

TC ABSTRACT

I. Basic Project Data

▪ Country/Region:	BOLIVIA/CAN - Andean Group
▪ TC Name:	Strengthening Bolivia's Logistics Integration within the South Connection Regional Program's Framework
▪ TC Number:	BO-T1490
▪ Team Leader/Members:	MEJIA RIVAS, ISABEL (CAN/CAN) Team Leader; VILLOTA, ALEJANDRA (PTI/TIN) Alternate Team Leader; SOSA SARTORI, MARTIN DANIEL (INE/TSP); YEPES RAMIREZ, ANA MARIA (CAN/CCO); RODAS MERINO, ADRIANA (LEG/SGO); CONNEARN DIAZ MARIA FLAVIA (PTI/TIN); MARIANNA GONZALEZ (CAN/CAN)
▪ Taxonomy:	Client Support
▪ Number and name of operation supported by the TC:	N/A
▪ Date of TC Abstract:	20 May 2026
▪ Beneficiary:	Aduana Nacional, Viceministerio Comercio Exterior e Integración, y ABC
▪ Executing Agency:	INTER-AMERICAN DEVELOPMENT BANK
▪ IDB funding requested:	US\$400,000.00
▪ Local counterpart funding:	US\$0.00
▪ Disbursement period:	24 months
▪ Types of consultants:	Individuals; Firms
▪ Prepared by Unit:	CAN/CAN - Andean Group
▪ Unit of Disbursement Responsibility:	CAN/CAN - Andean Group
▪ TC included in Country Strategy (y/n):	No
▪ TC included in CPD (y/n):	No
▪ Alignment to IDBStrategy+ 2024-2030:	Regional integration; Supports sustainable economic growth

II. Objective and Justification

- 2.1 El objetivo de esta Cooperación Técnica es apoyar al Gobierno de Bolivia en el diseño de una estrategia nacional de logística y competitividad comercial, en el marco del Programa Regional Conexión Sur, orientada a reducir los costos del comercio, mejorar el desempeño de los principales corredores de integración y fortalecer los mecanismos institucionales de coordinación fronteriza y facilitación del comercio. Con ello, se busca consolidar una hoja de ruta que permita al país aprovechar mejor su ubicación geográfica y fortalecer su inserción competitiva en los mercados regionales y globales.
- 2.2 Bolivia ocupa una posición estratégica en el centro de América del Sur, con potencial para actuar como puente natural entre las cuencas del Pacífico y del Atlántico. En 2025, sus exportaciones totales alcanzaron US\$9.661 millones, sustentadas principalmente en minerales, productos agropecuarios y manufacturas. De ese total, 5.772.384 toneladas se movilizaron por pasos fronterizos terrestres (carretera y ferrocarril), lo que refleja la alta dependencia del país de la infraestructura de transporte y de la eficiencia de sus fronteras para sostener su competitividad externa. No obstante, persiste una brecha importante entre el potencial logístico de Bolivia y su desempeño actual. Los costos logísticos representan aproximadamente el 19% del valor exportado, frente a un promedio regional de 14,7% en América Latina, lo que encarece significativamente el acceso a los mercados y reduce la competitividad de

los productores y exportadores bolivianos. A ello se suma la ausencia de una estrategia nacional integrada que permita priorizar de manera coordinada las inversiones, reformas y acciones institucionales necesarias para mejorar el desempeño logístico del país.

- 2.3 El transporte por carretera moviliza el 50% del valor de las exportaciones y el 92% del valor de las importaciones bolivianas; sumando el modo ferroviario, el transporte terrestre representa el 68% del comercio total del país. Tres (3) pasos fronterizos concentran el grueso de esta carga terrestre: Desaguadero (Perú) con 1,758,522 t exportadas y 981,052 t importadas; Puerto Suárez–Quijarro (Brasil) con 1,297,033 t exportadas y 939,253 t importadas; y Tambo Quemado (Chile) con 1,141,286 t exportadas y 1,411,403 t importadas. En conjunto, estos tres pasos mueven el 73% del volumen total exportado y el 51% del volumen total importado por vía terrestre, lo que los convierte en los principales cuellos de botella del sistema logístico nacional. Su relevancia no es solo operativa: detrás de ese volumen de carga se encuentra el 62% del valor total exportado por el país (US\$ 4,284M) y el 53.6% del valor total importado (US\$ 4,665M). Mejorar la infraestructura vial y los procesos en estos tres pasos es, por tanto, la intervención de mayor retorno para la competitividad del comercio exterior boliviano.
- 2.4 Dentro de esta red, el Corredor Central Este–Oeste constituye el eje logístico más relevante del país. Conecta Tambo Quemado y Puerto Suárez atravesando La Paz, Cochabamba y Santa Cruz, donde se concentra más del 70% de la población nacional, e integra las principales zonas mineras del altiplano con la agroindustria del oriente, proporcionando acceso simultáneo a los mercados del Pacífico y del Atlántico. Es, en síntesis, la columna vertebral sobre la que descansa la mayor parte del comercio exterior boliviano. Convertir este potencial en una ventaja competitiva requiere una estrategia nacional de logística y competitividad comercial que articule inversiones en infraestructura vial, modernización de los pasos fronterizos prioritarios, mejoras en la conectividad de las zonas productivas, fortalecimiento de los mecanismos de facilitación del comercio y una coordinación efectiva con los países vecinos. Esta Cooperación Técnica apoyará al Gobierno de Bolivia en la formulación de dicha estrategia, con el propósito de transformar la visión de integración del país en una hoja de ruta concreta, priorizada y financiable.

III. Description of Activities and Outputs

- 3.1 **Componente 1. Estrategia Nacional de Facilitación Comercial y Pasos Fronterizos.** Apoyará el diseño de una estrategia integral para mejorar el desempeño de algunos de los pasos fronterizos prioritarios de Bolivia. Algunas actividades incluyen: (i) análisis de brechas operativas, de infraestructura y de servicios en los pasos fronterizos priorizados; (ii) establecimiento de línea de base de tiempos y costos de cruce mediante un estudio de tiempos y demoras en pasos prioritarios; (iii) diagnóstico funcional de la Ventanilla Única de Comercio Exterior; etc.
- 3.2 **Componente 2. Diagnóstico de Infraestructura Vial y Logística del Corredor Central Este–Oeste.** Generará conocimiento técnico necesario para orientar las inversiones en el corredor Tambo Quemado–La Paz–Cochabamba–Santa Cruz–Puerto Suárez. Actividades: (i) relevamiento del estado de la infraestructura vial y logística a lo largo del corredor; (ii) mapeo de las zonas productivas y su nivel de conectividad al corredor; (iii) elaboración de una ficha de proyecto de inversión para las intervenciones prioritarias identificadas en el corredor.
- 3.3 **Componente 3. Diálogo binacional e integración regional.** Fortalecerá mecanismos de cooperación entre Bolivia y sus países vecinos, con énfasis en Chile y Brasil, para alinear estándares operativos, compartir mejores prácticas y consolidar una agenda de integración logística regional en el marco del Programa Conexión Sur. Actividades: (i) talleres bilaterales público-privados BO–CL y BO–BR orientados a

identificar acciones conjuntas de mejora en los pasos prioritarios; (ii) capacitación y transferencia de conocimiento, etc

- 3.4 **Component IV: Ejecución y contingentes.** Considera gastos contingentes en la ejecución de la CT.

IV. Budget

Indicative Budget

Activity/Component	IDB/Fund Funding	Counterpart Funding	Total Funding
Componente 1: Estrategia Nacional de Facilitación Comercial y Pasos Fronterizos	US\$120,000.00	US\$0.00	US\$120,000.00
Componente 2: Diagnóstico de Infraestructura Vial y Logística del Corredor Central Este–Oeste	US\$120,000.00	US\$0.00	US\$120,000.00
Componente 3: Diálogo binacional e integración regional	US\$120,000.00	US\$0.00	US\$120,000.00
Ejecución y contingentes	US\$40,000.00	US\$0.00	US\$40,000.00
Total	US\$400,000.00	US\$0.00	US\$400,000.00

V. Executing Agency and Execution Structure

- 5.1 La CT será ejecutada por el BID a través del Programa Regional Conexión Sur, bajo la coordinación de la Gerencia de Países Andinos (CAN/CAN) y la Gerencia de Países del Cono Sur (CSC/CSC) y en estrecha colaboración con PTI/TIN e INE/TSP bajo la Vicepresidencia de Sectores.
- 5.2 La ejecución directa por parte del BID se justifica precisamente por la naturaleza intrínsecamente multisectorial de la agenda que aborda esta CT. El mejoramiento de la facilitación del comercio, la modernización de los pasos fronterizos y el diagnóstico del corredor vial involucran de manera simultánea a un conjunto amplio de instituciones públicas bolivianas, entre ellas la Aduana Nacional, el Viceministerio de Comercio Exterior e Integración, el Ministerio de Obras Públicas y Transporte, la Administradora Boliviana de Carreteras (ABC), el Ministerio de Desarrollo Rural y Tierras, la Dirección General de Migración, el Servicio Nacional de Sanidad Agropecuaria e Inocuidad Alimentaria (SENASAG) y otras agencias de control, cuya coordinación efectiva requiere de un actor con capacidad técnica, neutralidad institucional y mandato regional para articular la agenda de manera coherente. El BID, en su rol de ejecutor, está en condiciones de convocar a estos actores bajo un marco común, asegurar la calidad técnica de los productos y mantener la alineación con los estándares y mejores prácticas internacionales en facilitación del comercio, gestión coordinada de fronteras e infraestructura de transporte. Adicionalmente, la dimensión binacional de la Cooperación Técnica refuerza la pertinencia de que sea el BID quien lidere la ejecución, dado su posicionamiento como plataforma de cooperación regional y su presencia activa en los países involucrados a través del Programa Regional Conexión Sur.

VI. Project Risks and Issues

- 6.1 La ejecución de esta CT presenta riesgos principalmente asociados a la coordinación interinstitucional y posibles cambios en prioridades o contrapartes técnicas. También existen riesgos operativos por actividades en pasos fronterizos remotos,

especialmente Tambo Quemado, debido a condiciones logísticas y climáticas. La dimensión binacional está estrechamente ligada a la agenda diplomática entre Bolivia con Chile y Brasil, por lo que los talleres se programarán con flexibilidad.

VII. Environmental and Social Aspects

- 7.1 This TC does not have applicable requirements of the Bank's Environmental and Social Policy Framework (ESPF).