

DOCUMENTO DE COOPERACIÓN TÉCNICA

I. Información básica de la CT

▪ País/Región:	BOLIVIA/CAN - Grupo Andino
▪ Nombre de la CT:	Apoyo a la mejora de la Seguridad Operacional en el Sector Aéreo y preparación BO-L1209
▪ Número de CT:	BO-T1383
▪ Jefe de Equipo/Miembros:	Poveda, Rafael Antonio (INE/TSP) Líder del Equipo; Alejandro Quevedo (CAN/CBO); Calderon Anton, Jose De Jesus (INE/TSP); Marco Antonio Fuentes Verastegui (INE/TSP); Martin Mollinedo Tapia (CAN/CBO); Orellana, Miguel Angel (VPC/FMP); Padilla Herrera, Tomas Antonio (INE/TSP); Schukkel, Fernanda Do Vale Caribe (VPC/FMP); Vila Saint-Etienne, Sara (LEG/SGO)
▪ Taxonomía:	Apoyo Operativo
▪ Número y nombre de la operación que apoyará la CT:	Programa de Infraestructura y Operaciones Aeroportuarias - Fase 2 - BO-L1209
▪ Fecha del Abstracto de CT:	24 Ene 2022
▪ Beneficiarios:	Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC), Navegación Aérea y Aeropuertos Bolivianos (NAABOL) y Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda (MOPSV)
▪ Agencia Ejecutora:	Inter-American Development Bank
Donantes que proveerán financiamiento:	OC SDP Ventanilla 2 - Infraestructura(W2B)
▪ Financiamiento solicitado del BID:	US\$250,000.00
▪ Contrapartida Local:	US\$0
▪ Periodo de Desembolso:	36 meses
▪ Fecha de inicio requerido:	25 Jul 2022
▪ Tipos de consultores:	Firmas y Consultores individuales
▪ Unidad Responsable de Preparación:	INE/TSP-Transporte
▪ Unidad Responsable de Desembolso:	CAN/CBO-Representación Bolivia
▪ CT incluida en la Estrategia de País (s/n):	Sí
▪ CT incluida en CPD (s/n):	Sí
▪ Alineación a la Actualización de la Estrategia Institucional 2010-2020:	Productividad e innovación; Capacidad institucional y estado de derecho; Igualdad de género; Diversidad

II. Descripción del préstamo asociado

- 2.1 Esta Cooperación Técnica (CT) tiene como objetivo principal de establecer una guía de recomendaciones y buenas prácticas en materia de seguridad operacional aplicable al sector aeronáutico civil de Bolivia y apoyo a la preparación de la operación BO-L1209. Esta Operación de Inversión Específica (ESP, por sus siglas en inglés) se encuentra en proceso de preparación y tiene como objetivo general contribuir a incrementar la conectividad aérea en Bolivia. El objetivo específico es mejorar los niveles de servicio de transporte aéreo en los aeropuertos intervenidos.
- 2.2 Para esto se contemplan cuatro componentes: (i) obras civiles, equipos, que financiará: la rehabilitación y mejoramiento de dos aeropuertos en Bolivia (Uyuni y Tarija) que incluyan mejoras en la pista, plataforma, calles de rodaje, terminal, accesos, torre de control, servicios aeroportuarios e instalaciones complementarias; así como la provisión de equipamientos de aeronavegación, extinción de incendios, equipamiento en terminales y de comunicación; y soluciones innovadoras para adaptación de las infraestructuras a la eficiencia energética; (ii) gestión socioambiental, fiscalización y

supervisión que financiará la preparación de planes de gestión Ambiental, Salud y Seguridad Ocupacional (ASSO), la adquisición de terrenos, la supervisión técnica y socioambiental de las obras; y la fiscalización; (iii) el desarrollo de capacidades que financiará un Plan Nacional de Navegación Aérea y el Plan Estratégico de todo el sistema aeroportuario boliviano de pasajeros y carga; la Evaluación de la Seguridad Operacional (ESO) para la certificación de aeródromos; mitigación de potenciales amenazas a la ciberseguridad; la implementación del plan de género para la participación de la mujer en la etapa constructiva y operativa, accesibilidad e inclusión laboral de poblaciones indígenas y personas con discapacidad; el estudio de mercado para identificar nuevas rutas internacionales para la promoción del sector turístico; el diseño de productos y servicios sostenibles para la gestión aeroportuaria de NAABOL; y la administración del programa; y (iv) la auditoría, evaluación y otros gastos, que comprenderá de los financiamientos de auditoría, evaluaciones, gestión operativa y gastos asociados a supervisión remota y de campo.

III. Objetivos y justificación de la CT

- 3.1 La CT busca reforzar la vigilancia estatal para la mejora de la seguridad operacional en las siguientes áreas: (i) Buenas prácticas en vigilancia continua de seguridad operacional; (ii) identificación temprana de riesgos y amenazas a la seguridad operacional y resolución efectiva; (iii) actualización y entrenamiento continuo del personal aeronáutico para la identificación de riesgos a la seguridad operacional; (iv) ciberseguridad y riesgos informáticos; (v) evaluación de la capacidad para la identificación de riesgos a la seguridad operacional; y (vi) diagnóstico de género y una propuesta de política institucional para igualdad de género. La CT además contempla un programa de intercambio de experiencias de casos exitosos de la región, así como de la realización de evaluaciones técnicas en campo y simulacros para la evaluación de la seguridad operacional en aeródromos y aeropuertos bolivianos.
- 3.2 El Gobierno de Bolivia (GdB) en los últimos años, ha mejorado sustancial y progresivamente la seguridad aeronáutica civil desde la aprobación de un marco normativo¹ y regulatorio coherente, hasta la aprobación y actuación de las Reglamentación Aeronáutica Boliviana (RAB), sumado a mejoras progresivas y buenas prácticas adquiridas para la reducción de riesgos operacionales en el sector, así como las mejoras progresivas en la provisión de infraestructura aérea de calidad y seguridad acorde a las recomendaciones de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).
- 3.3 Durante la última auditoría de la OACI realizada el año 2019, el Estado Plurinacional de Bolivia ha obtenido una puntuación de 92,32% de acuerdo con las autoridades bolivianas, aspecto que ha sido resaltado por sociedad boliviana por los esfuerzos del país en la mejora y desarrollo del sector aéreo. En esa línea, de acuerdo al reporte de efectividad en la implementación de las recomendaciones del Programa Universal de Auditoría de la Vigilancia de la Seguridad Operacional (USOAP, siglas en inglés) de la OACI, Bolivia ha logrado una efectiva implementación³ en aspectos legales y normativos del 76,19%, una implementación de efectividad del 81,81% con respecto a la organización de la aeronáutica civil Boliviana, el 89,24% de implementación con respecto a otorgación de licencias, 73,52% con respecto a la implementación de

¹ En el 2017 el Banco aprobó el programa de reformas de políticas de transporte II ([4292/BL-BO](#)) y la asistencia técnica ([ATN/OC-15589-BO](#)) para apoyo a la preparación y puesta en marcha del préstamo de Programa de Reforma de Políticas del Sector Transporte Fase II. La aprobación de estos marcos normativos y regulatorios se enfocaron en todos los modos de transporte (terrestre e infraestructura vial, ferroviario, carretero, aéreo, y acuático) mejorando la infraestructura, la calidad, la seguridad, la eficiencia y sustentabilidad de los servicios asociados de transporte.

² Fuente: Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda.

³ Fuente: OACI, Resultados de auditoría de Seguridad, USOAP.

recomendaciones vinculadas a operaciones aéreas, 87,39% con respecto a aeronavegabilidad, 53,92% con respecto a investigación de accidentes, 73,37% con respecto a Servicios de navegación aérea y 86,80% con respecto a aeródromos. A excepción del Investigación de accidentes aéreos la aviación civil boliviana presenta indicadores de desempeño por encima del promedio global, pero que, para el GdB, representan una oportunidad para reducir la brecha con respecto a los indicadores de menor desempeño, en este caso, legislación, operaciones aéreas seguras, investigación de accidentes y servicios de navegación aérea, todas ellas beneficiarias de un proceso de mejora de la seguridad operacional en el país.

- 3.4 **Brechas de género y diversidad.** Las actividades vinculadas al transporte -para ambos sexos- representan el 6,7%⁵¹ del mercado laboral en Bolivia, y de este, la participación de la mujer es del 4,7% (el 4,1% en el sector aéreo). Bolivia presenta una de las brechas salariales de género más grande de la región, con salarios del 82% respecto al de los hombres (promedio en ALC, 92% y en países andinos 90%). Adicionalmente, respecto al salario mínimo, el 60% de las mujeres recibe un ingreso menor, frente al 43% de los hombres. Para el subsector del transporte aéreo no existe un diagnóstico que evidencie las brechas de género. Por su parte, el Instituto Nacional de Estadística⁴ (INE) reportó que la pobreza extrema en 2021 alcanzó un 11,1% mientras que la pobreza moderada llegó a 36,6. Bolivia es el tercer país más pobre de América Latina después de Honduras y Nicaragua; al menos seis de cada diez bolivianos viven con ingresos por debajo de la línea de pobreza (dos dólares estadounidenses, US\$). Bolivia presenta elevados índices de desigualdad: el ingreso medio del 10% más rico de la población es 45 veces mayor que el del 10% más pobre⁵. De la población del país, 64,4% vive en situación de pobreza moderada y 41,5% en situación de pobreza extrema (55% de la población rural y 22,3% de la urbana). La pobreza se concentra de manera más notoria en los departamentos de Sucre y Potosí.
- 3.5 **Violencia sobre género (VSG).** La encuesta de prevalencia y características de la violencia contra las mujeres (2016), mostró que, el 43,6% de las mujeres mayores de 15 años ha sido víctima de violencia sexual a lo largo de su vida. En el ámbito de pareja, el 69,3% de las mujeres reportó ser víctima de violencia psicológica, 50,3% de violencia física, 34% de violencia sexual y 31,3% de violencia económica. Con respecto al ámbito laboral, 2,8 millones de mujeres que trabajan han sufrido algún tipo de violencia psicológica, física y/o sexual en entornos laborales.

⁴ INE [Estadísticas económicas](#).

⁵ Maydana, E., 2019. [Desigualdades socioeconómicas y mortalidad infantil en Bolivia](#).

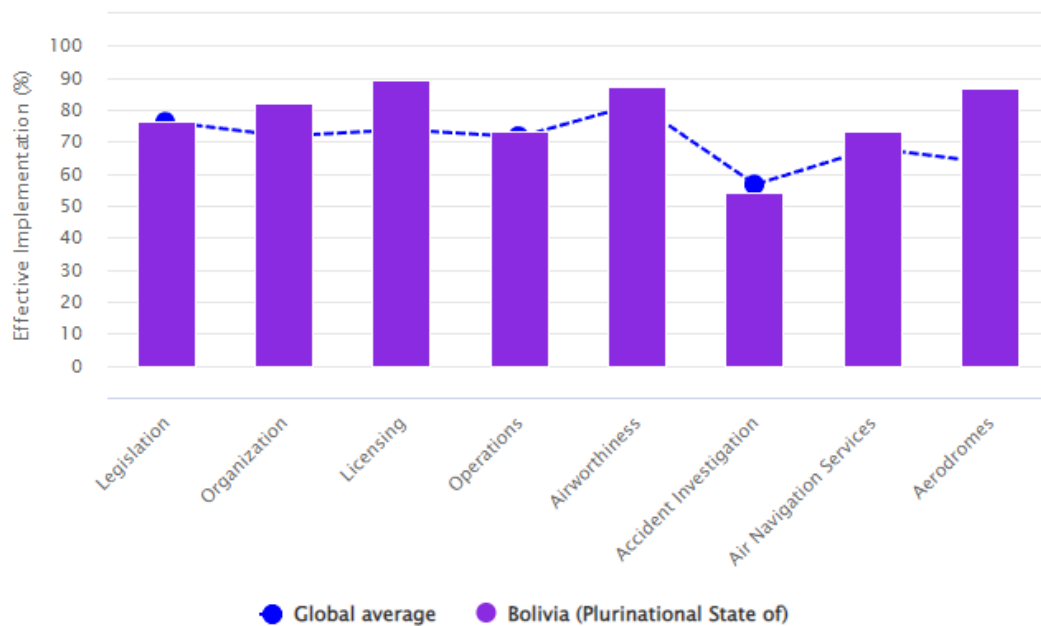


Ilustración 1. Implementación Efectiva USOAP del Estado Plurinacional de Bolivia, Fuente: OACI.

- 3.6 Por otra parte, el GdB ha establecido a través de su Plan de Desarrollo Económico y Social 2021 - 2025 (PDES) la implementación de la Meta 3.3 que consiste en “Impulsar la integración nacional e internacional para fortalecer los centros productivos con sistemas de transporte carretero, aéreo, férreo, fluvial y urbano” definiéndose la importancia de contar con servicio de transporte aéreo mejorados y orientados a la integración de país, definiendo para ello la acción 3.3.2.3. a través de la cual se ha definido la acción que permite “promover el transporte aéreo con rutas de vinculación nacional e internacional, con el control y vigilancia del espacio aéreo y prestación de servicios aeroportuarios cumpliendo con estándares de seguridad operacional”, aspecto que demuestra la importancia de trabajar en la mejora de los indicadores, acciones, actividades y resultados vinculados a la seguridad operacional aérea como parte de las prioridades definidas por el GdB y que se encuentran vinculados a indicadores de desempeño como el incremento en el número de rutas aéreas nacionales e internacionales así como la habilitación de aeropuertos nacionales e internacionales en operación comercial.

META 3.3		IMPULSAR LA INTEGRACIÓN NACIONAL E INTERNACIONAL PARA FORTALECER LOS CENTROS PRODUCTIVOS CON SISTEMAS DE TRANSPORTE CARRETERO, AÉREO, FÉRREO, FLUVIAL Y URBANO		
RESULTADOS	ACCIONES	INDICADORES	LÍNEA BASE 2020	2025
3.3.2 SE CUENTA CON SERVICIOS DE TRANSPORTE AÉREO, MEJORADOS Y ORIENTADOS A LA INTEGRACIÓN DEL PAÍS.	3.3.2.2 Construir y equipar el Hub Aeropuerto Internacional de Viru Viru	Número de aterrizajes nacionales e internacionales realizados en el aeropuerto de Viru Viru	20.211 aterrizajes (2019)	<u>35.263 aterrizajes</u> <u>Crecimiento promedio anual esperado 2022-2025: 14,6%</u>
		Número de líneas aéreas extranjeras que operan en el país	13 líneas aéreas extranjeras	17 líneas aéreas extranjeras
	3.3.2.3 Promover y fortalecer el transporte aéreo con rutas de vinculación nacional e internacional, con el control y vigilancia del espacio aéreo y prestación de servicios aeroportuarios cumpliendo con los estándares de la seguridad operacional	Número de rutas aéreas nacionales en operación	11 rutas nacionales en operación	<u>25 rutas nacionales en operación</u>
		Número de rutas aéreas internacionales en operación	4 rutas internacionales en operación	9 rutas internacionales en operación
		Aeropuertos nacionales e internacionales en operación comercial	12	20

Ilustración 2 Plan de Desarrollo, acciones y metas vinculadas al sector aéreo. Fuente: Ministerio de Planificación para el Desarrollo.

- 3.7 Con respecto a la institucionalidad y la infraestructura aérea, el GdB ha creado a través de la Ley N° 1356 de 2021 la entidad de Navegación Aérea y Aeropuertos Bolivianos (NAABOL) que administra la red de 39 aeropuertos domésticos mientras que la empresa SABSA S.A. nacionalizada por el GdB administra y opera los tres aeropuertos internacionales certificados que requieren de un proceso continuo y mejora en la seguridad operacional como parte de una estrategia nacional. La creación de un marco institucional acorde es fundamental para el desarrollo de operaciones de transporte aéreo seguras, a través de la cual la coordinación e interrelación miento entre instituciones facilita el desarrollo de operaciones seguras, en ese orden de ideas, la CT además de brindar apoyo al desarrollo y fortalecimiento de capacidades locales, busca profundizar la identificación temprana de riesgos y amenazas a la seguridad operacional para extender las buenas prácticas a los aeródromos nacionales con base a la experiencia adquirida en los aeropuertos de mayor tráfico aéreo y con mayor grado de desarrollo.
- 3.8 Aún a pesar de los resultados de la auditoria que como ya se han presentado, son favorables para el GdB, existen brechas importantes que la administración nacional se ha propuesto implementar y/o mejorar en la gestión de la información aeronáutica y aeroportuaria, la promoción de la importancia de la participación igualitaria de la mujer, desarrollo de capacidades y mejora institucional así como el desarrollo de tecnologías que favorezcan el cumplimiento de los objetivos trazados por el país.
- 3.9 Por otra parte, la CT está alineada con la Estrategia del Banco con el País (GN-3088) cuyo objetivo general es potenciar el crecimiento económico sostenido, inclusivo y sustentable: (i) reconstrucción económica e impulso a la productividad; (ii) diversificación productiva; y (iii) desarrollo social inclusivo y sustentable. A su vez, ésta se encuentra alineada con el Plan de Desarrollo Económico y Social del GdB 2021-2025 a través de los lineamientos 3.3. Impulsar la integración nacional e internacional para fortalecer los centros productivos con sistemas de transporte carretero, aéreo, férreo, fluvial y urbano. Asimismo, la CT contribuye a los objetivos de la Segunda Actualización de la Estrategia Institucional del Banco 2020-2023 (AB-3190-2) para impulsar la productividad e innovación; el desarrollo de capital

humano, integración económica regional; la inclusión social e igualdad, la prestación de servicios de infraestructura incluyentes y sustentables, la incorporación del sector productivo en encadenamientos productivos de valor, el fortalecimiento de la capacidad del Estado, y el fortalecimiento del contexto institucional para promover el desarrollo empresarial. La CT es concordante con la Política Operativa sobre Igualdad de Género en el Desarrollo, dado que a través de la CT se impulsará la generación de información y análisis necesarios para fomentar una mayor participación de la mujer en el sector aéreo, así como de ensayar propuestas innovadoras que apoyen medidas de política para la igualdad de género sustentadas en evidencia. La CT es concordante con el Documento de Marco Sectorial de Transporte del Banco Interamericano de Desarrollo (BID), dado que fomenta y promueve la movilidad de pasajeros eficiente, inclusiva, sostenible y de calidad, el fortalecimiento de las instituciones y regulaciones del sector, el impulso a la transformación tecnológica del sector, y el desarrollo de operaciones seguras de transporte. Adicionalmente, la CT contribuirá al Marco de Resultados Corporativos (CRF) 2020-2023 (GN-2727-12), mediante los indicadores de “volumen de comercio internacional respaldado (US\$)”.

- 3.10 Esta CT se alinea con el área prioritaria 2 “Infraestructura sustentable y resiliente” del OC SDP Ventanilla 2 - Infraestructura (W2B) (GN-2819-14) en sus objetivos de: (i) mejorar la calidad de los proyectos de infraestructura en ALC; (ii) promover una mayor inversión en la región sector de la infraestructura y mejorar el rendimiento, la calidad y la sostenibilidad de los servicios de infraestructura; (iii) mejorar la calidad del diseño y la eficiencia en la ejecución de proyectos de infraestructura; (iv) mejorar el diseño y seguimiento de las políticas públicas y la transmisión de lecciones aprendidas en el sector de infraestructura; y (v) generar y profundizar conocimiento del sector sobre buenas prácticas de infraestructura.
- 3.11 Por último, la CT se encuentra alineada con la Visión 2025 del BID en los cinco ejes o líneas de trabajo definidas en dicha estrategia, propiciando de esta forma una clara y adecuada adecuación de las actividades con respecto a las prioridades del Grupo BID.

Integración Regional	Economía Digital	Apoyo PYME	Género e Inclusión	Cambio Climático
(i) Buenas prácticas en vigilancia continua de seguridad operacional; (ii) identificación temprana de riesgos y amenazas a la seguridad operacional y resolución efectiva; (iii) actualización y entrenamiento continuo del personal aeronáutico para la identificación de riesgos a la seguridad operacional; (iv) ciberseguridad y riesgos informáticos; y (v) evaluación de la capacidad para la identificación de riesgos a la seguridad operacional.	(i) Mejora de la conectividad entre aeropuertos domésticos del país por medio del uso de aplicaciones móviles que pongan al servicio de los pasajeros y pilotos la reserva y compraventa de billetes aéreos; (ii) construcción de buenas prácticas de operación asociadas a seguridad operacional.	Apoyo a iniciativas que promuevan el emprendimiento local mediante el desarrollo de aplicaciones para celulares que ponga en contacto directo a los operadores de aviones (microempresas aéreas) con los clientes finales en zonas de poca cobertura de las operadoras nacionales.	Promover iniciativas que incrementen la participación de la mujer en los servicios de aviación civil.	Buscar incrementar la eficiencia y seguridad de las operaciones ligadas a cualquier actividad dentro de la infraestructura aeroportuaria y que implique una reducción de las emisiones de carbono.

Tabla 1. Alineación de la CT con la Visión 2025. Fuente: Visión 2025 del Grupo BID.

IV. Descripción de las actividades, componentes y presupuesto

- 4.1 **Componente I: Gestión de riesgos operacionales (US\$60.000,00).** Se pretende apoyar al GdB en la construcción y puesta en marcha de una metodología que permita la identificación de riesgos y amenazas a la seguridad operacional además del establecimiento de medidas de reducción de riesgos operacionales basado en análisis, diagnósticos y/o sesiones de evaluación de las condiciones actuales, seguimiento y monitoreo de indicadores claves para reducción de brechas de seguridad operacional. Las actividades del componente incluyen y no se limitan a: Identificación,

categorización, clasificación, detección, análisis, abordaje y emisiones de recomendaciones, metodologías, buenas prácticas y estrategias destinadas a la mitigación, eliminación o reducción de riesgos operacionales vinculados al transporte aéreo (orientado principalmente a los proyectos que se financiarán con BO-L1209). A su vez se destacan actividades como el intercambio de experiencias, talleres, seminarios, apoyo a través de firmas consultoras y/o especialistas que contribuyan al desarrollo y fortalecimiento de capacidades de los cuadros locales.

- 4.2 **Componente II: Desarrollo de capacidades institucionales y apoyo a la preparación (US\$120.000,00).** El componente pretende apoyar el intercambio de buenas prácticas y lecciones aprendidas relativas a la seguridad operacional, con enfoque en *inshoring* en la región, pretendiendo actualizar y explorar los riesgos, brechas y construir una hoja de ruta para la gestión de la ciberseguridad en el sector con enfoque en la mitigación, reducción y/o eliminación de las potenciales amenazas en el sistema aéreo de Bolivia. A través del componente se financiarán cursos de capacitación al personal institucional en temáticas técnicas y operativas referentes al ámbito de la movilidad y el ordenamiento urbano. Con el componente además se contratarán consultorías e insumos necesarios para la preparación de la operación BO-L1209, que evalúen la capacidad institucional y otros aspectos necesarios para su preparación.
- 4.3 **Componente III: Género, diversidad e inclusión (US\$50.000,00).** Incluye un diagnóstico integral de género en el sector aeronáutico sobre el cual se elabore una propuesta de política institucional en igualdad de género en trabajos no tradicionales técnicos del sector aéreo que incentiven la participación de la mujer en las etapas constructivas y de mantenimiento de los aeropuertos. En diversidad se desarrollará una herramienta que permitan el uso de tecnología móvil para el acceso e inclusión de personas con discapacidad a los servicios aéreos. El componente además permitirá el desarrollo de actividades de concientización sobre la importancia de la reducción de brechas de género, accesibilidad, inclusión social y tratamiento de grupos vulnerables asociados al subsector aéreo.
- 4.4 **Componente IV: Gestión de conocimiento (US\$20.000,00).** Apoyo a iniciativas de formación y desarrollo de capacidades, intercambio de experiencias, talleres y/o eventos relacionados a los objetivos de la CT así como la preparación, edición y/o publicación de documentos de gestión de conocimiento sobre el sector aéreo.

V. Presupuesto

- 5.1 El costo de la CT es de US\$250.000, los cuales serán financiados por el Banco, el plazo de ejecución de la CT es de 36 meses y de desembolsos 33 meses los cuales serán financiados con recursos del Programa Estratégico para el Desarrollo Financiado con Capital Ordinario (OC-SDP) Ventanilla 2 Infraestructura sostenible y resiliente.

Cuadro 1. Presupuesto indicativo

Actividad/Componente	Descripción	BID/Financiamiento por Fondo	Contrapartida Local	Financiamiento Total
I. Gestión de Riesgos Operacionales	Taller nacional de identificación y gestión de riesgos operacionales.	US\$7.000,00	US\$0,00	US\$7.000,00
	Diagnóstico integral de riesgos operacionales en el sector aéreo.	US\$20.000,00	US\$0,00	US\$20.000,00
	Intercambio regional de experiencia, mejores prácticas en mitigación de riesgos operacionales.	US\$12.000,00	US\$0,00	US\$12.000,00
	Hoja de ruta para la mitigación de riesgos operacionales.	US\$21.000,00	US\$0,00	US\$21.000,00
II. Desarrollo de capacidades institucionales y apoyo a la preparación	Diplomado en mitigación de riesgos operacionales en el sector aéreo.	US\$30.000,00	US\$0,00	US\$30.000,00
	Diseminación de buenas prácticas para la reducción de riesgos operacionales.	US\$25.000,00	US\$0,00	US\$25.000,00
	Estudios de preparación BO-L1209.	US\$60.000,00	US\$0,00	US\$60.000,00
	Intercambio de experiencias en buenas prácticas, reducción de riesgos operacionales.	US\$5.000,00	US\$0,00	US\$5.000,00
III. Género, diversidad e inclusión	Diagnóstico y política institucional de género y diversidad en el sector aéreo.	US\$18.000,00	US\$0,00	US\$18.000,00
	Desarrollo de aplicación móvil para la mejora de operaciones aéreas en zonas de baja accesibilidad.	US\$10.000,00	US\$0,00	US\$10.000,00
	Desarrollo de aplicación móvil para inclusión de usuarios con discapacidad en terminales aéreas.	US\$10.000,00	US\$0,00	US\$10.000,00
	Talleres y encuentros de equidad de género e inclusión social.	US\$12.000,00	US\$0,00	US\$12.000,00
IV. Gestión de conocimiento	Publicaciones y desarrollo de material de difusión.	US\$20.000,00	US\$0,00	US\$20.000,00
Total		US\$250.000,00	US\$0,00	US\$250.000,00

VI. Agencia ejecutora y estructura de ejecución

- 6.1 El Banco, a través de la División de Transporte en Bolivia (TSP/CBO), con la colaboración de la división de transporte (INE/TSP) y la representación de país (CAN/CBO) será el Organismo Ejecutor (OE) de esta operación. Esta ejecución se justifica, por una parte, en la experiencia del Banco en el desarrollo de los instrumentos operativos y técnicos similares a los planteados para este tipo de cooperaciones; así como por la orientación de la CT hacia apoyar la gestión en términos de planeación y estructuración de proyectos estratégicos para Bolivia. Adicionalmente, el Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda (MOPSV) se encuentra en una etapa de transición, donde la Unidad Técnica Aeroportuaria actualmente se encuentra en fase de cierre debido a la financiación del préstamo BO-L1076. En consecuencia, dicha institución no cuenta con el capital humano hasta el arranque del nuevo préstamo BO-L1209 a ser iniciado aproximadamente en noviembre del 2023.

- 6.2 El Banco en identificará en estrecha coordinación con el MOPSV, la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC) y NAABOL, que son beneficiarios de la CT, las necesidades de apoyo en términos de capacitación, planificación y evaluación de los estudios y capacitaciones a ser contratados serán de directa aplicación en el fortalecimiento de capacidades de los beneficiarios y serán supervisados por el personal del Banco. El punto focal en la oficina del país será Rafael Poveda (rafaelp@iadb.org). El equipo del proyecto tendrá la responsabilidad de monitorear, 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 y ejecutados por el BID. Todos los productos de la CT serán objeto de revisión de calidad por parte del Banco.
- 6.3 Las actividades a ejecutar bajo esta operación se han incluido en el plan de adquisiciones y serán ejecutadas de acuerdo con los métodos de adquisiciones establecidos del Banco, a saber: (i) selección y contratación de consultores individuales, según lo establecido en las normas AM-650; (ii) contratación de firmas consultoras para servicios de naturaleza intelectual según la GN-2765-4 y sus guías operativas asociadas (OP-1155-4); y (iii) contratación de servicios logísticos y otros servicios distintos a consultoría, de acuerdo a la política GN-2303-28.
- 6.4 Todos los productos de conocimiento derivados de esta CT serán propiedad intelectual del Banco.

VII. Riesgos importantes

- 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, no obstante, de lo mencionado previamente, no deben descartarse los potenciales efectos provenientes de las restricciones y medidas que pueda asumir el GdB como consecuencia de la evolución de la emergencia sanitaria vinculada al COVID-19. Para mitigar este riesgo, se buscará desarrollar actividades, en medida de lo posible, de forma virtual, con distanciamiento e inspecciones, así como sanitización de espacios de trabajo, monitoreo de pruebas y vacunas contra el COVID-19 con los agentes involucrados en el proceso. De forma que puedan ajustarse o mejorarse fácilmente por las autoridades para atender las necesidades debido a la incertidumbre causada por la actual pandemia.

VIII. Excepciones a las políticas del banco

- 8.1 No existe ninguna excepción a la política del Banco.

IX. Clasificación ambiental y social

- 9.1 La presente CT no financiará estudios de factibilidad o pre-factibilidad de proyectos de inversión concretos que incluyan estudios ambientales y sociales asociados a dichos proyectos, por lo cual no cuenta con requisitos aplicables del Marco de Política Ambiental y Social (MPAS) del Banco.

ANEXOS REQUERIDOS:

[Solicitud del Cliente - BO-T1383](#)

[Matriz de Resultados - BO-T1383](#)

[Términos de Referencia - BO-T1383](#)

[Plan de Adquisiciones - BO-T1383](#)

- Anexo V. [Lista de Verificación de Género y Diversidad](#)