

DOCUMENTO DE COOPERACIÓN TÉCNICA

BOLIVIA

I. INFORMACIÓN BÁSICA DEL PROYECTO

▪ País/Región:	Bolivia
▪ Nombre de la CT:	Apoyo a la preparación y puesta en marcha del préstamo de programa de reforma de políticas del sector transporte
▪ Número de la CT:	BO-T1190
▪ Nombre de la operación vinculada:	Programa de reforma de políticas del Sector Transporte
▪ Número de la operación vinculada:	BO-L1089
▪ Equipo de proyecto:	Ramón Muñoz-Raskin, Jefe de Equipo (TSP/CBO); René Cortés, Jefe de Equipo Alterno (INE/TSP); Alejandro Taddia, Rosana Brandao y Virginia Navas (INE/TSP), Enrique Sossa (TSP/CBO); Harvey Scorcía (TSP/CVE); Zoraida Argüello, Carolina Escudero (FMP/CBO); Francisco Zegarra (CAN/CBO); y Bernardita Saez (LEG/SGO)
▪ Fecha autorización de síntesis de CT:	15 de marzo de 2013
▪ Tipo de operación:	Apoyo Operativo (OS)
▪ Donante:	Programa para países pequeños y vulnerables (SVC)
▪ Beneficiario:	Estado Plurinacional de Bolivia
▪ Organismo ejecutor:	Banco Interamericano de Desarrollo (TSP/CBO)
▪ Recursos BID solicitados:	US\$200.000
▪ Contrapartida local:	-
▪ Periodo de ejecución:	15 meses
▪ Periodo de desembolso:	21 meses
▪ Fecha de inicio:	Agosto de 2013
▪ Tipos de consultores:	Individuales y firmas
▪ Unidad de preparación:	División de Transporte (TSP/CBO)
▪ Unidad de ejecución:	TSP/CBO, con el apoyo de CAN/CBO
▪ Unidad responsable de desembolsos:	CAN/CBO
▪ CT incluida en la estrategia de país (s/n):	Sí
▪ CT incluida en el CPD (s/n):	Sí
▪ Prioridad sectorial GCI-9:	(b) Infraestructura para la competitividad y el bienestar social

II. OBJETIVOS Y JUSTIFICACIÓN

- 2.1 **Aspectos institucionales.** El Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda (MOPSV), creado mediante la Ley N° 3351 de Organización del Poder Ejecutivo del 21 de febrero del año 2006, tiene las atribuciones de formular, ejecutar, evaluar y fiscalizar políticas de vivienda, telecomunicaciones, transporte terrestre, fluvial, lacustre y aeronáutica civil. Por otra parte, el Viceministerio de Transportes (VMT) del MOPSV tiene las funciones, entre otras, de proponer políticas, reglamentos e instructivos para promover y regular el desarrollo del transporte en sus diferentes modos; proponer políticas, planes programas y proyectos de integración interna y externa del país y sus regiones; promover en el

marco del Plan Nacional de Desarrollo (PND), la construcción, mantenimiento y rehabilitación de la infraestructura caminera, ferroviaria, portuaria fluvial, lacustre y aérea, en el marco del interés y soberanía nacional, a través de las entidades sectoriales bajo tuición; coordinar con los operadores del sector las condiciones de seguridad en el servicio de transporte y vigilar la aplicación de las políticas, planes, proyectos y normas técnicas en el establecimiento y operación de los servicios de transporte.

- 2.2 **Ley General de Transporte.** 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 (STO), 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 diferentes 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 del VMT está actualmente coordinando en el desarrollo de los reglamentos priorizados.
- 2.3 **Modo vial.** La red vial en Bolivia tiene una longitud de 74.831 km y está dividida en tres niveles funcionales. La Red Vial Fundamental (RVF) (16.054 km) dependiente del gobierno nacional, está a cargo de la Administradora Boliviana de Carreteras (ABC). La Red Vial Departamental (19.285 km), es administrada por las gobernaciones, y la Red Vial Municipal (39.492 km) por las administraciones de éstos últimos. Sólo el 8% de la red vial boliviana se encuentra pavimentada lo cual representa elevados costos de transporte de cargas y de pasajeros, generando obstáculos para la integración y actividad económica.
- 2.4 **Modo aéreo.** Bolivia cuenta con una red de 38 aeropuertos en que operan vuelos comerciales, de los cuales 20 componen la red principal. Los aeropuertos de La Paz (El Alto), Cochabamba y Santa Cruz están asociados con los principales nodos económicos urbanos del país que suponen un 82% de la demanda¹. El resto de los aeropuertos son gestionados directamente por el sector público a través de la Administración de Aeropuertos y Servicios Auxiliares a la Navegación Aérea (AASANA). Sin embargo, actualmente no se cuenta con la estructura institucional ni las herramientas de gestión necesarias para la adecuada atención de las necesidades de mantenimiento que garanticen el óptimo funcionamiento de la infraestructura aeroportuaria y la sostenibilidad de las inversiones.
- 2.5 **Estrategia del Gobierno de Bolivia (GdB).** El PND y el Plan de Gobierno (PG) 2010-2015 de Bolivia cuentan con un nuevo marco de políticas públicas que, respetando la estabilidad macroeconómica en los diferentes sectores, real, fiscal, externo y monetario-cambiario, asegure un mayor crecimiento a través del aumento de la productividad y competitividad y una mayor equidad social a través de la lucha contra la pobreza. En lo productivo, el PND se orienta hacia el apoyo

¹ Estos tres aeropuertos son administrados por la empresa pública Servicios Aeroportuarios Bolivia S.A. Nacionalizada (SABSA Nacionalizada).

- prioritario a varios sectores estratégicos de la economía, incluyendo el sector transporte y resalta el nuevo rol del Estado como un actor central del desarrollo.
- 2.6 Las acciones del PND se agrupan alrededor de cuatro pilares principales: i) Bolivia Digna (programa socio comunitario); ii) Bolivia Democrática (programa de inclusión social y rediseño de la institucionalidad estatal); iii) Bolivia Productiva (programa económico); y iv) Bolivia Soberana (relacionamiento internacional del país). En lo productivo, el PND se orienta hacia el apoyo prioritario a varios sectores estratégicos de la economía, incluyendo el sector transporte, y resalta el nuevo rol del Estado como un actor central del desarrollo. El PND subordina el objeto de la infraestructura de transporte a la consecución de las metas de reducción de pobreza a través de la generación de empleos productivos. El PND, al identificar y postular al sector transporte como un inductor importante del desarrollo económico, reconoce también sus debilidades estructurales actuales y determina la necesidad de intervenir en todos los modos. Así, el PND establece como previsión del GdB la promoción de inversiones eficientes en infraestructura buscando una mayor vertebración interna e integración externa del país, a fin de incorporar a toda la población a las actividades productivas y a los mercados y servicios, así como lograr el acceso estratégico y competitivo de sus productos a los mercados de exportación.
- 2.7 **Estrategia del Banco.** La estrategia del Banco con Bolivia para el período 2011-2015 (GN-2631-1), fue desarrollada en concordancia con las prioridades nacionales reflejadas en el PND (2006-2011). En el marco de dicho plan, se han identificado siete áreas estratégicas de cooperación (Transporte, Agua y Saneamiento, Energía, Desarrollo infantil temprano, Salud, Educación y Fortalecimiento de la Gestión Pública). Adicionalmente, se prevén acciones en temas relacionados a los pueblos indígenas y cambio climático, como aéreas transversales de apoyo. La “Nota Sectorial de Transporte”, que acompaña a la estrategia, establece el apoyo del Banco al GdB en la financiación de proyectos estratégicos en todos los modos de transporte. Asimismo, las operaciones de transporte en Bolivia son consistentes con la prioridad del GCI-9 de infraestructura para la competitividad y el bienestar social.
- 2.8 **Programa de Reforma de Políticas (PBL) del sector transporte (BO-L1089).** El objetivo del programa BO-L1089 es fortalecer y consolidar el sector transporte a través de la profundización y ampliación de las propuestas establecidas en el PND. Las acciones de política a ser desarrolladas se agrupan en tres grandes áreas: i) ampliación de la oferta de transporte; ii) conservación del patrimonio existente; y iii) normatividad sectorial. Las acciones de política a ser desarrolladas en este programa se apoyarán por medio de un financiamiento de PBL.
- 2.9 Los modos de transporte que se incluirían en el programa son preliminarmente el vial, aéreo y los temas pertinentes de seguridad vial.
- 2.10 **Objetivo de la CT.** El objetivo de la presente CT es apoyar la preparación del programa mediante el financiamiento de actividades y consultorías clave para el diseño del mismo y apoyo a las acciones necesarias para el cumplimiento de

metas del PBL programático, permitiendo el desembolso de sus recursos. Esta CT ha sido priorizada en la programación del Banco acordada con Bolivia para el 2013.

III. DESCRIPCIÓN DE ACTIVIDADES

Las principales actividades a ser desarrolladas en el marco de esta CT incluyen:

- 3.1 **Componente 1. Apoyo técnico.** Comprende consultorías de apoyo técnico a la preparación de la nueva operación de conformidad con los lineamientos del Banco. Esta actividad proporcionará los insumos técnicos requeridos para la preparación de la operación, incluyendo: i) consultorías para apoyar y gestionar la definición de las condiciones especiales y los medios de verificación para el desembolso de los recursos del programa, incluyendo actividades como preparación de términos de referencia, apoyo en los procesos licitatorios y el apoyo al seguimiento y monitoreo del cumplimiento de los compromisos de políticas del GdB establecidos en el programa; ii) la actualización de diagnósticos de la situación del sector transporte del país y de su marco normativo, lo que generará los insumos necesarios para abordar las áreas de política a ser tratadas, y con un especial énfasis en las políticas prioritarias de la operación; y iii) la identificación de las áreas de apoyo prioritario, con especial énfasis en las áreas de política prioritaria de la operación.
- 3.2 **Componente 2. Preparación de insumos operativos y cumplimiento de metas del programa.** Comprende actividades de apoyo a la gestión y verificación del cumplimiento de las condiciones contractuales previas al primer desembolso del programa, incluyendo: i) consultorías técnicas especializadas para la revisión de la documentación de políticas que han sido desarrolladas para el cumplimiento de las metas del programa; ii) consultorías individuales para el apoyo a la gestión de las actividades relativas al cumplimiento de las condiciones del programa; y iii) servicios de consultoría técnica para apoyar al GdB en la preparación de documentos a ser considerados en la matriz de políticas. Asimismo, se realizarán talleres (para la preparación de las actividades) para el cumplimiento de las metas del programa y para generar apropiación del programa por el prestatario.

IV. PRESUPUESTO

- 4.1 El presupuesto de la CT es de US\$200.000 distribuidos según el siguiente detalle en el Cuadro 1:

Cuadro 1. Costos en dólares de Estados Unidos

Actividad/ Componente	Descripción	BID (US\$)	Contraparte (US\$)	Total (US\$)
Servicios de consultoría técnica individual	Apoyo y gestión de la definición de las condiciones especiales y los medios de verificación para el desembolso de los recursos del programa BO-L1089	20.000	-	20.000
Servicios de consultoría técnica individual	Actualización de diagnósticos de la situación del sector transporte del país y de su marco normativo e identificación de áreas de apoyo de corto y mediano plazo	30.000	-	30.000

Servicios de consultoría técnica individual	Apoyo al GdB en la preparación de documentos de la política	100.000	-	100.000
Servicios de consultoría técnica individual	Apoyo a la gestión y verificación del cumplimiento de las condiciones contractuales previas al primer desembolso del programa BO-L1089	30.000	-	30.000
Servicios de no consultoría	Talleres para la preparación de las actividades para el cumplimiento de las metas del programa y apropiación del programa por el gobierno	10.000	-	10.000
Otros	Imprevistos	10.000	-	10.000
Total		200.000	-	200.000

V. ORGANISMO EJECUTOR Y ESTRUCTURA DE EJECUCIÓN

- 5.1 La ejecución de la CT de apoyo operativo estará a cargo de la División de Transporte en Bolivia (TSP/CBO), con el apoyo de la División de Transporte en Washington, DC (INE/TSP). Esta ejecución se justifica por una parte en la experiencia del Banco en el desarrollo de los instrumentos operativos y técnicos planteados para este tipo de operaciones y por otra parte por el conocimiento de TSP/CBO del ámbito de trabajo de este apoyo operativo. El GdB solicitó al Banco la ejecución de la CT, según se refleja en la ayuda de memoria del documento de programación de país (Anexo I).
- 5.2 La contraparte técnica del Banco para la ejecución de la CT será el MOPSV, a través del VMT, quien cuenta con personal técnico especializado asignado a la preparación del programa. Si una vez identificada la matriz de políticas del programa, el Banco considera que la capacidad del VMT es insuficiente para cumplir con las condiciones contractuales de la operación o para realizar las actividades de contraparte técnica de esta CT, se explorarán opciones de apoyo técnico específico al VMT mediante recursos del Componente 2 de esta CT.
- 5.3 El seguimiento de la ejecución será realizado a través de los siguientes mecanismos: i) reuniones técnicas de trabajo entre el MOPSV, el Banco y los consultores; y ii) la revisión conjunta de los informes técnicos a ser presentados por los consultores.

VI. MATRIZ DE RESULTADOS

6.1 A continuación se presentan los indicadores de productos y resultados de la CT.

Indicadores de producto	Unidad	Línea de Base	Meta	Medios de verificación
P1. Talleres para la revisión de metas y apropiación del programa por el gobierno	Taller	0	2	Actas de registro de los participantes en los talleres
P2. Estudio para el diagnóstico de la situación del sector transporte del país y de su marco normativo	Documento	0	1	Informe aprobado por el jefe de equipo
Indicadores de resultado	Unidad	Línea de Base	Meta	Medios de verificación
R1. Propuesta para el Desarrollo de la Operación aprobada	Documento	0	1	POD <i>post</i> QRR aprobado
R.2 Matrices de políticas y medios de verificación acordadas	Documento	0	1	Ayuda de memoria

VII. RIESGOS DEL PROYECTO Y ASPECTOS ESPECIALES

- 7.1 Al tratarse de una CT de apoyo operativo que apoya el diseño y ejecución de un préstamo basado en políticas cuya programación, diseño y ejecución se ha acordado con el GdB, el equipo de proyecto no ha identificado riesgos significativos asociados a la ejecución de la misma. La posible rotación de personal dentro del MOPSV sería mitigada con un acompañamiento continuo del equipo de proyecto.
- 7.2 Cabe señalar que para que el apoyo provisto mediante las acciones contempladas en la presente CT sea plenamente efectivo, deberán realizarse esfuerzos por lograr el involucramiento continuo y compromiso del GdB con las acciones puntuales a ser desarrolladas en el marco de la presente CT, así como con la ejecución de la operación BO-L1089.
- 7.3 Las contrataciones se realizarán de conformidad con lo establecido en las políticas de adquisiciones del BID (GN-2349-9 y GN-2350-9).

VIII. EXCEPCIONES A LAS POLÍTICAS DEL BANCO

- 8.1 Ninguna.

IX. CLASIFICACIÓN DE MEDIO AMBIENTE Y SOCIAL

- 9.1 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 socio-ambientales, la clasificación de esta operación es categoría "C". Ver Anexo IV.

ANEXOS:

Anexo I. Documento de Programación de País

Anexo II. Términos de Referencia

Anexo III. Plan de Adquisiciones

Anexo IV. Filtro de Política de Salvaguardias y Formulario de Análisis de Salvaguardias

**TÉRMINOS DE REFERENCIA
BOLIVIA**

**APOYO A LA PREPARACIÓN Y PUESTA EN MARCHA DEL PRÉSTAMO DE PROGRAMA DE
REFORMA DE POLÍTICAS DEL SECTOR TRANSPORTE | BO-T1190**

DIAGNÓSTICO Y RECOMENDACIONES DE ACTUACIÓN PARA EL SECTOR TRANSPORTE

I. ANTECEDENTES

El Banco Interamericano de Desarrollo (BID) periódicamente lleva a cabo diagnósticos sectoriales para el sector transporte en los países de la región con el fin de mejorar su entendimiento y actualizar la estrategia del sector, adecuando su política de asistencia institucional, técnica y financiera a las necesidades de los mismos.

1.1 Aspectos institucionales. El Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda (MOPSV), creado mediante Ley N° 3351 de Organización del Poder Ejecutivo del 21 de febrero del año 2006, tiene las atribuciones de formular, ejecutar, evaluar y fiscalizar políticas de vivienda, telecomunicaciones, transporte terrestre, fluvial, lacustre y aeronáutica civil. Por otra parte, el Viceministerio de Transportes del MOPSV tiene las funciones, entre otras, de proponer políticas, reglamentos e instructivas para promover y regular el desarrollo del transporte en sus diferentes modos; proponer políticas, planes programas y proyectos de integración interna y externa del país y sus regiones; promover en el marco del Plan Nacional de Desarrollo, la construcción, mantenimiento y rehabilitación de la infraestructura caminera, ferroviaria, portuaria fluvial, lacustre y aérea, en el marco del interés y soberanía nacional, a través de las entidades sectoriales bajo tuición; coordinar con los operadores del sector las condiciones de seguridad en el servicio de transporte y vigilar la aplicación de las políticas, planes, proyectos y normas técnicas en el establecimiento y operación de los servicios de transporte.

1.2 Ley General de Transporte. 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 –STO, 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 diferentes 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 está actualmente coordinando en el desarrollo de los reglamentos priorizados.

1.3 Modo Vial. La red vial en Bolivia tiene una longitud de 74.831 kilómetros (km) y está dividida en tres niveles funcionales. La Red Vial Fundamental (RVF) con 16.054 km dependiente del gobierno nacional, está a cargo de la Administradora Boliviana de Carreteras (ABC). La red vial departamental (19.285 km), es administrada por las Gobernaciones, y la red vial municipal (39.492 km) por las administraciones de éstos últimos. Sólo el 8% de la red vial boliviana se encuentra pavimentada lo cual representa

elevados costos de transporte de cargas y de pasajeros, generando obstáculos para la integración y actividad económica.

1.4 **Modo Aéreo.** Bolivia cuenta con una red de 38 aeropuertos en que operan vuelos comerciales, de los cuales 20 componen la red principal. Los aeropuertos de La Paz (El Alto), Cochabamba y Santa Cruz están asociados con los principales nodos económicos urbanos del país que suponen un 82% de la demanda¹. El resto de los aeropuertos son gestionados directamente por el sector público a través de la Administración de Aeropuertos y Servicios Auxiliares a la Navegación Aérea (AASANA). Sin embargo, actualmente no se cuenta con la estructura institucional ni las herramientas de gestión necesarias para la adecuada atención de las necesidades de mantenimiento que garanticen el óptimo funcionamiento de la infraestructura aeroportuaria y la sostenibilidad de las inversiones.

1.5 **Estrategia del Gobierno de Bolivia (GdB).** El Plan Nacional de Desarrollo (PND) y el Plan de Gobierno 2010-2015 (PG) de Bolivia cuentan con un nuevo marco de políticas públicas que, respetando la estabilidad macroeconómica en los diferentes sectores, real, fiscal, externo y monetario-cambiario, asegure un mayor crecimiento a través del aumento de la productividad y competitividad y una mayor equidad social a través de la lucha contra la pobreza. En lo productivo, el PND se orienta hacia el apoyo prioritario a varios sectores estratégicos de la economía, incluyendo el sector transporte, y resalta el nuevo rol del Estado como un actor central del desarrollo.

1.6 Las acciones del PND se agrupan alrededor de 4 pilares principales: (i) Bolivia Digna – programa socio comunitario; (ii) Bolivia Democrática – programa de inclusión social y rediseño de la institucionalidad estatal; (iii) Bolivia Productiva – programa económico; y (iv) Bolivia Soberana – relacionamiento internacional del país. En lo productivo, el PND se orienta hacia el apoyo prioritario a varios sectores estratégicos de la economía, incluyendo el sector transporte, y resalta el nuevo rol del Estado como un actor central del desarrollo. El PND subordina el objeto de la infraestructura de transporte a la consecución de las metas de reducción de pobreza a través de la generación de empleos productivos. El PND, al identificar y postular al sector transporte como un inductor importante del desarrollo económico, reconoce también sus debilidades estructurales actuales y determina la necesidad de intervenir en todos los modos. Así, el PND establece como previsión del GdB la promoción de inversiones eficientes en infraestructura buscando una mayor vertebración interna e integración externa del país, a fin de incorporar a toda la población a las actividades productivas y a los mercados y servicios, así como lograr el acceso estratégico y competitivo de sus productos a los mercados de exportación.

1.7 **Estrategia del Banco.** La estrategia del Banco con Bolivia para el período 2011-2015 (GN-2631-1), fue desarrollada en concordancia con las prioridades nacionales reflejadas en el PND (2006-2011). En el marco de dicho plan, se han identificado siete áreas estratégicas de cooperación (Transporte, Agua y Saneamiento, Energía, Desarrollo

¹ Estos tres aeropuertos son administrados por la empresa pública Servicios Aeroportuarios Bolivia S.A. Nacionalizada (SABSA Nacionalizada)

Infantil Temprano, Salud, Educación y Fortalecimiento de la Gestión Pública). Adicionalmente, se prevén acciones en temas relacionados a los pueblos indígenas y cambio climático, como aéreas transversales de apoyo. La “Nota Sectorial de Transporte”, que acompaña a la estrategia, establece el apoyo del Banco al GdB en la financiación de proyectos estratégicos en todos los modos de transporte. Asimismo, las operaciones de transporte en Bolivia son consistentes con la prioridad del GCI-9 de Infraestructura para la competitividad y el bienestar social.

1.8 Programa de Reforma de Políticas del Sector Transporte BO L1089. El objetivo del Programa BO L1089 es fortalecer y consolidar el sector transporte a través de la profundización y ampliación de las propuestas establecidas en el PND. Las acciones de política a ser desarrolladas se agrupan en tres grandes áreas: i) ampliación de la oferta de transporte; ii) conservación del patrimonio existente; y iii) normatividad sectorial. Las acciones de política a ser desarrolladas en este Programa se apoyarán por medio de un financiamiento de un Programa de Reformas de Política (PBL).

1.9 Los modos de transporte que se incluirían en el Programa son preliminarmente el vial, aéreo y los temas pertinentes de seguridad vial.

II. OBJETIVOS DE LA CONSULTORÍA

2.1 La presente consultoría busca ampliar el conocimiento que el Banco posee del sector transporte en Bolivia a la luz de los cambios operados en la economía del país, la situación institucional de los últimos años, el potencial de integración regional, la realidad fiscal imperante y la capacidad de endeudamiento externo del país, identificando políticas sectoriales y subsectoriales con el objeto de establecer estrategias.

Los objetivos específicos son:

(a) Realizar un rápido Diagnóstico general de carácter conceptual, incluyendo los modos de transporte más relevantes, de manera multimodal y para cada modo en particular, en el ámbito central y descentralizado. Este Diagnóstico presentará dimensiones del sector transporte (por ejemplo, pasajeros y volúmenes transportados, tráfico generado, etc.), su participación en el PIB, las inversiones públicas y privadas, los aspectos institucionales, las principales debilidades y fortalezas, obteniéndose una buena comprensión conceptual de su funcionamiento e interrelaciones, así como las principales tendencias y orientaciones de tal manera que permita un análisis del sector. Se abordarán asimismo las temáticas de seguridad vial.

(b) Identificar los problemas principales del sector y los factores que los causan. Se analizarán también las áreas en donde se puede mejorar la eficiencia y la eficacia del estado, incluyendo marco legal, institucional, esquemas de financiación, estrategias y políticas sectoriales así como la participación del sector privado en la ejecución de obras y provisión de servicios.

(c) Preparar recomendaciones de política sectorial a corto y mediano plazo, incluyendo políticas prioritarias y áreas con potencial de tener impacto positivo en el sector como la intermodalidad y logística asociada. Esta estrategia, además de los aspectos antes mencionados, pondrá énfasis en los aspectos institucionales y normativos, tanto a nivel de gobierno central como gobiernos subnacionales, marco normativo y

regulatorio y eventuales cambios a introducir en éste y diversas alternativas de financiamiento del sector, haciendo hincapié en los aportes de los beneficiarios de los cambios.

III. CARACTERÍSTICAS DE LA CONSULTORÍA

3.1 **Tipo de consultoría:** la consultoría será individual e internacional, y requiere experiencia internacional en el sector transporte de manera mandatoria, especialmente en aspectos de políticas, planificación, organización institucional y marco regulatorio. Es imprescindible que el consultor demuestre antecedentes de trabajos similares en Latinoamérica, y deberá trabajar en estrecha colaboración y coordinación con los especialistas del Banco.

3.2 **Fecha de comienzo y duración:** el contrato tendrá una duración de 50 días hábiles, los que serán provistos entre el 20 de julio de 2013 y el 28 de febrero de 2014.

3.3 **Lugar de trabajo:** Las tareas se desarrollarán en Bolivia y en el país de domicilio del consultor. Se requerirá la realización de dos viajes a Bolivia.

3.4 **Calificación:** ingeniero de transporte, economista o equivalente, con no menos de 5 años de experiencia en el campo de planificación, organización institucional, regulación y privatización del transporte, preferiblemente con conocimiento de funcionamiento del Banco.

3.5 **Costo:** el costo de la contratación, además de los respectivos honorarios profesionales, incluye gastos de transporte aéreo, terrestre, hospedaje y alimentación asociados a la realización del trabajo. El contrato será por suma alzada (“lump sum”). Se prevé la realización de 2 viajes a Bolivia, cada uno de ellos con 5 días útiles en La Paz.

3.6 **Forma de pago:** Los desembolsos se efectuarán de acuerdo al siguiente cronograma: 20% a la firma del presente contrato, 30% a la presentación y aprobación del informe de avance, 30% a la presentación del informe final en versión borrador y el 20% restante contra la aprobación del informe final.

IV. ACTIVIDADES

El alcance de la consultoría con base en los objetivos planteados, es el siguiente:

4.1. Recopilación y revisión de información

El consultor deberá recopilar y actualizar la siguiente información, incluyendo, de ser necesario, entrevistas con organismos públicos y privados del sector.

(a) **Relevamiento y revisión de información básica sobre el sistema de transporte y la economía nacional**, incluyendo datos de población, pobreza, asentamientos urbanos, inversión pública y privada, participación del sector en el PIB, empresas de transporte, niveles de motorización, movilizaciones de carga y pasajeros por modo, presupuestos y toda aquella información que contribuya a una visión global del sector.

Entre otros temas se obtendrá información que permita analizar:

- Evolución reciente de la economía del país

- Evolución reciente del sistema de transporte, incluyendo el transporte internacional, nacional y urbano, como así también el desarrollo del intermodalismo y la cadena de servicios logísticos asociados
- Utilización de la infraestructura, identificando los principales corredores de tráfico para los principales productos
- Inversiones en el sector, tanto privadas como públicas.
- Situación y evolución del marco legal y regulatorio
- Identificación de políticas, estrategias y proyectos prioritarios
- Problemas de integración de las redes (cuellos de botella)
- Distribución de responsabilidades entre los diversos niveles de gobierno (jurisdicciones responsables para las diversas actividades)
- Agencias gubernamentales responsables y distribución de funciones y atribuciones entre ellas.

(b) ***Estado actual de la infraestructura de transporte***, caracterizando sintéticamente el estado de la misma y evaluando los cambios operados durante los últimos años a través de privatizaciones, concesiones, nuevas obras, sistemas de mantenimiento, descentralización, integración multimodal, etc..

(c) ***Operación de transporte***, incluyendo la estructura empresarial de prestación de servicios en los diferentes modos, niveles de servicio y calidad, accidentalidad, seguridad y tratamiento de externalidades (congestión, polución).

(d) ***Marco legal y regulatorio***, recopilación de la información sobre regulaciones pertinentes en las áreas de infraestructura, prestación de servicios de transporte, promoción a la participación del sector privado, contratación y todas aquéllas que tengan incidencia en el desempeño del sector.

(e) ***Aspectos institucionales***, identificando las entidades relevantes del sector, sus funciones, responsabilidades e interacción. Detección de las debilidades y fortalezas de las entidades relevantes, limitaciones, personal y aspectos de capacitación.

Identificación de estrategias institucionales tales como participación del sector privado o de descentralización y desconcentración, Identificación y análisis de los organismos y sistemas de control, sus limitaciones, debilidades y fortalezas.

Análisis de las reformas institucionales (globales y por modos) producidas durante los últimos años o que se encuentren en desarrollo y detección de las principales limitaciones para su desarrollo. Se incluye seguridad vial.

(g) ***Aspectos financieros***, incluyendo el origen y la utilización de los recursos, recopilación histórica de asignaciones presupuestarias y su ejecución, así como identificación de los cargos a los usuarios del sector y su destino. Recaudaciones por el sistema de peajes y otros modos de percepción. Identificación de necesidades de financiamiento y posibles fuentes. Recursos de entidades y organismos regionales (Departamentos, Municipios, etc.). Sistemas de precios y tarifas tanto para el transporte de cargas como de pasajeros.

(h) ***Políticas, estrategias y proyectos prioritarios***, identificación de políticas y estrategias prioritarias que se estén llevando a cabo o estén siendo programadas, planes de inversiones y proyectos prioritarios. Se revisaran el sector transporte en general, y, en particular todos sus subsectores, seguridad vial e multimodalidad.

4.2 Análisis de la información para la elaboración del diagnóstico sectorial

(a) **Estado actual del sector y su desarrollo**, analizando las principales tendencias, parámetros relevantes y su comparación con otros países de la región o de similar nivel de desarrollo.

(b) **Oferta y demanda del sector**. Análisis del estado del sistema de transporte y de la infraestructura, identificando los principales corredores de carga para los principales productos y de pasajeros tanto en el transporte internacional como nacional. Identificación de los niveles de demanda y las condiciones de la oferta (en términos cualitativos y cuantitativos) para los principales corredores de transporte. Estimación cualitativa de los niveles de servicio prestados. Eventuales limitantes al desarrollo o “cuellos de botella” que presenta la infraestructura y la forma de operación y gestión de los servicios. Costos de movilización de los productos principales y de los pasajeros. Coordinación intermodal.

(c) **Operación**, incluyendo una estimación cualitativa del estado de las empresas que prestan el servicio de transporte. Análisis del entorno regulatorio, del mercado, del sistema tarifario y del esquema operativo.

(d) **Marco institucional**, incluyendo su papel en el desarrollo del sector, funciones, responsabilidades y vínculos con otras organizaciones. Análisis de las funciones y responsabilidades de los organismos involucrados en la planificación, regulación y control del sector tanto a nivel central como descentralizado. Indagar sobre la capacidad institucional, técnica y financiera del sistema institucional actual para responder con eficiencia a los objetivos planteados. Identificación de áreas críticas y oportunidades del actual esquema institucional y proponer áreas de mejoramiento.

(e) **Marco regulatorio y de fiscalización y control** y su incidencia en la prestación del servicio y en la operatividad de las instituciones, identificando las modalidades de regulación y control y capacidad de aplicación (“*enforcement*”), promoción a la participación del sector privado, promoción de la competencia, descentralización, desconcentración y transferencia de responsabilidades.

(f) **Análisis financiero y económico**, indagando las fuentes de los recursos, el sistema de cargos a los usuarios e identificando posibles mejoras para lograr mayor eficiencia y eficacia. Análisis del destino de los recursos en el sector, en cuanto a montos de inversión y su asignación dentro de los diferentes modos y los principales proyectos. Análisis de las fuentes y usos de recursos en el sector. Análisis de la sostenibilidad del sistema en el largo plazo y de los potenciales problemas existentes para la participación de agentes privados dentro de los diferentes sectores.

(g) **Políticas y estrategias sectoriales**, evaluando políticas y estrategias prioritarias que se estén llevando a cabo o estén siendo programadas, planes de inversiones y proyectos prioritarios. Se revisaran el sector transporte en general, y, en particular todos sus subsectores, seguridad vial e multimodalidad.

(h) **Identificación de problemas críticos** tales como restricciones a la capacidad en la infraestructura, su conservación y mantenimiento, aspectos jurídicos e institucionales, aspectos presupuestarios y de inversiones, seguridad de tránsito y accidentalidad vial.

4.3 Diagnóstico sectorial

Sobre la base de los anteriores análisis, el consultor elaborará un Diagnóstico del sector transporte identificando su potencial y sus principales fortalezas y debilidades, así como los problemas del sector y los factores que influyen para estos problemas, y las oportunidades. Este Diagnóstico deberá contemplar tanto el transporte de personas como de bienes en las escalas internacional, nacional y local, así como también el nivel de desarrollo del intermodalismo y la cadena de servicios logísticos asociados.

4.4. **Recomendaciones sobre políticas del Sector**

Elaboración de recomendaciones de políticas en el corto y mediano plazo, a ser consideradas en la matriz de políticas del Programa BO L1089: Se identificarán y justificarán recomendaciones sobre **áreas prioritarias de acción**, en términos de apoyar nuevas políticas sectoriales y subsectoriales, mejoras en el marco institucional y regulatorio, apoyo a gobiernos/entidades subnacionales/descentralizadas, eficiencias en el sistema de financiación, apoyo a la participación privada, mejoras en la integración regional y capacitación.

4.5. **Presentación del Informe Final**

En fecha que será acordada con la Supervisión, el consultor realizará una presentación y discusión de los contenidos y conclusiones del trabajo en el cual participarán funcionarios del Banco. Esta presentación se realizará a través de video conferencia. Los comentarios y sugerencias que surjan de dicha presentación deberán ser incorporados por el consultor a la versión definitiva del documento.

V. PRODUCTOS E INFORMES

5.1 El consultor deberá generar un informe de *Diagnóstico y recomendaciones de políticas para el sector transporte para Bolivia*, de acuerdo al siguiente cronograma de entregas parciales:

(a) **Presentación de un programa de trabajo**, a los 7 días calendario a partir de la firma del contrato, en donde se relacionen las diferentes actividades a realizar y las fechas de los viajes a realizar.

(b) **Informe de Avance**, a los 45 días calendario a partir de la firma del contrato, el que incluirá el borrador avanzado del Diagnóstico del sector transporte de Bolivia y la versión preliminar de las recomendaciones de políticas.

(c) **Informe Final Borrador**, a los 90 días calendario a partir de la firma del contrato.

(d) **Presentación del Informe Final Borrador**, presentación y discusión de los contenidos y conclusiones del trabajo en el cual participarán funcionarios del Banco. La fecha será fijada de común acuerdo con la Supervisión del estudio, pero dentro de los 100 días calendario a partir de la firma del contrato.

(e) **Informe final, una presentación esquemática de los principales temas y conclusiones y resumen ejecutivo al término del contrato** el que contendrá las observaciones de la presentación del borrador del informe final.

5.2 Los informes serán redactados en idioma castellano. El informe final deberá contener un máximo de 30 páginas (sin contar eventuales Anexos) y el resumen ejecutivo no más de 8 páginas. Asimismo, estará acompañado de una presentación en PowerPoint. Todos los documentos deberán ser presentados en 3 (tres) ejemplares en castellano y en archivos electrónicos que puedan ser editados.

VI. SUPERVISIÓN / COORDINACIÓN

6.1 El seguimiento y evaluación de esta consultoría estará a cargo de Ramón Muñoz-Raskin (TSP/CBO), y René Alejandro Cortés y Alejandro Taddia (INE/TSP).

TÉRMINOS DE REFERENCIA**BOLIVIA****Apoyo a la Preparación y Puesta en Marcha del Préstamo de Programa de Reforma de Políticas del Sector Transporte | BO-T1190****Elaboración de Guías Metodológicas para Elaboración de Planes Maestros Aeroportuarios y Planes de Gestión de Mantenimiento Aeroportuario****I. ANTECEDENTES**

1.1 El Plan Nacional de Desarrollo (PND) y el Plan de Gobierno 2010-2015 (PG) de Bolivia proponen un nuevo marco de políticas públicas que, respetando la estabilidad macroeconómica en los diferentes sectores, real, fiscal, externo y monetario-cambiario, asegure un mayor crecimiento a través del aumento de la productividad y competitividad y una mayor equidad social a través de la lucha contra la pobreza.

1.2 Las acciones del PND se agrupan alrededor de 4 pilares principales: (i) Bolivia Digna – programa socio comunitario; (ii) Bolivia Democrática – programa de inclusión social y rediseño de la institucionalidad estatal; (iii) Bolivia Productiva – programa económico; y (iv) Bolivia Soberana – relacionamiento internacional del país. En lo productivo, el PND se orienta hacia el apoyo prioritario a varios sectores estratégicos de la economía, incluyendo el sector transporte, y resalta el nuevo rol del Estado como un actor central del desarrollo. El PND subordina el objeto de la infraestructura de transporte a la consecución de las metas de reducción de pobreza a través de la generación de empleos productivos. El PND, al identificar y postular al sector transporte como un inductor importante del desarrollo económico, determina la necesidad de intervenir en todos los modos, estableciendo como una de las estrategias el Desarrollo y Mejoramiento de Infraestructura Aeroportuaria.

1.3 Para materializar la estrategia planteada en el marco del PND, el Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda (MOPSV), a través del Viceministerio de Transportes (VMT), ha elaborado el Programa de Desarrollo Aeroportuario (PDA), el cual plantea una propuesta para construir, modernizar y equipar con nueva tecnología todos los aeropuertos de las capitales de los departamentos así como aquellos aeropuertos que puedan apoyar a las actividades conexas que atrae al sector productivo y el turístico.

1.4 El VMT, a través de la Administración de Aeropuertos y Servicios Auxiliares a la Navegación Aérea (AASANA), es responsable de la planificación, dirección y administración de aeropuertos abiertos y al servicio público en el territorio nacional y la organización del espacio aéreo y el control de su tránsito. Por otra parte, la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC) tiene entre sus funciones planificar, normar y fiscalizar las actividades técnicas, operativas y económicas de la Aeronáutica Civil Boliviana en el marco de la Constitución, las leyes, convenios internacionales, reglamentos, planes y políticas sectoriales. Adicionalmente el Ministerio de Defensa Nacional (MDN) desarrolla, entre otras, actividades relacionadas al transporte a través del Viceministerio de Defensa y Cooperación al Desarrollo Integral, que a su vez opera

con la Dirección General de Seguridad Nacional Aeroportuaria y la Dirección General de Intereses Marítimos, Fluviales, Lacustres y de Marina Mercante.

1.5 La AASANA se encuentra preparando un plan de reorganización institucional que le permita desarrollar sus funciones de planificación, dirección y administración de aeropuertos y del espacio aéreo de manera más eficiente. Entre otras áreas, se prevé que la gestión del mantenimiento de los aeropuertos no concesionados de Bolivia sea objeto de las medidas de este plan ya que actualmente no se cuenta con la estructura institucional ni las herramientas de gestión necesarias para la adecuada atención de las necesidades de mantenimiento que garanticen el óptimo funcionamiento de la infraestructura aeroportuaria y la sostenibilidad de las inversiones.

II. OBJETIVO DE LA CONSULTORÍA

2.1 El objetivo general para la presente Consultoría es desarrollar un marco sostenible de planificación y ejecución de proyectos de inversión en los aeropuertos de Bolivia, mediante la realización guías metodológicas para la elaboración de Planes Maestros. Asimismo, un segundo objetivo general es salvaguardar la sostenibilidad de las futuras inversiones en estos aeropuertos mediante el apoyo al diseño del modelo de gestión de mantenimiento sostenible de estos aeropuertos.

III. ACTIVIDADES

3.1 El Banco y el VMT facilitarán al Consultor toda la documentación existente sobre los estudios que se están ejecutando en el VMT en coordinación con la AASANA. Sin perjuicio de lo anterior, el Consultor reunirá y sistematizará por su cuenta otros trabajos y otras informaciones que resultasen pertinentes al propósito de esta consultoría.

3.2 Entre la documentación existente, se cuenta con:

- a.) Planes Maestros Aeroportuarios de Trinidad y Cobija;
- b.) BID (2012), Diagnóstico del Sector Aeroportuario en Bolivia;
- c.) AASANA (2011), Plan Estratégico Institucional PEI 2011-2015;
- d.) AASANA (2011), Boletín estadístico de servicios de navegación 2010;
- e.) Dirección General de Aviación Civil de Bolivia - DGAC (2011), Estadísticas de tráfico aéreo de pasajeros y carga 2000-2010;
- f.) Instituto Nacional de Estadística, INE (2011), Anuario Estadístico de 2010;
- g.) Organización de Aviación Civil Internacional OACI (2011), Informe de Cooperación Técnica y fortalecimiento institucional de AASANA;
- h.) Viceministerio de Transporte (2011), Programa de Desarrollo Aeroportuario (PDA).

3.3 El Consultor será responsable exclusivo de realizar los estudios necesarios y de la recopilación, análisis e interpretación de la información y los datos recibidos y generados, y consecuentemente de las conclusiones emitidas en sus Informes.

3.4 El Consultor desarrollará las siguientes actividades:

Componente 1. Guía Metodológica para Planes Maestros Aeroportuarios en Bolivia

3.5 Se elaborará una guía metodológica para la realización de planes maestros aeroportuarios en Bolivia de acuerdo con los lineamientos de la reglamentación aeronáutica boliviana, el Anexo 14 de la OACI y documentación especializada sobre el tema. Se utilizarán los conceptos desarrollados en la elaboración de los planes maestros de Trinidad y Cobija, los cuales han sido un hito histórico en la planificación aeroportuaria en el país. La guía metodológica se presentará en un formato didáctico y presentará la documentación modelo que será particularizada para cada aeropuerto.

Componente 2. Guía metodológica para Planes de Gestión de Mantenimiento Aeroportuario sostenible para los aeropuertos de en Bolivia.

3.6 El Consultor evaluará las actuales prácticas de mantenimiento de los aeropuertos de la red aeroportuaria en Bolivia tomando en cuenta consideraciones técnicas, económicas y ambientales. El Consultor realizará un diagnóstico de las prácticas de mantenimiento actuales en función de las necesidades de mantenimiento que deberían existir en cada aeropuerto de acuerdo con prácticas de mantenimiento sostenible de la infraestructura que garanticen la seguridad y eficiencia de la operación. En función del diagnóstico, el Consultor propondrá un plan genérico de gestión de mantenimiento para cada aeropuerto y una guía metodológica para su preparación.

3.7 El Consultor incluirá en la propuesta elementos necesarios para la sostenibilidad del mantenimiento desde el punto de vista económico-financiero, ambiental y técnico. La propuesta incluirá un Sistema Piloto de Gestión de Pavimentos, cuyo alcance debe prever: metodología de evaluación de fallas, equipos de auscultación de pavimentos, determinación de políticas de mantenimiento, obtención de planes y presupuestos anuales de mantenimiento, programación de actividades de mantenimiento, controles durante la ejecución del mantenimiento y la aplicación de software especializado en este tema. Este Sistema tendrá el propósito de asegurar que se efectúe un mantenimiento eficiente a la infraestructura aeroportuaria, y así las inversiones identificadas en los Planes Maestros que se efectúen en los citados aeropuertos alcancen los impactos esperados. Asimismo, el Sistema Piloto servirá como referencia para el resto de la red aeroportuaria gestionada por AASANA.

3.8 El Consultor brindará al personal designado de AASANA y VMT la capacitación requerida para la elaboración de los planes de gestión de mantenimiento de los aeropuertos y del Sistema Piloto de Gestión de Pavimentos, incluyendo la operación de equipos y herramientas informáticas.

IV. EQUIPO PROPUESTO

4.1 Requisitos de la firma, unión temporal o consorcio

La experiencia y conocimiento del proponente en la elaboración y/o actualización de Planes Maestros Aeroportuarios, así como en el desarrollo y/o implementación de planes de gestión de mantenimiento aeroportuario representa un factor fundamental para el logro de los objetivos de la Consultoría. Por tanto, el proponente debe demostrar una experiencia mínima y capacidad para atender específicamente el objeto de esta contratación.

4.2 Personal mínimo requerido

Para este componente, el proponente debe presentar hoja de vida y soportes del personal requerido, que por lo menos debe adecuarse al siguiente:

a.) Personal Profesional Clave:

1. **Ingeniero civil o especialista del lado aire:** experiencia general mínima de 8 años y experiencia específica en análisis de capacidad del lado aire de un aeropuerto (pista, calles de rodaje, plataformas, etc.), y/o en actualización o elaboración de planes maestros aeroportuarios.
2. **Arquitecto o especialista del lado tierra:** experiencia general mínima de 8 años y experiencia específica en análisis de capacidad de las terminales aeroportuarias (de pasajeros, carga, aviación general, otras instalaciones como torre de control, bloque técnico, aprovisionamiento de combustible, etc.), y/o en actualización o elaboración de planes maestros aeroportuarios.
3. **Arquitecto o especialista en aspectos urbanísticos:** experiencia general mínima de 8 años y experiencia específica en temas de ordenamiento territorial y entorno aeroportuario (vías de acceso, zonas de estacionamiento, normativas sobre uso del suelo en las áreas circundantes, etc.), o en actualización o elaboración de planes maestros aeroportuarios.
4. **Especialista en gestión de mantenimiento aeroportuario:** experiencia general mínima de 8 años y experiencia específica en la gestión integral del mantenimiento aeroportuario, incluyendo el análisis de requerimientos técnicos, la implementación de sistemas de gestión, y la estructuración institucional de las unidades responsables.

V. RESULTADOS ESPERADOS

5.1 Las contribuciones más importantes que se esperan obtener al final de la Consultoría, son: (i) El desarrollo de las guías metodológicas para elaboración de planes maestros aeroportuarios en Bolivia, las cuales proveerán un marco estratégico de referencia para la priorización de inversiones de corto, medio y largo plazo, de manera tal que se satisfaga eficientemente la demanda proyectada, se cumpla con las normativas aeroportuarias nacionales e internacionales, se consideren posibles impactos ambientales y sociales así como contingencias, y se mantenga adecuadamente la infraestructura; y (ii) El desarrollo de una guía metodológica para la elaboración e implementación de planes

de gestión sostenible del mantenimiento aeroportuario, que incluyen sistemas de gestión que asegure un óptimo aprovechamiento de la vida útil de la infraestructura y el equipamiento requeridos.

VI. PRODUCTOS Y PLAZOS

6.1 Los informes a entregar por el Consultor comprenden los siguientes:

a. Un **Informe Inicial** conteniendo un plan de trabajo detallado, y su correspondiente cronograma, indicando como se propone ejecutar y concluir el servicio. Este informe deberá ser presentado a más tardar 15 días calendario después de la orden de proceder.

b. Guía metodológica para la elaboración de **Planes Maestros aeroportuarios en Bolivia**, Este informe deberá ser presentado a más tardar 40 días calendario después de la orden de proceder.

c. Una Guía metodológica para la elaboración de **planes de Gestión Sostenible de Mantenimiento Aeroportuario**, en el cual se incluirá el Sistema Piloto de Gestión de Pavimentos Este informe deberá ser presentado a más tardar 60 días calendario después de la orden de proceder.

d. Un **Informe de Capacitación** incluyendo los materiales utilizados en las actividades de capacitación para gestión de mantenimiento y fortalecimiento de la AASANA, y un reporte sobre la participación y el desarrollo de dichas actividades. Este informe deberá ser presentado una vez concluidas las actividades, y a más tardar 90 días después de la orden de proceder.

e. Un **Informe Final**, resumiendo y documentando las actividades englobadas en esta consultoría y recomendaciones sectoriales para la implementación y uso de las guías desarrolladas en la consultoría.

6.2 Los diferentes informes y contribuciones estarán acompañados de los archivos en soporte magnético en versión editable; el formato para la presentación de estos documentos deberá ser acordado por el Consultor con el Equipo de Proyecto del Banco en forma previa a la presentación de sus versiones definitivas. Una vez aprobados por el Banco, las versiones finales de los informes deberán ser presentados por el Consultor en cuatro (4) ejemplares impresos, dos al Banco y dos al VMT. Asimismo, se realizará una presentación presencial en las oficinas del Banco en La Paz, Bolivia, con resumen en formato powerpoint (a ser acordado con el Banco), para cada uno de los informes cuando sean presentados en versión borrador.

6.3 Se realizarán reuniones de coordinación entre el representante del VMT, el Banco y el Consultor. El Consultor deberá considerar mínimamente dos reuniones previas a la presentación de los Planes Maestros (§6.2b), a la presentación del Informe Inicial (§6.1a) y a los 50 días de la orden de proceder, cuyo propósito será revisar el plan de trabajo, efectuar la entrega de documentación, definir el apoyo que brindará el VMT y AASANA al consultor, incluyendo la facilitación del acceso a información de otras entidades públicas bajo tuición del VMT, y/o monitorear el avance del trabajo.

VII. CARACTERÍSTICAS DE LA CONSULTORÍA

7.1 **Tipo de consultoría:** La consultoría se desarrollará a través de una firma consultora, o una asociación en participación, consorcio o asociación (APCA). La selección será Basada en la Calidad y Costo, de acuerdo con las políticas del Banco Interamericano de Desarrollo (GN-2450-9).

7.2 **Lugar de trabajo:** El trabajo se desarrollará en Bolivia y en las oficinas del Consultor. El plan de trabajo propuesto deberá indicar el porcentaje del tiempo mínimo que cada uno de los miembros del equipo de trabajo del Consultor pasará en Bolivia para garantizar un adecuado desarrollo de las tareas de campo, de capacitación y de coordinación pertinentes para el cumplimiento de los objetivos de la consultoría.

7.3 **Duración del Servicio:** Se estima que la duración del servicio de Consultoría es de 4 meses calendario comenzando desde la orden de proceder del Banco.

VIII. CRONOGRAMA DE PAGOS

8.1 Los pagos al Consultor serán realizados de acuerdo al siguiente cronograma:

- a. Primer pago: 20% a la firma del contrato;
- b. Segundo pago: 30% tras la aprobación por parte del Banco del informe 6.1.b;
- c. Tercer pago: 30% tras la aprobación por parte del Banco de los informe 6.1.c y 6.1.d;
- d. Cuarto pago: 20% tras la aprobación por parte del Banco del informe 6.1.e y la ejecución de las capacitaciones;

IX. COORDINACIÓN

9.1 El seguimiento y evaluación de esta consultoría estará a cargo de Ramón Muñoz-Raskin (TSP/CBO), y René Alejandro Cortés y Alejandro Taddia (INE/TSP).

9.2 La Supervisión de la Consultoría estará bajo la responsabilidad del Banco, y contará con el apoyo del VMT, quien designará un ingeniero civil con especialidad en ingeniería aeronáutica como responsable de esta labor.

PLAN DE ADQUISICIONES

País:	Bolivia
Beneficiario:	Estado Plurinacional de Bolivia, a través del Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda (MOPSV)
Ejecutor:	BID a través de TSP/CBO
Breve descripción de los objetivos y componentes del proyecto:	Apoyar la preparación del Programa de Reforma de Políticas del Sector Transporte (BO-L1089) mediante el financiamiento de actividades y consultorías clave para el diseño del programa y el apoyo al inicio de su ejecución.
Fecha estimada de aprobación de la TC:	10-Jul-13
Fecha estimada para el último desembolso:	10-Jul-15
Dirección de la Oficina Ejecutora Responsable:	TSP/CBO

NO.	Descripción del Contrato y Costo Estimado de la Adquisición	Método de Adquisición (*)	Fuente de Financiamiento y Porcentaje		Estatus	Comentarios
			BID BR-T1201	Contrapartida local		
1	Apoyo y gestión de la definición de las condiciones especiales y los medios de verificación para el desembolso de los recursos del Programa BO-L1089.	CCII o CCIN	100 %	0.0%	Pendiente	A ser contratado por el Banco
2	Actualización de diagnósticos de la situación del sector transporte del país y de su marco normativo, e identificación de áreas de apoyo prioritario de corto y mediano plazo.	CCII o CCIN	100%	0.0%	Pendiente	A ser contratado por el Banco
3	Apoyo al Gobierno de Bolivia en la preparación de documentos de política.	SBCC o SD	100%	0.0%	Pendiente	A ser contratado por el Banco
4	Apoyo a la gestión y verificación del cumplimiento de las condiciones contractuales previas al primer desembolso del Programa BO-L1089.	CCII o CCIN	100%	0.0%	Pendiente	A ser contratado por el Banco
5	Talleres para la revisión de metas y apropiación del Programa por el Gobierno.	CCII o CCIN	100%	0.0%	Pendiente	A ser contratado por el Banco

* Firmas Consultoras: **SBCC**: Selección Basada en la Calidad y el Costo; **SBC**: Selección Basada en la Calidad; **SBPF**: Selección Basada en Presupuesto Fijo; **SBMC**: Selección Basada en el Menor Costo; **SCC**: Selección Basada en las Calificaciones de los Consultores; **SD**: Selección Directa. Consultores Individuales: **CCIN**: Selección basada en la Comparación de Calificaciones Consultor Individual Nacional; **CCII**: Selección basada en la Comparación de Calificaciones Consultor Individual Internacional

SAFEGUARD POLICY FILTER REPORT

DETAILS	IDB Sector	TRANSPORT
	Type of Operation	Technical Cooperation
	Additional Operation Details	
	Investment Checklist	Infrastructure Road and Rail
	Team Leader	Munoz Raskin, Ramon Carlos (ramonm@iadb.org)
	Project Title	Support to the Transport Sector PBL
	Project Number	BO-T1190
	Safeguard Screening Assessor(s)	Brandao, Rosana Diniz (ROSANAB@iadb.org)
	Assessment Date	2013-06-21
	Additional Comments	

SAFEGUARD POLICY FILTER RESULTS	Type of Operation	Technical Cooperation	
	Safeguard Policy Items Identified (Yes)	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)
		Suitable safeguard provisions for procurement of goods and services in Bank financed projects may be incorporated into project-specific loan	(B.17)

		agreements, operating regulations and bidding documents, as appropriate, to ensure environmentally responsible procurement.	
	Potential Safeguard Policy Items(?)	No potential issues identified	
	Recommended Action:	Operation has triggered 1 or more Policy Directives; please refer to appropriate Directive(s). Complete Project Classification Tool. Submit Safeguard Policy Filter Report, PP (or equivalent) and Safeguard Screening Form to ESR.	
	Additional Comments:		

ASSESSOR DETAILS	Name of person who completed screening:	Brandao, Rosana Diniz (ROSANAB@iadb.org)
	Title:	
	Date:	2013-06-21

SAFEGUARD SCREENING FORM

PROJECT DETAILS	IDB Sector	TRANSPORT
	Type of Operation	Technical Cooperation
	Additional Operation Details	
	Country	BOLIVIA
	Project Status	
	Investment Checklist	Infrastructure Road and Rail
	Team Leader	Munoz Raskin, Ramon Carlos (RAMONM@iadb.org)
	Project Title	Support to the Transport Sector PBL
	Project Number	BO-T1190
	Safeguard Screening Assessor(s)	Brandao, Rosana Diniz (ROSANAB@iadb.org)
	Assessment Date	2013-06-21
	Additional Comments	

PROJECT CLASSIFICATION SUMMARY	Project Category: C	Override Rating:	Override Justification:
	Conditions/ Recommendations		Comments:
			<ul style="list-style-type: none"> · No environmental assessment studies or consultations are required for Category "C" operations. · 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.). · 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.

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

ASSESSOR DETAILS	Name of person who completed screening:	Brandao, Rosana Diniz (ROSANAB@iadb.org)
	Title:	
	Date:	2013-06-21