the DRM (Policy OP-704). Please contact a Natural Disaster Specialist in VPS/ESG or INE/RND for guidance.</p> <p>Also: if the project needs to be modified to increase resilience to climate change, consider the: (i) possibility of classification as adaptation project; and (ii) additional financing options. Please contact a INE/CCS adaptation specialist for guidance.</p> <p>The project triggered the Other Risks policy (B.04): climate risk. Please include sections on how climate risk will be dealt with in the ESS as well as client documents (EIA, EA, etc);Recommend addressing risks from gradual changes in climate for the project in cost/benefit and credit risk analyses as well as TORs for engineering studies.</p>
	<b>Additional Comments:</b>	

<b>ASSESSOR DETAILS</b>	<b>Name of person who completed screening:</b>	Brandao, Rosana Diniz (rosanab@iadb.org)
	<b>Title:</b>	Transport Specialist
	<b>Date:</b>	2013-06-21

## SAFEGUARD SCREENING FORM

<b>PROJECT DETAILS</b>	<b>IDB Sector</b>	Transport
	<b>Type of Operation</b>	Other Lending or Financing Instrument
	<b>Additional Operation Details</b>	
	<b>Country</b>	BOLIVIA
	<b>Project Status</b>	
	<b>Investment Checklist</b>	Infrastructure Road and Rail
	<b>Team Leader</b>	Taddia, Alejandro Pablo (alejandrot@iadb.org)
	<b>Project Title</b>	PBL Program Sector Reforms Transportation
	<b>Project Number</b>	BO-L1089
	<b>Safeguard Screening Assessor(s)</b>	Brandao, Rosana Diniz (rosanab@iadb.org)
	<b>Assessment Date</b>	2013-06-21
	<b>Additional Comments</b>	El Préstamo tundra un componente que se desembolsará como un PBL y un componente de cooperación técnica. Con relación a la evaluación de riesgo, la misma no será necesaria dado que el Programa apoyará exclusivamente el fortalecimiento de la capacidad institucional del ejecutor en la materia de adaptación al cambio climático

<b>PROJECT CLASSIFICA TION SUMMARY</b>	<b>Project Category:</b> C	<b>Override Rating:</b>	<b>Override Justification:</b>
	<b>Conditions/ Recommendations</b>		<b>Comments:</b>
		<input type="checkbox"/> No environmental assessment studies or consultations are required for Category "C" operations. <input type="checkbox"/> 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.). <input type="checkbox"/> 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.	

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

<b>DISASTER SUMMARY</b>	<p><b>Details</b></p> <p>The Project should include the necessary measures to reduce disaster risk to acceptable levels as determined by the Bank on the basis of generally accepted standards and practices. Alternative prevention and mitigation measures that decrease vulnerability must be analyzed and included in project design and implementation as applicable. These measures should include safety and contingency planning to protect human health and economic assets. Expert opinion and adherence to international standards should be sought, where reasonably necessary.</p>	<p><b>Actions</b></p> <p>A Disaster Risk Assessment (DRA), is required, as established under Directive A-2 of the DRM Policy OP-704). Please contact a Natural Disaster Specialist in VPS/ESG or INE/RND for guidance. Also: if the project needs to be modified to increase resilience to climate change, consider the: (i) possibility of classification as adaptation project; and (ii) additional financing options. Please contact a INE/CCS adaptation specialist for guidance.</p> <p>The project triggered the Other Risks policy (B.04) climate risk. Please include sections on how climate risk will be dealt with in the ESS as well as client documents (EIA, EA, etc.). Recommend addressing risks from gradual changes in climate for the project in cost/benefit and credit risk analyses as well as TORs for engineering studies.</p>
-------------------------	---	--

<b>ASSESSOR DETAILS</b>	<b>Name of person who completed screening:</b>	Brandao, Rosana Diniz (rosanab@iadb.org)
	<b>Title:</b>	Transport Specialist
	<b>Date:</b>	2013-06-21

## ESTRATEGIA AMBIENTAL Y SOCIAL

### I. ANTECEDENTES

- 1.1. **Sector transporte.** El sector está condicionado por la mediterraneidad del país, con implicaciones directas sobre el grado de dependencia de países vecinos, altos costos de transporte y de construcción de obras y dificultad para el financiamiento de algunos proyectos. Más del 95% del comercio internacional no gasífero se realiza a través de las redes terrestres, lo que convierte al sector transporte en un componente fundamental para la integración regional de Bolivia.
- 1.2. **Modo vial.** El país presenta una de las tasas de desarrollo vial<sup>1</sup> más bajas de la región, con 0,07 km de vías por cada km<sup>2</sup> de superficie; solo el 37% de la Red Vial Fundamental (RVF) está pavimentada, lo que equivale al 8% de la red total. En los últimos cinco años, aproximadamente el 40% de la inversión pública se ha destinado a infraestructura de transporte. Sin embargo, debido a la magnitud de las brechas, los montos invertidos han resultado insuficientes. Particularmente crítica resulta la falta de mantenimiento de las inversiones realizadas, a lo que se destinan aproximadamente US\$40 millones al año (0,1% del PIB de 2010).
- 1.3. **Modo aéreo.** Bolivia cuenta con una red de 38 aeropuertos con operaciones comerciales, de los cuales 20 componen la red principal. Los aeropuertos de La Paz (El Alto), Cochabamba y Santa Cruz, asociados con los principales nodos económicos urbanos del país, totalizan el 82% de la demanda y son administrados por Servicios Aeroportuarios Bolivia S.A.. El resto de los aeropuertos son gestionados directamente por la Administración de Aeropuertos y Servicios Auxiliares a la Navegación Aérea. En general, existen deficiencias en la infraestructura de los aeropuertos y un rezago tecnológico, por lo que se requieren inversiones en mejoras de infraestructura y equipamiento que garanticen niveles de servicio adecuados y los más altos estándares de seguridad aérea. Sin embargo, no se cuenta con la estructura institucional ni las herramientas de gestión necesarias para la adecuada atención de las necesidades de inversión y mantenimiento que garanticen la sostenibilidad de las inversiones, por lo que requieren además de un apoyo en el desarrollo de las capacidades institucionales.
- 1.4. **El problema.** Entre los principales problemas que se presentan en el modo vial se encuentran: i) instrumentos de planificación, priorización y programación de inversiones desactualizados o inexistentes; ii) limitaciones en el mantenimiento preventivo y rutinario; iii) falta de política de seguridad vial; y iv) falta de una reglamentación de control de pesos y dimensiones. Por otra parte, los principales problemas en el modo aéreo son: i) falta de planificación y priorización de intervenciones; ii) insuficiencia de infraestructura aeroportuaria y equipos aeronáuticos; iii) insuficiencia del mantenimiento de la infraestructura; y iv) débil capacidad institucional y de gestión del sector.

---

<sup>1</sup> La red vial, de 74.831 km de longitud, está dividida en tres niveles funcionales: la RVF a cargo del gobierno nacional (16.054 km); la red vial departamental (19.285 km), administrada por las gobernaciones; y la red vial municipal (39.492 km), administrada por los gobiernos municipales.

- 1.5. **Estrategia del Gobierno de Bolivia.** El Plan Nacional de Desarrollo 2006-2011 (PND), sentó las bases de las áreas y sectores considerados prioritarios por el gobierno e identificó al sector transporte como un área estratégica de cooperación para el periodo 2011-2015. El sector transporte se plasma en la propuesta económica y social en el pilar Bolivia Productiva. El PND, identifica y postula al sector transporte como un inductor importante del desarrollo económico, reconoce sus debilidades estructurales actuales y determina la necesidad de intervenir en todos los modos. La Agenda Patriótica del Bicentenario 2025 incluye el acceso a la infraestructura, los servicios de comunicación y transporte, e identifica la legislación, regulación y fiscalización como herramientas básicas específicas para asegurar el acceso universal. El Plan de Gobierno 2010-2015 y el Plan de Inversiones asociado, detallan los proyectos de inversión pública para la consecución de los objetivos del PND.
- 1.6. **Estrategia del Banco.** La Estrategia de País (GN-2631-1) aprobada en septiembre de 2011 está alineada con las prioridades nacionales reflejadas en el PND. La Nota Sectorial de Transporte, que acompaña a la estrategia, establece el apoyo del Banco al Gobierno del Estado Plurinacional de Bolivia (GdB) en la financiación de proyectos estratégicos en todos los modos de transporte, a través de programas de inversión como de políticas, dando prioridad al incremento de la integración del país, la reducción de las brechas de la infraestructura existente, la programación de inversiones y la preservación del patrimonio de infraestructura de transporte. Este proyecto se enmarca en dos de las cinco prioridades sectoriales del Banco definidas en el Informe sobre el Noveno Aumento General de Recursos (GCI-9) (AB-2764): i) infraestructura para la competitividad y el bienestar social; e ii) integración regional y global competitiva; y contribuye al cumplimiento de dos metas: a) financiamiento para países pequeños y vulnerables; y b) financiamiento para respaldar la cooperación e integración regional.
- 1.7. **Objetivo.** El objetivo del programa es contribuir a mejorar la calidad de los servicios de transporte y la integración nacional e internacional del país, permitiendo el traslado seguro y eficiente de personas y bienes, a través del desarrollo e implementación del marco reglamentario, regulatorio y técnico de la nueva Ley General de Transporte, con el fin de contribuir con la reforma del sector transporte que está llevando a cabo el GdB. El programa contribuirá con los objetivos específicos de apoyar la planificación y programación plurianual del sector en forma integral, la priorización de las intervenciones en la infraestructura de transporte, y la gestión y preservación del patrimonio existente, prolongando y mejorando la vida útil de la infraestructura.
- 1.8. Las acciones de reformas a ser desarrolladas en este programa se apoyarán por medio de un Préstamo de Reformas de Política (PBL, por sus siglas en inglés) concebido bajo la modalidad programática, consistente en tres operaciones independientes pero técnicamente relacionadas. La modalidad programática es apropiada debido a la complejidad y el largo plazo que abarcan las acciones secuenciales para el desarrollo, amplia socialización e implementación de las reformas incluidas en el programa.

- 1.9. La planificación, programación y priorización de los proyectos de infraestructura deben considerar las necesidades de gestión y mantenimiento, cuantificar los recursos financieros necesarios, incorporar las sinergias multisectoriales y responder a la demanda creciente con sostenibilidad social y ambiental. La construcción y mantenimiento de infraestructura contribuye a la provisión de servicios de adecuada calidad, promoviendo el crecimiento sostenible e inclusivo. La provisión y gestión de infraestructura contribuye al desarrollo y crecimiento económico, mejora la competitividad y la productividad, mantiene la cohesión e integración territorial, y permite mejorar la calidad de vida y la inclusión social.
- 1.10. Esta primera operación constará de tres componentes: i) sostenibilidad del marco macroeconómico; ii) un componente basado en políticas; y iii) un componente de asistencia técnica. La estructura de esta primera operación es adecuada dado el alcance de las actividades requeridas para desarrollar e implementar las reformas en el sector, y proveer incentivos para llevar adelante las mismas. El componente de asistencia técnica resulta crítico para el éxito del programa, dada la falta de experiencia específica en el país en la implementación de reformas en el sector.
- 1.11. El objetivo del componente de reforma de política (US\$104 millones) será contribuir al desarrollo del nuevo marco sectorial, apoyando: i) los reglamentos generales y específicos, por modo de transporte; ii) la planificación, priorización y programación de inversiones en infraestructura de transporte; y iii) la preservación del patrimonio existente. El objetivo del componente de asistencia técnica (US\$2 millones) será apoyar las actividades necesarias para la adecuada implementación del programa de reformas, incluyendo: a) desarrollo de estudios técnicos, plan nacional de logística, plan maestro de transporte, plan sectorial de desarrollo de transporte, etc.; y b) actualizar herramientas de planificación, como el inventario vial, y el relevamiento de condición de estado de la infraestructura.
- 1.12. **Medio ambiente.** El proyecto no generará impactos ambientales y sociales negativos como parte de su implementación. El sistema de clasificación de salvaguardia ambiental y social no requiere una clasificación para el PBL. Sin embargo, dada la estructura de esta operación, la política de salvaguardias y filtros de clasificación se llevaron a cabo para clasificar la operación. El componente de asistencia técnica financiará estudios y consultorías específicas requeridas para contribuir al cumplimiento de las condiciones de política. La operación está clasificada como "C".

## II. MARCO REGULATORIO

- 2.1. El organismo rector es el Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda (MOPSV) quien cuenta con el Viceministerio de Transportes (VMT), integrado por dos direcciones, la Dirección General de Transporte Terrestre, Fluvial y Lacustre y la Dirección General de Transporte Aéreo. El VMT tiene entre sus funciones la responsabilidad de proponer políticas y normas, y aplicar los planes sectoriales de transporte terrestre, marítimo, fluvial, lacustre, ferroviario y aéreo, en el marco de las estrategias nacionales del desarrollo nacional, que garanticen el acceso de la población a un sistema de transporte integral en sus diversas modalidades.

- 2.2. La Administradora Boliviana de Carreteras (ABC) es una entidad de derecho público autárquica, con personalidad jurídica y patrimonio propio, y con autonomía de gestión técnica, administrativa, económica-financiera, de duración indefinida, bajo tuición del MOPSV. La Ley N°3507 de creación de la ABC fue promulgada en fecha 27 de octubre de 2006 y publicada en la Gaceta Oficial el 6 de noviembre de 2006.
- 2.3. El Decreto Supremo 28946 de 25 de noviembre de 2006, reglamenta parcialmente la ley de creación de la ABC, estableciendo, entre otros, su naturaleza jurídica, su misión institucional, sus atribuciones y funciones y su estructura organizacional. Entre sus funciones, la ABC lleva a cabo la administración de los peajes, pesajes y dimensiones de la RVF mediante Vías Bolivia (VB) que es una entidad pública descentralizada bajo la tuición de la ABC, creada mediante Decreto Supremo No. 28948 de 25 de noviembre de 2006.
- 2.4. La ABC ejecuta actualmente cinco préstamos del Banco: i) 1101/SF-BO Corredor de Integración Santa Cruz - Puerto Suarez; ii) 1597/SF-BO Programa Vial del Corredor Norte, Tramo La Paz - Caranavi; iii) 1833/SF-BO Programa de Mejoramiento del Tramo Santa Bárbara - Rurrenabaque del Corredor Norte; iv) 1940/BL-BO Programa de Mantenimiento Vial por Estándares; y v) 2233/BL-BO Programa de Conservación Vial del Corredor Este-Oeste. También existe una operación, que está siendo ejecutada por VPS/ESG, vinculada a un proyecto vial: 1099/SF-BO Programa de Protección Socio Ambiental del Corredor Santa Cruz-Puerto Suarez.
- 2.5. **Aspectos legislativos.** En agosto de 2011 se aprobó la Ley General de Transporte (Ley 165), cuyo objetivo es “establecer los lineamientos normativos generales técnicos, económicos, sociales y organizacionales del transporte, considerado como un Sistema de Transporte Integral (STI), en sus modalidades aérea, terrestre, ferroviaria y acuática (marítima, fluvial y lacustre) que regirán en todo el territorio del Estado Plurinacional de Bolivia a fin de contribuir al vivir bien”. Esta ley establece la necesidad y obligatoriedad de desarrollar reglamentos a nivel general en el sector transporte y para cada uno de sus modos, en un periodo de dos años desde su aprobación. El MOPSV, a través de su VMT está desarrollando y socializando los reglamentos priorizados, y coordinando con otras instancias gubernamentales la preparación de reglamentos específicos.
- 2.6. La Ley 165 condiciona las acciones de política en el modo ferroviario al cierre de la Empresa Nacional de Ferrocarriles del Estado. El modo acuático requiere la realización de una reingeniería, cuya ejecución aún no está contemplada. La injerencia del transporte urbano corresponde a municipalidades y departamentos. El transporte multimodal no está priorizado en la agenda del gobierno. De esta forma, los modos vial y aéreo serían objeto de este primer programa.

### III. ESTRATEGIA AMBIENTAL Y SOCIAL

- 3.1. La estrategia ambiental y social para el programa prevé:
- 3.2. Para el componente basado en políticas: no es necesario desarrollar una estrategia. No existen impactos sociales o ambientales generados por este componente.



- 3.3. Aun así, los temas de adaptación al cambio climático y emisiones de gases de efecto invernadero deberán ser incluidos por medio de políticas, instrucciones de servicio y especificaciones técnicas en los sectores de planeamiento, estudios y diseños.
- 3.4. Componente de cooperación técnica. La parte ambiental financiará actividades directamente relacionadas a la efectiva implementación de los temas ambientales y sociales en el marco del programa, incluyendo: i) servicios de consultoría para el desarrollo o actualización, en caso de ser necesario, de reglamentos, manuales, normas y especificaciones ambientales y sociales para la construcción, mantenimiento y rehabilitación de carreteras y también para las pistas y facilidades aeroportuarias; y ii) revisión y actualización del marco institucional. No existen impactos sociales o ambientales generados por este componente.
- 3.5. La implementación de esa estrategia deberá ser realizada en la primera operación y tendrá un costo aproximado de US\$150.000.
- 3.6. En este contexto, el programa no requiere un Informe de Gestión Ambiental y Social (IGAS) que integre la Propuesta de Desarrollo de Operaciones de la operación.

### ÍNDICE DE TRABAJO SECTORIAL CONCLUIDO Y PROPUESTO

Temas	Descripción	Fechas esperadas	Referencias y links a archivos técnicos
Opciones técnicas y de diseño.	Ley General de Transporte (No. 165). Borrador de Reglamentos de la Ley General de Transporte. Plan Sectorial de Transporte (2009). Plan Maestro de Transporte por Superficie (2005). Plan de Gestión de Mantenimiento Aeroportuario (2013). Plan Maestro Aeropuerto de Cobija (2013). Plan Maestro Aeropuerto de Trinidad (2013). Nota Sectorial Transporte 2011-2015. Agenda Patriótica 2025. Programa de Gobierno 2010-2015.	Concluida En preparación Concluido Concluido En preparación Concluido Concluido Concluido Concluida Concluida Concluido	Enlace (pendiente). A ser incluido en el POD. Enlace (pendiente). Enlace (pendiente). A ser incluido en el POD. A ser incluido en el POD. A ser incluido en el POD. A ser incluido en el POD. Enlace (pendiente). Enlace (pendiente). Enlace (pendiente).
Análisis de costos del proyecto y viabilidad económica.	Análisis costo-beneficio. Misiones de orientación y análisis.	10/2013 12/2013	Evaluación económica a ser incluida en el POD.
Administración financiera / aspectos fiduciarios y de ambiente de control.	Análisis de la capacidad fiduciaria del ejecutor. Misiones de orientación y análisis.	10/2013 12/2013	A ser incluido en el POD.
Recolección de información y análisis para reportar resultados.	Estudios técnicos, y recomendaciones. Equipo de proyecto; misión de orientación y misión de análisis.	10/2013 12/2013	Esquema de monitoreo y evaluación a ser incluido en el POD.
Análisis institucional, de personal, procedimientos y otros aspectos de capacidad de implementación.	Análisis de la capacidad técnica e institucional del organismo ejecutor. Misiones de orientación y análisis.	10/2013 12/2013	A ser incluido en el POD.
<i>Stakeholders</i> y el ambiente político.	Diseño del esquema institucional y marco jurídico para la implementación del proyecto. Misiones de orientación y análisis.	10/2013 12/2013	A ser incluido en el POD.
Salvaguardas sociales y ambientales; otros estudios ambientales.	Plan de manejo socio ambiental. Misiones de orientación y análisis.	10/2013 12/2013	PP, Anexos II y III. PMSA a ser incluido en el POD.
Gestión de riesgos en el proyecto.	Evaluación preliminar. Evaluación de alcance amplio para la operación.	Concluido 12/2013	PP, Apéndice II. A ser incluido en el POD.
Otros asuntos relevantes, incluyendo donantes, género, sostenibilidad, temas de país / sector.			

# CONFIDENCIAL

<sup>1</sup> La información contenida en este Anexo es de carácter deliberativo, y por lo tanto confidencial, de conformidad con la excepción relativa a “Información Deliberativa” contemplada en el párrafo 4.1 (g) de la “Política de Acceso al Información” del Banco (Documento GN-1831-28).