

## ABSTRACTO DE COOPERACIÓN TÉCNICA

### I. INFORMACIÓN BÁSICA

País/Región:	Estado Plurinacional de Bolivia
Título del proyecto:	Apoyo a la Preparación y Ejecución de Operaciones Viales
Número del proyecto:	BO-T1228
Nombre de la operación vinculada:	Programa de Infraestructura Vial de apoyo al desarrollo y gestión de la Red Vial Fundamental
Número de la operación vinculada:	BO-L1095, BO-L1102
Equipo de proyecto:	Pablo Guerrero, Jefe de Equipo, René Cortés, Jefe de Equipo Alterno, Nayel Ureña y Olga Mayoral (INE/TSP); Juan Manuel Leaña (TSP/CPN); Rodrigo Castro, Jorge Tapia y Edgard Ascarrunz (CAN/CBO); Renaud Tahon y Michael Kent (VPS/ESG); Carolina Escudero y Zoraida Arguello (FMP/CBO); María Elisa Arango y Virginia Franzini (LEG/SGO).
Fecha de autorización del abstracto de CT:	
Modalidad:	Apoyo a Operación (OS)
Beneficiarios:	ABC – Administradora Boliviana de Carreteras y Vías Bolivia
Organismo Ejecutor (OE):	El Banco, a través de la División de Transporte en Bolivia (TSP/CBO), con la colaboración de INE/TSP, VPS/ESG y CAN/CBO.
Financiamiento solicitado del BID:	Fondo para operaciones especiales (FOE) US\$300.000
Contrapartida local:	US\$94.000
Periodo de desembolso:	24 meses
Fecha de inicio requerido:	Septiembre de 2014
Tipos de consultoría:	Individuales y firmas
Unidad de preparación:	División de Transporte en Washington (INE/TSP) con el apoyo de TSP/CBO
Unidad Responsable de Desembolso:	INE/INE
CT incluida en la estrategia de país:	Sí
CT incluida en el CPD:	Sí
Sector Prioritario GCI-9:	(b) Infraestructura para la competitividad y el bienestar social; (d) Integración internacional competitiva a nivel regional y mundial

### II. OBJETIVOS Y JUSTIFICACIÓN

2.1 **Contexto general.** En el período 2008-2012, el Producto Interno Bruto del país creció a una tasa promedio de 4,8%, registrando en 2013 un 6,8%, el mayor crecimiento de los últimos 25 años. Bolivia mantiene una economía productora de bienes primarios y productos ganaderos y agrícolas para la exportación. Brasil y Argentina son los principales destinos de los productos exportados del país, con un valor combinado en 2012 de US\$5,7 mil millones (más del 50% del total exportado), seguido por Estados Unidos y Perú<sup>1</sup>. Los productos primarios representan poco más del 80% de la canasta de exportaciones de Bolivia. Por su

<sup>1</sup> En 2012, Bolivia exportó 13,5 y 6,2 millones de toneladas de productos a Brasil y Argentina respectivamente. Adicionalmente, Bolivia exporta cerca de 1 millón de toneladas de minerales de plata, cinc y oro y 1,2 millones de toneladas de torta de soja. Fuente: Instituto Boliviano de Comercio Exterior.

bajo valor agregado, los costos de transporte tienen un rol crucial para la competitividad de este tipo de *commodities*. El peso de los productos primarios en el comercio exterior del país, sumado a su mediterraneidad y la magnitud de su territorio, hacen que el desarrollo de la red vial, asegurando estándares de servicio y capacidad adecuada, sean un pilar clave para el desarrollo económico del país<sup>2</sup>.

- 2.2 Después de Surinam y Guyana, Bolivia es el tercer país de América Latina y el Caribe (ALC) con menor densidad poblacional<sup>3</sup>. El país no solamente es extenso, sino que aún mantiene un 44% de su población viviendo en zonas rurales<sup>4</sup>, zonas que por lo general, carecen de condiciones óptimas de accesibilidad a medios de transporte.
- 2.3 **Red vial boliviana.** Existe una relación positiva entre las inversiones en infraestructura de transporte y el desarrollo a largo plazo de un país<sup>5</sup>. Dada su condición de mediterraneidad, diversidad topográfica y alta dispersión geográfica de su población, Bolivia es muy dependiente del sector transporte, el cual aporta cerca del 7% del PIB, para responder a la creciente demanda y para promover el desarrollo económico y social del país. La red vial boliviana cuenta con una longitud aproximada de 81 mil km, designando a Bolivia como uno de los países de ALC con la densidad vial más baja con 0,07 km/km<sup>2</sup>, donde el promedio de la región es 0,18 y el de los países andinos es 0,12. Adicionalmente, solo el 7,34% de la red vial está pavimentada, muy por debajo del porcentaje promedio para ALC de 39% y para los países andinos de 27% – Argentina tiene un 34%, Chile un 24%, Paraguay un 16% y Perú un 13%.
- 2.4 La baja densidad vial, combinada con la baja calidad del sistema, hace que la población tenga difícil acceso a transporte, en especial la población rural, la cual tiene un Índice de Acceso Rural<sup>6</sup> de 48%. Adicionalmente, la baja disponibilidad de infraestructura incide en las tarifas de los servicios de transporte cargas y genera obstáculos para la integración nacional y con los países vecinos y la actividad económica. El costo estimado de transporte de carga en el país es 0,1337 US\$/MT-km, por encima del costo promedio de los países andinos 0,091.
- 2.5 **Objetivo.** La presente Cooperación Técnica (CT) tiene como objetivo general apoyar la preparación y ejecución de proyectos de obras múltiples mediante el financiamiento de estudios y el acompañamiento al Ejecutor en la supervisión técnica. Actualmente, los estudios técnicos que serán actualizados y/o complementados, son los relacionados a los estudios de demanda, socioambientales,

---

<sup>2</sup> Bolivia es el principal exportador de gas de Sur América Adicionalmente, Bolivia exporta cerca de un millón de toneladas de minerales de plata, cinc y desperdicios de oro y 1,2 millones de toneladas de torta de soja. Instituto Boliviano de Comercio Exterior.

<sup>3</sup> Superficie de 1,1 millones de km<sup>2</sup> y una población de 10 millones de habitantes (9,13 hab/km<sup>2</sup>).

<sup>4</sup> Promedio de la región es 21%. *UN Population Division (2012): World Urbanization Prospects*.

<sup>5</sup> Calderón, C. y Servén, L. (2010a): “Infraestructure in Latin America”.

<sup>6</sup> Indicador de desarrollo que estima la proporción de la población rural que tiene acceso adecuado al sistema de transporte de un país. Brasil 53%, Perú 43%, Chile 76% y Ecuador 73% (EEO#12). Estache, Gomez-Lobo y Leipziger (2000) argumentan que el desarrollo de la infraestructura de un país ayuda a reducir la desigualdad económica, siempre y cuando aumente la accesibilidad de los pobres.

hidráulicos, hidrológicos, de tránsito y los también relacionados a regulación e implementación de sistemas de peaje y pesaje.

- 2.6 De acuerdo a lo mencionado, esta CT tiene como objetivos específicos: (i) el financiamiento de consultorías en temas específicos (ej., impacto económico y socio-ambiental) de apoyo a la preparación de la operaciones BO-L1095 y BO-L1102 que requieren una respuesta rápida y eficaz para continuar con el proceso de preparación de la operación; y (ii) el acompañamiento al ejecutor en la supervisión técnica para el desarrollo integral de la operación.
- 2.7 La CT, en virtud de su contribución al desarrollo de las operaciones (BO-L1095 y BO-L1102), están alineadas con la Estrategia de País del Banco, y es consistente con las prioridades del GCI-9.

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

- 3.1 Esta CT se desarrollará por medio de los siguientes componentes:
- 3.2 **Componente 1. Apoyo a la actualización de los estudios técnicos económicos y socioambientales (TESA) y a la preparación de las operaciones.** Este componente contempla consultorías para el apoyo al desarrollo y/o revisión de estudios de ingeniería, evaluación económica y socioambiental, costos, diseño vial, entre otros, que complementen los estudios disponibles, en base a los reglamentos de preinversión del GdB, las normas viales bolivianas y las políticas de salvaguardas del Banco, entre otros. Incluye también consultorías asociadas a la preparación de la operación, incluyendo aspectos asociados a la evaluación y recomendaciones sobre la capacidad de la ABC para manejar el creciente portafolio de ejecución y la gestión integral de los activos viales.
- 3.3 **Componente 2. Acompañamiento durante la ejecución del programa.** Este componente incluye el apoyo especializado en materia técnica, socioambiental y operativa durante la ejecución de la operación, mediante la contratación de consultores en las áreas respectivas.

### IV. MATRIZ DE RESULTADOS

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

Indicadores de producto	Unidad	Línea Base	Meta	Medios de verificación
P1. Actualización de estudio TESA del proyecto	Documento	0	2	Documento TESA completados y aprobados por ABC
P2. Estudio de Evaluación del Impacto Social y Ambiental del proyecto	Documento	0	2	Estudio de Impacto Social y Ambiental actualizado aprobado por ABC

Indicadores de resultado	Unidad	Línea Base	Meta	Medios de verificación
R1. Aprobación de la operación BO-L1095 y BO-L1002	Documento	0	2	Cláusula contractual aprobada por Jefe de Equipo
R2. Cumplimiento de condiciones previas para la elegibilidad del préstamo asociado a la operación BO-L1095 y BO-L1002	Documento	0	2	Cláusula contractual aprobada por Jefe de Equipo

## V. PRESUPUESTO INDICATIVO

5.1 El presupuesto de la CT es de US\$364.000, de los que \$300.000 serán provistos por el Banco. La contraparte local para esta operación estará valorada en la monetización del tiempo dedicado de los funcionarios de la ABC y de Vías Bolivia, estimado en al menos US\$64.000. La distribución de costos se presenta en el siguiente cuadro:

Actividad/Componente	Descripción	BID	ABC	Total
Apoyo a la actualización del Estudio TESA y preparación de la operación: consultorías técnicas en diseño e ingeniería vial.	Consultorías para apoyar a la ABC y al Banco en la actualización integral y/o revisión de los estudios hidrológicos, hidráulicos, de tráfico, seguridad vial, inventario de obras, validación de yacimientos, costos de proyecto (y la sensibilidad del presupuesto a posibles desviaciones) y diseños de obras.	100.000	0	100.000
Apoyo a la actualización del Estudio TESA y preparación de la operación: consultorías socioambientales.	Consultorías socioambientales para apoyar a la ABC y al Banco en la elaboración de los documentos integrales para la actualización y complementación de los estudios de impacto social y ambiental del proyecto, que podrían incluir un Plan de Reasentamiento Involuntario, aspectos arqueológicos, aspectos de biodiversidad y otros, y su cumplimiento con las salvaguardas socioambientales del Banco.	75.000	0	75.000
Preparación de la Operación: Evaluación de capacidad institucional.	Consultoría de evaluación y recomendaciones sobre la capacidad de la ABC.	35.000	0	35.000
Acompañamiento durante la ejecución del programa.	Consultorías de apoyo técnico especializado en revisión de pliegos de prescripciones técnicas de licitaciones, aspectos socioambientales, aspectos operativos y otros.	30.000	64.000	94.000
Apoyo para el análisis de impactos sociales y ambientales.	Consultorías de apoyo para analizar el resultado de la intervención en proyectos viales de impacto binacional.	50.000	0	50.000
Imprevistos		10.000	0	10.000
<b>Total</b>		<b>300.000</b>	<b>64.000</b>	<b>364.000</b>

## VI. AGENCIA EJECUTORA

- 6.1 Por solicitud del GdB, el Organismo Ejecutor (OE) de esta operación será el Banco, quien identificará en coordinación estrecha con la ABC, las necesidades de apoyo al programa y las actividades a desarrollar para solventar dichas necesidades. Los estudios a ser contratados serán de directa aplicación en la preparación y arranque de la operación “Apoyo a la Preparación y Ejecución de Operaciones Viales” (BO-L1095 y BO-L1002) y serán supervisados por el personal del Banco.
- 6.2 El equipo del proyecto tendrá la responsabilidad de supervisar y controlar la ejecución de la misma y se encargará de la selección, contratación y supervisión de

consultores externos, así como la adquisición de otros servicios de acuerdo con los procedimientos aplicables del BID. Las contrataciones se llevarán a cabo de conformidad con las Políticas para la Selección y Contratación de Consultores financiados por el BID (GN-2350-9). Todos los productos de la CT serán objeto de revisión de calidad por parte del Banco.

- 6.3 El tiempo de ejecución y desembolsos de la cooperación técnica se estima en 24 meses.

## **VII. RIESGOS**

- 7.1 Por la naturaleza y actividades planteadas en la presente CT, el equipo de proyecto no ha identificado riesgos significativos asociados a la ejecución de la misma.

## **VIII. EXCEPCIONES A LA POLÍTICA DEL BANCO**

- 8.1 No previstas.

## **IX. ESTRATEGIA SOCIAL Y AMBIENTAL**

- 9.1 De acuerdo con OP-703 esta CT se categoriza para reflejar el nivel de riesgo ambiental y social de la operación que apoya, la cual sería como mínimo - de Categoría "B". Ver [Filtro de Política de Salvaguardias y Formulario de Análisis de Salvaguardias](#).