

DOCUMENTO DEL BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO

BOLIVIA

PROGRAMA DE INFRAESTRUCTURA VIAL DE APOYO AL DESARROLLO Y GESTIÓN DE LA RED VIAL FUNDAMENTAL II

(BO-L1102)

PROPUESTA DE PRÉSTAMO

Este documento fue preparado por el equipo de proyecto integrado por: Pablo Guerrero (INE/TSP), Jefe de Equipo; Rafael Capristán (TSP/CPE); Raúl Rodríguez, Olga Mayoral, Ramiro Ríos e Ivan Corbacho (INE/TSP); Andrea Monje (SCL/GDI); Michael Kent y Renaud Tahon (VPS/ESG); Carolina Escudero y Abel Cuba (FMP/CBO); Zoraida Argüello (FMP/CVE); Shirley Cañete, Rodrigo Casto, Edgar Ascarrunz y Jorge Tapia (CAN/CBO); Manuel Urquidi (LMK/CBO); Manuel Márquez (INT/TIU); y Kevin Mc Tigue (LEG/SGO).

De conformidad con la Política de Acceso a la Información, el presente documento se divulga al público de forma simultánea a su distribución al Directorio Ejecutivo del Banco. El presente documento no ha sido aprobado por el Directorio. Si el Directorio lo aprueba con modificaciones, se pondrá a disposición del público una versión revisada que sustituirá y reemplazará la versión original.

ÍNDICE

RESUMEN DEL PROYECTO.....	1
I. DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO Y MONITOREO DE RESULTADOS.....	2
A. Antecedentes, Problemática y Justificación	2
B. Objetivos, Componentes y Costo.....	8
C. Marco de Resultados e Indicadores.....	12
II. ESTRUCTURA DE FINANCIAMIENTO Y PRINCIPALES RIESGOS	13
A. Instrumentos de Financiamiento	13
B. Riesgos Ambientales y Sociales	13
C. Riesgos Fiduciarios	14
D. Otros Riesgos del Proyecto	14
III. PLAN DE IMPLEMENTACIÓN Y GESTIÓN.....	15
A. Resumen de los Arreglos de Implementación.....	15
B. Resumen de los Arreglos para el Monitoreo de Resultados.....	17

ANEXOS
Anexo I Resumen de Matriz de Efectividad en el Desarrollo (DEM) - Resumen
Anexo II Matriz de Resultados
Anexo III Acuerdos y Requisitos Fiduciarios

ENLACES ELECTRÓNICOS
REQUERIDOS
1. Plan Ejecución Plurianual (PEP)
2. Plan Operativo Anual (POA)
3. Plan de Monitoreo y Evaluación
4. Informe de Gestión Ambiental y Social del proyecto (IGAS)
5. Plan de Adquisiciones
OPCIONALES
1. Anuario de Estadística de Transporte de Carga para LAC
2. Análisis de la importancia del sector de transporte carretero en Bolivia
3. Anexo de género y transporte
4. Análisis de la operación en el marco de la Política de Integración Regional
5. Desarrollo de Capacidades Institucionales
6. Programa de Conservación Vial en la RVF
7. Análisis de adaptación al cambio climático en Bolivia
8. Evaluación económica del proyecto
9. Estudio TESA para la construcción del tramo Santiago de Machaca - Hito IV
10. Estudio de estimación de la probabilidad de costos adicionales
11. Reglamento Operativo del Programa (ROP)
12. Mapa de localización de los tramos y mapa de la Red Vial Fundamental (RVF)
13. Plan Nacional de Gobierno 2015-2020
14. Diagnóstico y plan de trabajo de recaudo de peajes
15. Índice de acceso rural (<i>Rural Access Index: a Key Development Indicator</i>)

ABREVIATURAS

ABC	Administradora Boliviana de Carreteras
ALC	América Latina y el Caribe
BID/Banco	Banco Interamericano de Desarrollo
CNC	Cuenta Nacional de Carreteras
CO	Capital Ordinario
COSIPLAN	Consejo de Infraestructuras y Planificación
EEO	Enlace Electrónico Opcional
EER	Enlace Electrónico Requerido
FOE	Fondo de Operaciones Especiales
GCI-9	Noveno Aumento de Capital del Banco
GNAF	Gerencia Nacional Administrativa Financiera
IGAS	Informe de Gestión Ambiental y Social
IIRSA	Iniciativa para la Integración Regional Suramericana
INE	Instituto Nacional de Estadística
INE/TSP	División de Transporte
M	Millones
MOPSV	Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda
OE	Organismo Ejecutor
PA	Plan de Adquisiciones
PAE	Programa de Apoyo al Empleo (préstamo 2365/BL-BO)
PEP	Plan de Ejecución Plurianual
PIB	Producto Interno Bruto
PMR	Reporte de Monitoreo del Progreso
PND	Plan Nacional de Desarrollo
POA	Plan Operativo Anual
PRI	Plan de Reasentamiento Involuntario
ProVial	Programa de Conservación Vial con microempresas
ROP	Reglamento Operativo del Programa
RVF	Red Vial Fundamental
SGC	Subgerencia de Construcción
SGCV	Sugerencia de Conservación Vial
SGSA	Subgerencia Socio Ambiental
TESA	Estudio Técnico, Económico, Ambiental y Social
TIRE	Tasa Interna de Retorno Económico
TPDA	Tránsito Promedio Diario Anual
UDAPE	Unidad de Análisis de Políticas Sociales y Económicas
VANE	Valor Actual Neto Económico
VPN	Valor Presente Neto

RESUMEN DEL PROYECTO
BOLIVIA
PROGRAMA DE INFRAESTRUCTURA VIAL DE APOYO AL DESARROLLO Y
GESTIÓN DE LA RED VIAL FUNDAMENTAL II
(BO-L1102)

Términos y Condiciones financieras					
Prestatario: Estado Plurinacional de Bolivia				Capital Ordinario (CO)	FOE
Organismos Ejecutor: Administradora Boliviana de Carreteras (ABC)			Plazo de amortización:	30 años	40 años
			Período de desembolso:	5 años	5 años
Fuente	Monto		Período de gracia:	6 años	40 años
	US\$	%	Tasa de interés:	FU Fija ^(a)	0,25%
BID (CO):	142.856.000	80	Comisión de inspección y vigilancia:	^(b)	N/A
BID (FOE):	35.714.000	20	Comisión de crédito:	^(b)	N/A
Total:	178.570.000	100	Moneda de aprobación:	Dólares de EE. UU. Con cargo al Capital Ordinario	
Esquema del Proyecto					
<p>Objetivo. El objetivo del programa es continuar mejorando la calidad y condiciones de transitabilidad, accesibilidad, y seguridad de la Red Vial Fundamental (RVF), mediante el aumento de la cobertura de vías pavimentadas y la rehabilitación y mejora de corredores viales que conectan centros de producción con mercados locales y externos. Asimismo, el programa promueve la mejora de la eficiencia en el gasto público sectorial, apoyando la gestión integral de los activos viales, que supone la incorporación de las obras ejecutadas a sistemas de gestión de mantenimiento vial y el desarrollo de capacidades de la ABC.</p>					
<p>Serán condiciones contractuales especiales previas al primer desembolso: (i) la aprobación y entrada en vigor del Reglamento Operativo del Programa (ROP) (incluyendo el Marco de Gestión Ambiental y Social) (¶2.3); y (ii) la suscripción y entrada en vigor de un convenio interinstitucional entre la ABC y Vías Bolivia (aprobado por el Banco) (¶3.5).</p>					
<p>Serán condiciones contractuales especiales de ejecución: (i) previo al llamado a la licitación para la construcción de cada una de las obras del Componente 1, que la ABC presente al Banco para su no objeción: (a) el diseño final de los proyectos aprobados por la ABC, incluyendo la actualización de costos y plazos para la ejecución de la obra (¶2.8); y (b) el análisis ambiental y social de cada proyecto, incluyendo planes de manejo y/o de acción para mitigar los impactos directos e indirectos, un Plan de Reasentamiento Involuntario (PRI) (si aplica) y los resultados de la consulta pública (si aplica), todo según el Marco de Gestión Ambiental y Social; (ii) previo al inicio físico de las obras de cada frente de trabajo definido por la ABC, que la misma presente a satisfacción del Banco: (a) evidencia de la liberación del derecho de vía, incluyendo el 100% de las afectaciones del respectivo frente de trabajo; (b) copia de las certificaciones y los permisos ambientales y conexos correspondientes; y (c) la versión final del plan de gestión ambiental y social conforme al Marco de Gestión Ambiental y Social, ajustado y complementado por la firma supervisora del programa, y aprobado por la ABC (¶2.2); (iii) previo a la adjudicación de la construcción de obras y la adquisición de los bienes previstos en el Subcomponente 3.1, que la ABC demuestre, a satisfacción del Banco, evidencia de que Vías Bolivia dispone de los requerimientos y perfiles de personal necesarios para la administración y gestión de dichas obras y bienes (¶1.26); y (iv) previo a la licitación de equipamiento, arcos y sistemas y obras de pesaje, peaje y telepeaje, que la ABC presente para aprobación del Banco, un análisis de red para la ubicación de las plazas de peaje y pesaje (¶3.6).</p>					
Excepciones a las políticas del Banco: Ninguna					
El proyecto califica ^(c) SV × PE × CC × CI ×					

^(a) El prestatario pagará intereses sobre los saldos deudores de la porción del préstamo del CO a una tasa basada en Libor. Cada vez que el saldo deudor alcance el 25% del monto neto aprobado o US\$3 Millones (M), lo que sea mayor, se fijará la tasa base sobre este saldo.

^(b) La comisión de crédito y comisión de inspección y vigilancia serán establecidas periódicamente por el Directorio Ejecutivo como parte de su revisión de cargos financieros del Banco, de conformidad con las disposiciones aplicables de la política del Banco sobre metodología para el cálculo de cargos para préstamos del CO.

^(c) SV (Países Pequeños y Vulnerables), PE (Reducción de la Pobreza y Aumento de la Equidad), CC (Cambio Climático, Energía Sostenible y Sostenibilidad Ambiental), CI (Cooperación e Integración Regional).

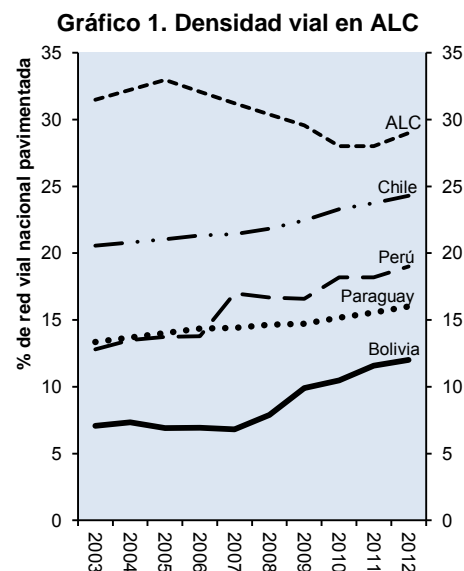
I. DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO Y MONITOREO DE RESULTADOS

A. Antecedentes, Problemática y Justificación

1.1 **Transporte carretero, productividad e inclusión social.** La limitada disponibilidad de infraestructura de transporte para los países de ingreso medio y bajo como Bolivia tienen un impacto significativo en los costos de exportación, dado que los precios internacionales a los que importan y exportan bienes suelen ser exógenos. Adicionalmente, dada su condición de mediterraneidad, los productos bolivianos recorren mayores distancias para acceder a sus consumidores¹. En el caso particular de las importaciones de bienes intermedios y de capital -vitales para la producción interna- el efecto del costo doméstico de transporte² supone un incremento en los costos de producción. Cualquier aspecto que imposibilite la eficaz y eficiente distribución de suministros o productos, no solo ocasiona mermas económicas sino que también tiende a propagarse al resto de la cadena logística, afectando en último término a la productividad de la economía³.

1.2 La red vial boliviana⁴ tiene una longitud de 89.740 km y sólo el 11,7% de la red está pavimentada, colocando a Bolivia entre los países de América Latina y El Caribe (ALC) con la densidad vial más baja. Debido al peso de los productos primarios en el comercio exterior del país⁵, el transporte terrestre es un componente estructural para el funcionamiento de las cadenas de valor y para el suministro de las empresas. Tal es su importancia para la economía, que en 2014, el transporte carretero de Bolivia movió el 61% de la carga de exportación, excluyendo al transporte de hidrocarburos por ductos y el 83% de la carga de importaciones.

1.3 Bolivia muestra un desempeño del sector carretero débil según el índice vial desarrollado por el Banco ([EEO#1](#)), que pondera cuatro indicadores: (i) densidad de la red vial; (ii) proporción de red pavimentada sobre la red total; (iii) emisiones del transporte carretero; y (iv) tarifa promedio de transporte. De los



Fuente: INE y Anuario de Transporte de Carga y Logística, BID 2014

¹ Uno de los principales centros de producción, el departamento de Santa Cruz, se encuentra a 1.171 km del Puerto de Arica en Chile, a 2.153 km del puerto de Santos en Brasil y a 2.261 km del puerto de Rosario en Argentina por carretera o 3.442 km en la hidrovía Paraguay-Paraná.

² El costo estimado de transporte de carga es de 0,1337 US\$/MT-km, superior al promedio de los países andinos 0,091. [Anuario de Transporte de Carga y Logística](#), BID 2014.

³ El Índice de Competitividad Global del Foro Económico Mundial (FEM) sitúa a Bolivia en el número 109 de los 144 países en la sección de infraestructura, siendo además uno de los últimos de la región.

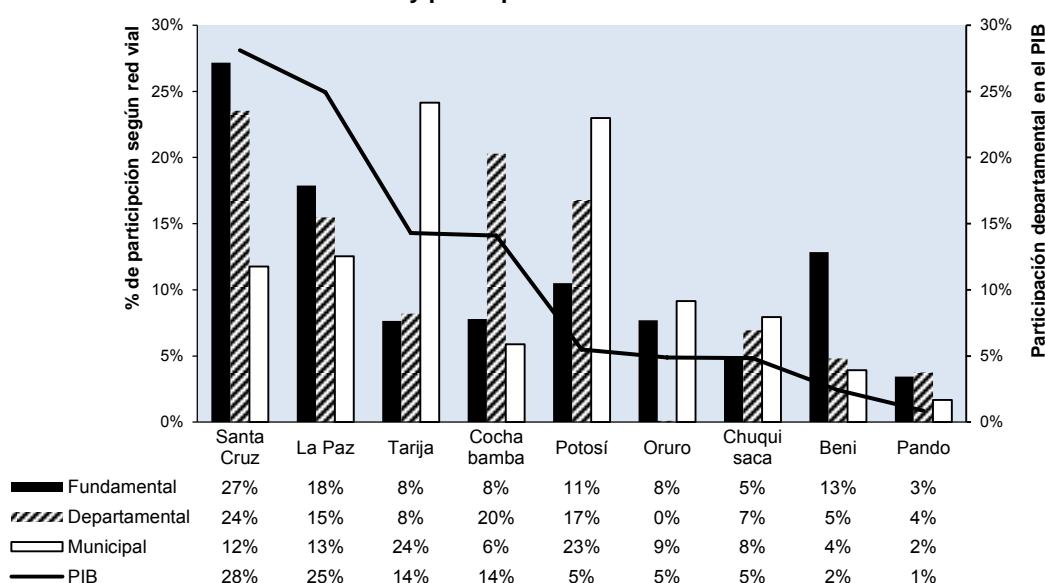
⁴ La red tiene tres niveles funcionales: (i) la Red Vial Fundamental (RVF) bajo la jurisdicción del gobierno nacional (~16.000 km); (ii) la red vial departamental (~24.500 km); y (iii) la red vial municipal (~40.500 km).

⁵ *Commodities* de transporte intensivos como mineral de oro, plata, zinc y estaño, madera, productos químicos y soja, que suman junto con los hidrocarburos el 80% del valor exportado por el país ([EEO#2](#)).

21 países con disponibilidad de información considerados, Bolivia ocupa el puesto 20. Según este análisis, el reducido porcentaje de pavimentación y la baja densidad vial son los dos factores que determinan con mayor fuerza la baja posición en el *ranking*.

- 1.4 La escasa cobertura y la deficiente accesibilidad a la red vial pavimentada no sólo afecta la competitividad internacional de Bolivia (§1.1), también incide en su actividad económica: los departamentos con mayor red vial pavimentada tienen una significativa participación en el Producto Interno Bruto (PIB) nacional (ver Gráfico 2). La baja cobertura vial también restringe el acceso al transporte, y consecuentemente a servicios básicos, al empleo de calidad y bien remunerado. En el área rural la mayoría de la población se dedica a actividades de agricultura, caza o pesca, con bajos ingresos y sin acceso a seguridad social, en donde dos de cada tres personas están en situación de pobreza moderada y una de cada cinco en situación de pobreza extrema⁶ (§1.35 y pie de página #26).

Gráfico 2. Red vial y participación en el PIB nacional



Fuente: INE., Gobiernos Departamentales y ABC

- 1.5 Si bien Bolivia supera a los países de la región en el porcentaje de participación de mujeres en la fuerza laboral (44,8% vs. 41,7% en el resto de ALC), esta representatividad no se ve reflejada en zonas rurales ni en sectores como el de la construcción de infraestructura, que emplea a menos de 1% de las mujeres. Siendo la inversión pública en infraestructura un importante generador de empleo en áreas rurales, el sesgo en la contratación de mujeres para puestos tradicionales - sin acceso a posiciones mejor remuneradas⁷, contribuye a mantener la brecha de ingresos de las mujeres en las áreas rurales (§1.37-1.39).
- 1.6 **Agenda Patriótica 2025.** El Estado Plurinacional de Bolivia impulsa la Agenda 2025 que prevé la pavimentación total de la RVF para 2025, continuando con los esfuerzos de inversión anual, que han aumentado de US\$111,3 Millones (M)

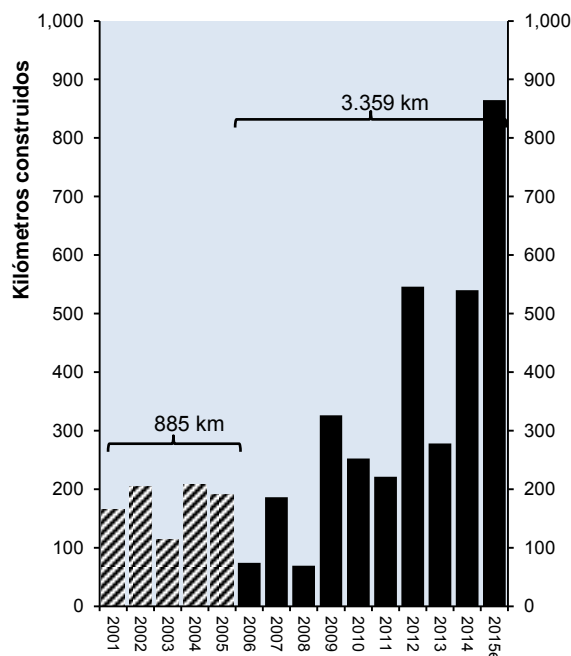
⁶ Fuente: UDAPE 2012.

⁷ Ver [EEO#3](#).

entre 2001 y 2005, a US\$261,5 M entre 2006 y 2010, alcanzando US\$543,2 M entre 2011 y 2014. Los efectos de esta inversión acumulada orientada a la mejora de infraestructura vial en zonas productivas, la integración de las capitales de departamento mediante accesos pavimentados y el desarrollo de corredores de integración con países vecinos⁸, han empezado a ser reconocido por indicadores internacionales como el Índice de Competitividad Global⁹.

- 1.7 La evidencia empírica refuerza la relación positiva entre inversión vial, competitividad, disminución de la desigualdad económica y desarrollo económico que se da principalmente en la reducción de los costos y tiempos de transporte de los productos, en el aumento de la confiabilidad de los servicios, y en la accesibilidad a zonas cultivadas, mejorando la productividad del sector privado. Particularmente, una mejor calidad de la red vial incrementa el consumo y el ingreso de la población beneficiada, incentiva la generación de empleo y contribuye a aumentar el nivel de adopción de nuevas tecnologías en el sector agropecuario¹⁰.

Gráfico 3. Evolución construcción RVF



Fuente: ABC, Ejecución presupuestaria del gasto corriente

- 1.8 **Los desafíos de la gestión de la Red Vial Fundamental (RVF).** La RVF es parte de la jurisdicción del Estado Plurinacional, bajo la responsabilidad de la Administradora Boliviana de Carreteras (ABC). La RVF conecta a las capitales de los departamentos y es clave para la integración física del país vinculando a Bolivia con los países limítrofes. Cuenta con una extensión de 15.986 km, está pavimentada en un 42% y se estructura en cinco corredores: este-oeste, norte-sur, oeste-norte, oeste-sur y central-sur. Uno de los principales corredores es el este-oeste, que vincula el departamento de Santa Cruz con los países vecinos y a los departamentos de La Paz y Cochabamba (ver [EEO#4](#)).

⁸ La cartera de la Iniciativa de Integración Regional Suramericana del Consejo de Infraestructuras y Planificación de la Unión de Naciones Suramericanas tiene 23 proyectos en Bolivia pertenecientes a la RVF valorados en más de US\$3.000 M <http://www.iirsa.org/proyectos/>.

⁹ Bolivia ha mejorado en el *ranking* del FEM, pasado del puesto 118 en 2009 a la posición 105 en 2015 y en calidad de infraestructura del puesto 128 al 109.

¹⁰ El Marco Sectorial de Transporte evidencia una relación entre la infraestructura y los servicios de transporte, la competitividad y las ventajas comparativas de las economías. Chacón, Godin & Stucchi (*mimeo*), Ascauher (1989) y Barro (1990) demuestran que la inversión pública en infraestructura contribuye al crecimiento económico, reduce los costos de producción y contribuye al incremento de la producción del sector privado. Gertler, et al. (2014), Dercon et al (2008) y Aggarwal, S. (2013), demuestran la relación entre accesibilidad en medios rurales y agrícolas y el desarrollo económico y social de la población beneficiaria. La revisión de las evaluaciones y estudios disponibles permite demostrar la validez de las intervenciones propuestas en el contexto de Bolivia.

- 1.9 La ABC está organizada en una oficina central y nueve oficinas regionales con funciones operativas desconcentradas, responsables de la licitación, supervisión y fiscalización, aspectos ambientales y sociales, tanto en contratos de conservación como de inversión. Las oficinas regionales tienen entre 16 y 34 funcionarios representando el 57,5% de todo el personal de la ABC. El aumento previsto de la inversión¹¹ y el modelo de función institucional desconcentrado, impone retos a las oficinas regionales, como la expansión y capacitación del cuadro de funcionarios¹², la mejora de la infraestructura local, la estandarización en la recolección de informaciones y la coordinación a nivel operativo entre las oficinas regionales y la sede central¹³.
- 1.10 La conservación y rehabilitación de la RVF es realizada por empresas privadas contratadas para tal fin. Para financiar las inversiones y la conservación vial de la RVF¹⁴, la ABC utiliza recursos de las siguientes fuentes: (i) la Cuenta Nacional de Carreteras (CNC) alimentada por la recaudación de peajes y aportes del impuesto específico de los hidrocarburos y derivados; (ii) el Tesoro General de la Nación; y (iii) financiamiento externo¹⁵.
- 1.11 El Programa de Conservación Vial con microempresas (ProVial) incorpora alrededor de 500 microempresas legalmente establecidas en la conservación vial de toda la RVF. Las microempresas se dedican a las actividades de conservación rutinaria del sistema de drenaje y calzada, bacheo, señalización horizontal y vertical, construcción de muros y control de vegetación, así como actividades administrativas (vigilancia de vía, conteo de vehículos y registro de accidentes).
- 1.12 Bajo tuición de la ABC, la entidad Vías Bolivia es responsable de la administración de los sistemas de recaudo de peaje y plazas de pesaje en la RVF y transfiere parte de los recaudos a la CNC¹⁶. Vías Bolivia ha desarrollado diferentes sistemas para la administración y registro del cobro de peaje, sin embargo no dispone de sistemas que permitan controlar el recaudo y medir el flujo de vehículos en las pistas de cobro ni clasificar el tipo de vehículo, reduciendo el recaudo con una tasa menor a la que corresponde por ejes.

¹¹ Incremento de 600% frente a una variación del personal de 13% entre 2005 y 2013 (§1.6).

¹² Tomando en consideración la proyección de construcción de caminos en el futuro y definiendo un estándar de contratos por funcionario a alcanzar a nivel técnico y administrativo ([EEO#5](#)), las oficinas regionales de la ABC están por debajo de lo mínimo requerido. Por ejemplo, Santa Cruz posee 10,8 contratos viales por técnico, siendo el estándar de 8 contratos. Se proyecta la necesidad de incrementar la capacidad institucional en todas las regionales y fortalecer el conocimiento en contratos por resultado, planificación, mantenimiento, seguridad vial, comunicación con la sociedad y gestión de pavimentos.

¹³ En algunas oficinas regionales el equipamiento informático es insuficiente. Se detecta también la falta de un sistema integrado de comunicación con la sede central, y una desvinculación de los sistemas gestión de pavimentos para carga de datos e inventario y del instrumento para el control de obras.

¹⁴ La política gubernamental establece que el primer nivel de intervención (mantenimiento rutinario y periódico) sea financiado con recursos propios. El programa de mejoramiento y ampliación busca recuperar aquellas vías que tienen sus pavimentos deteriorados más allá de su posible recuperación por medio de actividades de rehabilitación, así como extender el mayor tiempo posible la vida útil de la carretera hasta que sea necesario el cambio de rodadura (de tierra o afirmados a caminos pavimentados). También incluye la pavimentación y aumento de capacidad de tramos críticos.

¹⁵ Según el Plan Marco de Conservación Vial, son necesarios anualmente US\$86 M para una adecuada conservación de la RVF ([EEO#6](#)).

¹⁶ Vías Bolivia administra 123 puntos de peajes en la RVF y 17 puestos de control de pesos y dimensiones vehiculares, de los cuales sólo siete cuentan con certificaciones para emitir multas. En 2013 transfirió US\$47,3 M a la CNC, correspondiente al 83% de sus recaudaciones.

- 1.13 **Seguridad vial.** Los accidentes de tránsito en Bolivia en el período 2009-2013 alcanzaron 22,1 víctimas mortales por cada 100 mil habitantes superior a la media para ALC de 17,2¹⁷. Existe un esfuerzo incipiente para trabajar esta problemática desde el Viceministerio de Seguridad Ciudadana quien lideró la elaboración del Plan Nacional de Seguridad. Consciente de esta situación, la ABC desarrolla un sistema de monitoreo de los accidentes de tránsito de la red.
- 1.14 **Adaptación al cambio climático.** Previendo que el programa mejorará y rehabilitará carreteras a lo largo de todo el país se desarrolló una evaluación de vulnerabilidad de la infraestructura carretera a estresores climáticos como lluvias y el incremento en el número de días con temperaturas de más de 35° Celsius ([EEO#7](#)). Los resultados están disponibles en un sistema de información geográfica que permite identificar la vulnerabilidad y exposición de los tramos a ser financiados (§1.35).
- 1.15 La potencial vulnerabilidad de las obras será reducida a través de las siguientes actividades: (i) revisión del estudio TESA y otra documentación de la muestra representativa para identificación de zonas geográficas de vulnerabilidad; (ii) elaboración de un análisis de vulnerabilidad de la infraestructura basado en una modelación climática con resolución de 0,25 grados (25 km) para todo el país; y (iii) revisión de manuales y guías de la ABC y su aplicación a los estudios de la muestra, para garantizar que fueron aplicados los parámetros de diseño, de obras como estabilización de taludes, elevación del terraplén y cálculo de ancho de alcantarillas, considerando períodos de recurrencia de pluviometría¹⁸.
- 1.16 **Identificación del problema.** A pesar del incremento reciente de la inversión en el sector vial, en Bolivia persisten los siguientes problemas: (i) reducida densidad y disponibilidad de infraestructura vial en buen estado¹⁹ y una limitada conexión terrestre con los países vecinos que afecta la accesibilidad hacia/desde las distintas zonas productivas, incrementando los costos de transporte; (ii) limitada capacidad institucional para articular el creciente portafolio de proyectos, en especial en las regionales de la ABC; (iii) desafíos propios de una gestión integral de los activos viales, incluyendo el desarrollo de contratos de conservación plurianuales por niveles de servicio²⁰; y (iv) desafíos presupuestarios para el financiamiento de la conservación vial y capacidad limitada para controlar pesos y dimensiones vehiculares en toda la RVF.
- 1.17 **Conocimiento y experiencia del Banco.** La implementación de la Agenda 2025 (§1.6) conlleva para la ABC un aumento en la ejecución presupuestaria anual, pasando de 783 km intervenidos en 2014 a 1.073 km en 2020, requiriendo recursos de inversión anual de hasta US\$800 M. El presente programa contribuirá con el aumento de la inversión neta para la pavimentación y conservación de la RVF y los recursos para la gestión de proyectos, al profundizar la acción del Programa de Infraestructura Vial de Apoyo al Desarrollo

¹⁷ Avances en seguridad vial en América Latina y el Caribe 2010-2012.

¹⁸ Los manuales de diseño de la ABC requieren la obtención de caudales de diseño para crecidas con períodos de retorno de 25, 50, 100 y 150 años para cuencas menores a 25 km² y 150, 200 y 300 años para cuencas con áreas superiores a 25km². Para el drenaje de alcantarillas se utilizan parámetros a 50 años y se realiza una verificación a 100 años. Para puentes, los parámetros son de 200 y verificación a 300 años.

¹⁹ Sólo un 24% de la RVF pavimentada se puede clasificar en buen estado, mientras que un 51% se encuentra en estado regular y un 25% en mal estado.

²⁰ Para la conservación de la RVF, la ABC licita anualmente 55 contratos de mantenimiento periódico.

y Gestión de la Red Vial Fundamental I (3385/BL-BO) aprobado por el Banco en diciembre de 2014, permitiendo que la ABC aumente sus frentes de trabajo. Asimismo y dado el crecimiento de la inversión vial en los últimos ocho años, el programa prevé también continuar con el esfuerzo iniciado en 2014 para la implementación del Plan de Desarrollo de Capacidades ([EEO#5](#)), que identifica el nivel mínimo, óptimo e ideal de desarrollo de la institución y que le permitirá a la ABC hacer frente a la gestión de nuevos proyectos (§1.31-1.32).

- 1.18 De 2006 a 2014 el Banco aprobó ocho operaciones en el sector transporte en Bolivia por US\$642,7 M de los cuáles, US\$556 M están enfocados a la mejora de la RVF, apoyando los esfuerzos de pavimentación, mantenimiento, gestión ambiental y social y planificación de inversiones. La participación del Banco ha permitido identificar las siguientes lecciones aprendidas: (i) la importancia de contar con estudios de ingeniería completos y diseños actualizados; (ii) la importancia de considerar la liberación del derecho de vía (§3.7) y la reposición de pérdidas para reasentamientos involuntarios (§2.2); (iii) la necesidad de apoyar los procesos de institucionalización en entidades del sector; (iv) priorizar la inversión en conservación vial y profundizar en su gestión; y (v) definir metas precisas e indicadores de resultado. El presente programa toma en cuenta estas lecciones y las integra plenamente en su diseño.
- 1.19 **Alineación estratégica.** El programa contribuirá a las metas de financiamiento del Noveno Aumento General de Recursos del Banco (AB-2764) (GCI-9) mediante: (i) préstamos a países pequeños y vulnerables; (ii) reducción de la pobreza y aumento de la equidad bajo el criterio geográfico; (iii) apoyo de iniciativas sobre cambio climático, energía renovable y sostenibilidad del medioambiente, por incluir medidas de adaptación de la infraestructura vial a períodos de lluvia extremos y otros estresores climáticos; y (iv) financiamiento para la cooperación e integración regional bajo los criterios de focalización multinacional y subsidiaridad nacional, por mejorar rutas fundamentales para el comercio internacional de Bolivia. Asimismo contribuirá a la meta regional de cobertura de vías pavimentadas (km/km²) al financiar obras de construcción, mejoramiento y/o ampliación y rehabilitación de 185 km.
- 1.20 El programa está alineado con la Estrategia de Infraestructura Sostenible para la Competitividad y el Crecimiento Inclusivo (GN-2710-5) al apoyar: (i) la infraestructura para la integración regional y global; y (ii) la construcción y mantenimiento de una infraestructura ambiental y socialmente sostenible. El programa está alineado con el Marco Sectorial de Transporte (GN-2740-3), al contribuir con las dimensiones de éxito: (i) contar con cobertura amplia de infraestructura y servicios de transporte de calidad; (ii) priorizar el establecimiento de corredores sostenibles de integración del comercio; y (iii) contar con instituciones con capacidad de generar e implementar políticas sectoriales, y ejecutar y monitorear proyectos. Al apoyar el ingreso de mujeres a actividades laborales no tradicionales (§1.5), el programa también está alineado con la estrategia para una Política Social Favorable a la Igualdad y a la Productividad Social (GN-2588-4) y el Marco Sectorial de Trabajo (GN-2741-3), al favorecer a trabajadores desempleados, subempleados o de difícil empleabilidad a que transiten al trabajo de forma más rápida y efectiva, y con mejores expectativas salariales.

B. Objetivos, Componentes y Costo

- 1.21 El objetivo del programa es continuar mejorando la calidad y condiciones de transitabilidad, accesibilidad, y seguridad de la RVF mediante el aumento de la cobertura de vías pavimentadas y la rehabilitación y mejora de corredores viales que conectan centros de producción con mercados locales y externos. Asimismo, el programa promueve la mejora de la eficiencia en el gasto público sectorial, apoyando la gestión integral de los activos viales, que supone la incorporación de las obras ejecutadas a sistemas de gestión de conservación vial y el desarrollo de capacidades de la ABC.
- 1.22 El programa, atendiendo las causas identificadas (§1.1-§1.15), estructura las acciones en tres componentes específicos orientados a: (i) mejorar las condiciones físicas de la infraestructura vial; (ii) mejorar la gestión integral de los activos viales; y (iii) desarrollar la capacidad tanto de las oficinas regionales como de la oficina central de la ABC, para mejorar la gestión de su creciente portafolio de proyectos.
- 1.23 **Componente 1. Obras civiles y seguridad vial (US\$137,49 M).** Financiará obras de construcción, mejora, rehabilitación y/o conservación de aproximadamente 185 km de la RVF. Se prevé que todo tramo intervenido a través de este subcomponente ingrese al Programa de Conservación Vial de la ABC (§2.7). La conservación de activos viales por indicadores incluye obras (rutinarias, periódicas y/o extraordinarias) y rehabilitación, necesaria para alcanzar y mantener condiciones predeterminadas de estado incorporándolos en contratos plurianuales de conservación por niveles de servicio.
- 1.24 Este componente también financiará inversiones en medidas de seguridad vial en los tramos intervenidos, incluyendo la señalización vertical y horizontal, la adecuación de cruces peatonales y la instalación de dispositivos reductores de velocidad en los accesos municipales y centros educativos, entre otras. También incluye el relacionamiento comunitario y capacitación a las comunidades beneficiarias de la pavimentación. Para ello se diseñará un plan de educación vial para la concientización social que incluirá la definición e implementación de acciones para reforzar la seguridad de la comunidad cercana al proyecto identificando los riesgos originados por la pavimentación como es el incremento de velocidad de circulación y promoverá el conocimiento y buenas prácticas de seguridad vial.
- 1.25 **Componente 2. Ingeniería y gestión socioambiental (US\$9,66 M).** Incluye los costos de supervisión, fiscalización y el Programa de Reposición de Pérdidas (PRP) así como el equipo de liberación del derecho de vía.
- 1.26 **Componente 3. Gestión integral de los activos viales (US\$19,75 M).** Financiará el desarrollo y consolidación de un sistema eficiente y sostenible de gestión de la operación de la RVF y su conservación a través de las siguientes actividades: (i) adquisición de balanzas, dispositivos y equipamiento asociados al telepeaje y control de pesos y dimensiones, así como la mejora de los puestos de control; (ii) apoyo a Vías Bolivia para la mejora de sus capacidades técnicas y optimización del recaudo (§1.12); y (iii) apoyo a ProVial.
- 1.27 **Subcomponente 3.1. Desarrollo de un sistema inteligente de transporte.** Se prevé el financiamiento de estaciones de peaje y pesaje de la RVF que serán priorizadas por recaudo y volumen de tráfico, mediante la adquisición de

balanzas, dispositivos, equipamiento asociado para el peaje y el telepeaje, control de pesos y dimensiones y la construcción de nueva infraestructura o mejoramiento de la existente. También incluye la capacitación en la operación de los nuevos sistemas que serán adquiridos.

- 1.28 **Subcomponente 3.2. Desarrollo de sistemas de gestión de recaudo.** Financiará el desarrollo capacidades técnicas y el mejoramiento integral de procesos de recaudo de peaje de Vías Bolivia, buscando incrementar los aportes a la CNC (§1.12 y pie de página #16). También financiará estudios de origen y destino y estratigrafía de cargas.
- 1.29 **Subcomponente 3.3. Apoyo a ProVial.** Se financiará la adquisición de equipamiento y la capacitación técnica profesional para: (i) la promoción de procesos de mecanización, especialización y trabajos de calidad de las microempresas de conservación vial; (ii) la gestión institucional; y (iii) la formación técnica en atención de emergencias, bacheo y sello de fisuras, señalización vertical y horizontal, registro y atención de accidentes, conteo vehicular, limpieza de calzadas y bermas y limpieza de sistemas de drenaje (alcantarillas, cunetas, bajantes, etc.).
- 1.30 Para promover la inserción laboral de mujeres en mejores empleos y la capacitación laboral en las empresas del sector, este componente podrá coordinar el uso de fondos con el Programa de Apoyo al Empleo (§1.38 y §1.39)²¹.
- 1.31 **Componente 4. Programa de desarrollo de capacidades sectoriales (US\$10,5 M).** Financiará el plan integral de desarrollo de las capacidades de las oficinas regionales y de la oficina central de la ABC, necesario para enfrentar los desafíos asociados con el creciente portafolio de ejecución y conservación (§1.8-1.9). Apoyará la actualización de las capacidades mediante contratación de servicios, adquisición de equipamiento, bienes y capacitación.
- 1.32 Específicamente se mejorarán las capacidades de las regionales en aspectos como: (i) supervisión de obras; (ii) mediciones y procesamiento de las redes viales para asegurar la sostenibilidad en el tiempo de los sistemas de inventario y gestión de pavimentos; (iii) capacitación y asistencias técnicas en áreas como planificación, programación, diseño de carreteras, seguridad vial, y gestión socioambiental, entre otros; y (iv) fortalecimiento del área informática, comunicación y administración. Adicionalmente se prevé el desarrollo de las capacidades de la Gerencia Nacional Administrativa y Financiera de la oficina central, como: (i) los sistemas de informática y comunicaciones de la Secretaría General, mediante la adquisición de bienes y capacitación; (ii) las capacidades de la Unidad de Planificación, Calidad y Gestión del Financiamiento Externo; (iii) el desarrollo de capacidades del Laboratorio Central de la ABC dependiente de la Gerencia Nacional Técnica; y (iv) el desarrollo de un sistema de gestión y control de los accidentes de tránsito que permita la localización, análisis y atención a los puntos críticos de la RVF.
- 1.33 **Administración del programa (US\$1,17 M).** Financiará los costos operativos de la gestión, evaluación y monitoreo del programa, así como las auditorías

²¹ Los costos de apoyos económicos durante la capacitación y cursos cortos serán financiados en el marco del Préstamo 2365/BL-BO. Serán elegibles en el presente programa costos de capacitación en aula asociados a los procesos de capacitación laboral.

correspondientes: (i) la administración del programa que comprende el apoyo técnico para la ejecución y la gestión fiduciaria, la auditoría financiera y de adquisiciones²² y las actividades de seguimiento y evaluación de resultados incluidas en el plan de seguimiento y evaluación del proyecto; y (ii) adquisición de equipamiento y vehículos, difusión y visibilidad de la ABC.

1.34 Costo y financiamiento. El costo total del programa será de US\$178,57 M.

Tabla 1. Cuadro de costos y financiamiento (en millones de US\$)

Categorías		Monto	%
1	Obras civiles y seguridad vial	137,49	77,0
2	Ingeniería y gestión socioambiental	9,66	5,40
2.1	Supervisión	6,79	3,80
2.2	Fiscalización	2,49	1,39
2.3	Programa de Reposición de Pérdidas (PRP)	0,38	0,21
3	Gestión integral de los activos viales	19,75	11,10
3.1	Sistema inteligente de transporte	14,00	7,84
3.2	Sistema de gestión de recaudo	1,00	0,56
3.3	Apoyo a ProVial	4,75	2,66
4	Desarrollo de capacidades sectoriales	10,50	5,9
5	Administración del programa	1,17	0,7
	Total	178,57	100,0

1.35 Muestra representativa. Del listado de proyectos de la ABC se analizó el tramo Santiago de Machaca - Hito IV²³ de 51,7 km, parte del corredor este-oeste que vincula a Bolivia con Perú a través del paso de frontera Colpa – Hito IV²⁴ y perteneciente a la RVF 43 (US\$64,9 M). La obra realizará adecuaciones geométricas y construcción de la calzada de rodamiento²⁵. La muestra corresponde al 36% del valor total del programa.

1.36 La muestra representativa beneficia áreas geográficas de características rurales y sirve municipios con altos índices de pobreza²⁶ (87,9%), por encima del promedio nacional (58%). En este sentido, el programa contribuirá a la meta de financiamiento de reducción de pobreza y equidad por criterio de focalización geográfica de los beneficiarios.

²² El alcance de la auditoría externa incluirá la revisión de los procesos de adquisiciones y la gestión financiera del programa.

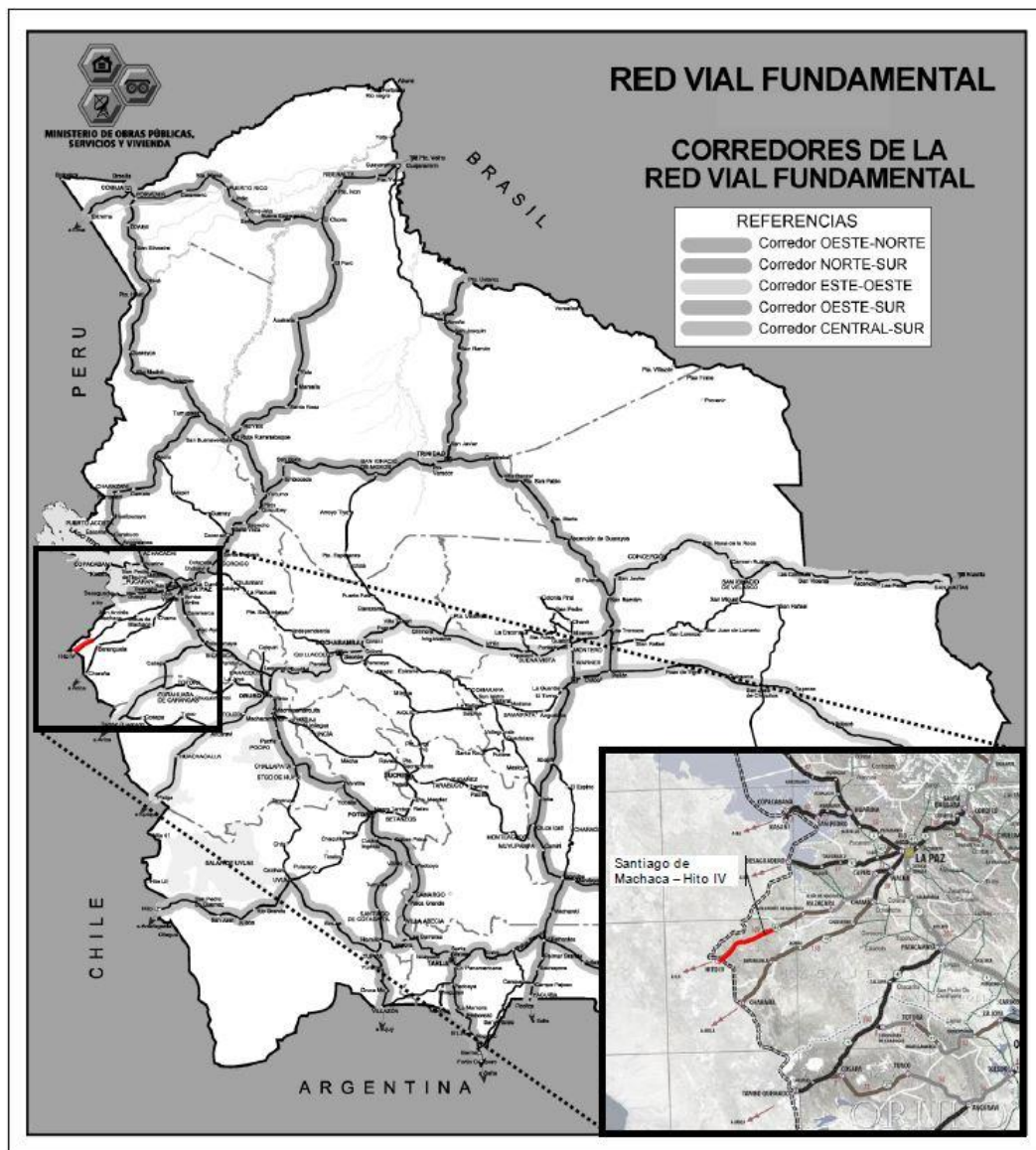
²³ Forma parte de la vía Nazacara-Hito IV conformada por los tramos: (i) Nazacara – San Andrés de Machaca (financiado por FONPLATA, préstamo aprobado en 2014); (ii) San Andrés de Machaca – Santiago de Machaca (financiado con el préstamo 3385/BL-BO aprobado en diciembre de 2014); y (iii) Santiago de Machaca – Hito IV.

²⁴ Como parte de la preparación de la operación, el Equipo de Proyecto ha impulsado el acercamiento entre Bolivia y Perú para iniciar la preparación de una cooperación técnica regional que financiará los estudios de preinversión para el paso de frontera Colpa – Hito IV. Adicionalmente, el tramo forma parte del Eje de Integración y Desarrollo Interoceánico Central de IIRSA/COSIPLAN que vincula Bolivia, Brasil, Chile Paraguay y Perú (¶1.8 y pie de página #7).

²⁵ En Perú, el tramo carretero Colpa - Tacna sigue la Ruta Nacional 40 y tiene una longitud de 172 km.

²⁶ La muestra representativa en el departamento de La Paz incluye los municipios de San Andrés de Machaca, Santiago de Machaca y Catacora. El 87,9% de su población es pobre bajo el criterio de necesidades básicas insatisfechas. La incidencia de pobreza extrema es de 58%.

Gráfico 4. Muestra representativa del programa



Fuente. ABC

- 1.37 **Beneficiarios y aspectos de género del programa.** Las personas que utilizan las carreteras, las que viven en comunidades aledañas, así como los usuarios del transporte de carga y demás actores de las cadenas logísticas. Dado que la muestra representativa sirve a municipios con altos índices de pobreza (87,9%), la intervención no sólo incidirá directamente sobre mejoras en los tiempos y costos de operación que puedan mejorar la competitividad del aparato productivo del país, sino que también beneficiará a los hogares al facilitarles el acceso a mercados y servicios como resultado de una mayor confiabilidad y previsibilidad del servicio de transporte terrestre, mejorando así su calidad de vida.
- 1.38 También serán beneficiarios aquellas personas, en particular mujeres, que accedan a las oportunidades de capacitación e inserción laboral que el programa

promoverá²⁷ (¶1.25 y ¶1.39), en áreas demandadas por la industria de la construcción de infraestructura vial. Así se fomentará el desarrollo del capital humano y el mayor acceso de las mujeres a trabajos de calidad en el sector²⁸.

- 1.39 En coordinación con la División de Mercados Laborales (LMK) se articula esta iniciativa sectorial con el Programa de Apoyo al Empleo - PAE (2365/BL-BO), el cual facilita la inserción de buscadores de empleo a trabajos que les permiten alcanzar la capacitación in situ en empresas y la experiencia necesaria para lograr su inserción laboral²⁹. Bajo este esquema de trabajo multisectorial, se estructurarán programas de capacitación dirigidos a los siguientes segmentos: nuevos operadores de maquinaria pesada³⁰; microempresas de conservación vial ProVial³¹ (¶1.11); y operarios de nuevos peajes. Se anticipa que más de 250 mujeres serán beneficiadas gracias a estas iniciativas, con alta probabilidad de que un porcentaje de las mismas sean además mujeres indígenas (ver [EEO#3](#)).

C. Marco de Resultados e Indicadores

- 1.40 Los resultados esperados son: (i) aumento de la accesibilidad a kilómetros de red de integración vial construidos y rehabilitados; (ii) reducción del tiempo de viaje; (iii) reducción del costo anual de operación vehicular; (iv) mejora de la gestión y preservación del patrimonio vial; (v) incremento en el recaudo y mejora en la eficiencia y atención de las estaciones de peaje; (vi) reducción de accidentes de tránsito; y (vii) mejora de las capacidades sectoriales de la ABC. Los indicadores de resultados serán medidos directa o indirectamente de acuerdo a las metodologías que se establecen en el Plan de Monitoreo y Evaluación ([EER#3](#)). Estas mediciones y/o estimaciones serán comparadas a las proyecciones realizadas en la Matriz de Resultados (Anexo II) dentro del PMR.
- 1.41 Las inversiones de pavimentación que conforman la muestra representativa fueron evaluadas económicamente en el contexto de la red vial de manera integral y se empleó la metodología del excedente del consumidor. Se cuantificaron los beneficios que se generan frente a la alternativa base, para un período de 20 años, usando el HDM-4 adaptado a las condiciones locales. Se estimaron los ahorros en los costos de operación de los vehículos, tiempo de viajes y los derivados por la disminución de accidentes. Los indicadores de la rentabilidad económica fueron determinados con base en los costos y beneficios mencionados y utilizando una tasa de descuento del 12%. Adicionalmente, el

²⁷ Los beneficiarios a nivel de producto se reportarán en el PMR del Programa de Apoyo al Empleo – PAE (2365/BL-BO) para evitar doble conteo y la meta acceso a empleos se reportara en la presente operación.

²⁸ Como parte de esta iniciativa con recursos del Programa de Apoyo al Liderazgo y Representación de la Mujer (PROLID), se contrató un estudio que busca identificar el impacto que el mantenimiento vial con microempresas ha tenido en el empoderamiento de las mujeres socias de las microempresas, y aportar evidencia que la inclusión de mujeres en trabajos no tradicionales no sólo ofrece una fuente de ingresos, sino que también promueve liderazgo y empoderamiento.

²⁹ Los candidatos del PAE reciben durante tres meses un apoyo económico y por su parte, las empresas que aceptan beneficiarios deben acordar un plan de capacitación técnica y comprometerse a emplear parte de éstos, para que la iniciativa tenga resultados sostenibles en el tiempo.

³⁰ El Equipo de Proyecto realizará el 19 de agosto de 2015 un evento en la ciudad de La Paz que dará inicio a un piloto de capacitación laboral para mujeres en la operación de maquinaria pesada.

³¹ Actualmente 508 mujeres (15%) son socias de las microempresas de mantenimiento y 281 (34%) trabajan como pesadoras y recaudadoras en los puestos de peaje de Vías Bolivia.

análisis de sensibilidad realizado para los diferentes escenarios, muestra que aunque se aumenten los costos en un 20% y/o se reduzcan los beneficios en un porcentaje semejante, el tramo Santiago - Hito IV fluctúa entre 9,63% y 14,97% (ver los supuestos y metodologías de cálculo en [EEO#8](#)).

Tabla 2. Resultados de beneficio-costo y análisis de sensibilidad

Tramo	TMDA 2015	Longitud (km)	Costo (US\$M)	VANE (US\$M)	TIRE (%)			
					Caso Base	+ 20 % costo	- 20 % beneficios	+ 20 % costo; - 20 % beneficios
Santiago - Hito IV	714	51,77	64,95	12,03	14,97	12,46	11,92	9,63

II. ESTRUCTURA DE FINANCIAMIENTO Y PRINCIPALES RIESGOS

A. Instrumentos de Financiamiento

- 2.1 El programa de obras múltiples contempla el financiamiento de obras similares, pero independientes entre sí y cuenta con una muestra representativa (§1.35). El inicio físico de todos los trabajos deberá efectuarse en un plazo de hasta dos años contados desde la entrada en vigencia del contrato de préstamo. El financiamiento del Banco totaliza US\$178,57 M que serán financiados con cargo a recursos del Capital Ordinario (CO) y del Fondo para Operaciones Especiales (FOE) en una proporción de 80% y 20% respectivamente. El plazo de ejecución previsto es de cinco años a partir de la vigencia del contrato de préstamo.

Tabla 3. Plazos de ejecución

Año	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5	Total
Monto (US\$ miles)	31.027	40.425	51.112	37.031	18.975	178.570
Porcentaje	17	22	29	21	11	100%

B. Riesgos Ambientales y Sociales

- 2.2 El programa cumple la normatividad ambiental de Bolivia y fue clasificado como Categoría “B” en función de los requerimientos de la Política de Medio Ambiente y Cumplimiento de Salvaguardias del Banco (OP-703). En términos generales, las intervenciones previstas presentan los impactos socioambientales usuales de este tipo de obras, en su mayoría temporales y consignados a un área de influencia inmediata y a las zonas de fuentes de materiales, campamentos y plantas asfálticas, con excepción de impactos indirectos específicos en la muestra representativa para los cuales se dispone de medidas de mitigación efectivas ya identificadas. Además, por tratarse de trazas existentes, las obras serán ejecutadas mayormente dentro de derechos de vía actuales, y aunque requerirán la reposición de pérdidas, la escala de reasentamiento involuntario o desplazamiento económico será limitada. Los temas más relevantes de los estudios y planes ambientales y sociales se sintetizan en el Informe de Gestión Ambiental y Social del Proyecto (IGAS) ([EER#4](#)).
- 2.3 Se ha revisado en particular los informes de evaluación socioambiental para el proyecto de la muestra representativa, evaluando que los impactos directos, indirectos, acumulativos y regionales hayan sido apropiadamente identificados y analizados, y que las medidas de mitigación y monitoreo propuestas sean adecuadas para cumplir con las políticas ambientales y sociales del Banco, en cuanto a la cantidad y calidad de información, capacidad de implementación, costos, definición de responsables, cronograma y control de calidad,

específicamente los planes y programas exigidos por las autoridades ambientales bolivianas. El programa formuló recomendaciones para complementar los análisis ambientales y sociales previos a la licitación de las obras. La ejecución del programa se llevará a cabo de conformidad con el Marco de Gestión Ambiental y Social³² cuya implementación asegurará que los proyectos cumplan con las políticas del Banco.

C. Riesgos Fiduciarios

- 2.4 Dada la experiencia de la ABC en la ejecución de programas y proyectos viales, no se anticipan problemas mayores en el arranque de la operación; sin embargo durante la preparación del programa, se identificaron riesgos con calificación “medio”, para los cuales se proponen acciones de mitigación, que deben ser implementadas por la ABC y que contarán con el apoyo del equipo de proyecto para su verificación y cumplimiento.
- 2.5 Fueron identificados riesgos asociados a la explotación de los bancos de préstamo para la construcción de las obras y los relacionados a la coordinación entre actores participantes y su impacto en la gestión de la operación. Para mitigar estos riesgos se prevé fortalecer la Subgerencia Socio Ambiental de la ABC y la firma de convenios entre las gobernaciones y municipios con la ABC (§3.4). Estas medidas se complementarán con el desarrollo de talleres de capacitación y monitoreo y la utilización de los instrumentos de gestión de proyectos (PM4R), entre otros.
- 2.6 Por otra parte, se está coordinando con la ABC un proceso de fortalecimiento para las oficinas regionales y sede central que permitirá: (i) identificar procesos claves de adquisiciones y sus respectivos cursos de acción; (ii) mejorar, actualizar y capacitar en los procedimientos normativos institucionales y de ley para la tramitación de pagos; (iii) desarrollo de una consultoría para cierre de contratos la cual garantizará mejorar la presentación de informes físicos - financieros que agilicen el cierre contable de los proyectos; y (iv) incrementar los recursos humanos tanto en adquisiciones como en gestión financiera. Estas acciones se alinean a los diagnósticos realizados y al plan de acción elaborada por la ABC para mitigar los riesgos identificados en la matriz de riesgo del proyecto.

D. Otros Riesgos del Proyecto

- 2.7 **Sostenibilidad de las inversiones.** Una vez concluidas las obras de mejoramiento, pavimentación y ampliación, estas serán responsabilidad de la ABC dentro del Programa de Conservación, que cuenta con recursos de la CNC para el mantenimiento de la RVF y sigue los criterios del Manual de Conservación de la ABC.
- 2.8 Para reducir el riesgo de posibles costos adicionales de la muestra representativa, se ha realizado una revisión del TESA ([EEO#9](#)), preparado por consultores contratados por la ABC. Asimismo, se ha incluido como condición previa a la licitación de las obras que la ABC presente para aceptación del Banco, el diseño final de los proyectos, junto con los acuerdos técnicos, lo cual

³² Incluyendo acciones para mitigar y manejar los impactos indirectos del tramo Santiago de Machaca – Hito IV relacionados a temas de producción agrícola y ganadera sostenible, y protección del patrimonio cultural.

incluye la complementación del diseño final para el tramo Santiago de Machaca – Hito IV. Con esto se reducirá la probabilidad que: (i) las ofertas recibidas superen el presupuesto estimado; (ii) se produzcan cambios sustanciales en el diseño y/o las cantidades de obra durante la construcción; y (iii) se extiendan los plazos de obra por revisiones del diseño y/o incremento de las cantidades, resultando en aumentos de costos por extensión de los contratos de obra y supervisión, y por reclamos de los contratistas.

- 2.9 Asimismo se realizó un estudio de estimación de la probabilidad de costos adicionales utilizando una simulación de Montecarlo ([EEO#10](#)). Los resultados del análisis indican que, con una probabilidad del 90%, los costos adicionales no serían superiores al 15% del valor de las obras³³. Esto incluye una actualización de precios antes de la licitación, el escalamiento de precios durante la construcción y los costos adicionales de obras.

III. PLAN DE IMPLEMENTACIÓN Y GESTIÓN

A. Resumen de los Arreglos de Implementación

- 3.1 **Prestatario y Organismo Ejecutor (OE).** El prestatario será el Estado Plurinacional de Bolivia y el OE será la ABC, organismo autárquico bajo la tuición del Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda. La ABC se respalda en tres gerencias: (i) la Gerencia Nacional Técnica de la cual dependen la Subgerencia de Construcción, la Subgerencia de Conservación Vial y la Subgerencia Socio Ambiental; (ii) la Gerencia Nacional Administrativa Financiera (GNAF) que comprende la Subgerencia de Asuntos Financieros y la Subgerencia de Asuntos Administrativos; y (iii) la Gerencia Nacional Jurídica con su Subgerencia de Asuntos Jurídicos.
- 3.2 **Mecanismo de ejecución.** La ejecución estará a cargo de la ABC, que será responsable de: (i) la programación de las obras y servicios a ser contratados; (ii) la preparación de los documentos de licitación; (iii) los procesos licitatorios; (iv) los procesos de contratación; y (v) la fiscalización y la administración de los contratos de consultoría, bienes y obras (pavimentación, rehabilitación y conservación) además de velar por el cumplimiento de las especificaciones y planes de manejo socio ambiental. Para las licitaciones internacionales, la ABC designará una Comisión de Licitación al menos cinco días previo a la fecha establecida para recibir ofertas. Inmediatamente después, informará al Banco sobre la composición de la Comisión para realizar una sesión de afianzamiento sobre la aplicación de las políticas del Banco, el Documento Estándar de Licitación y las condiciones aplicables a cada proceso.
- 3.3 En cuanto al control fiduciario desarrollado en el Anexo III, la ABC a través de la GNAF será responsable de: (i) la implementación y mantenimiento de adecuados sistemas para la administración de los contratos, administración contable-financiera y del sistema de control interno de acuerdo a los requerimientos del Banco; (ii) presentar solicitudes de desembolso y justificaciones de gastos elegibles; (iii) preparar informes financieros de los recursos entregados como anticipo y otros requeridos; (iv) mantener una cuenta

³³ Oferta en licitación (-4,0%), costos adicionales (3,0%), variación cantidades de obra (3,0%), efecto ampliación en plazo (0,0%) y ajuste de costos en ejecución (escalamiento) (13,2%).

bancaria exclusiva y utilizar el sistema integrado de administración financiera provisto por el Banco³⁴; (v) mantener un adecuado sistema de archivo; (vi) presentar de manera oportuna los estados financieros auditados del programa; y (vii) actualizar el sitio web de la entidad con toda la información de carácter público relacionada con la ejecución de la operación.

- 3.4 **Reglamento Operativo del Programa (ROP).** Es el instrumento operacional que describe entre otros: los criterios y procedimientos técnicos para la ejecución del programa, el Marco de Gestión Ambiental y Social y las condiciones de elegibilidad de los proyectos que serán financiados con recursos del programa ([EEO#11](#)). También incluirá los mecanismos necesarios para la coordinación con otras entidades gubernamentales para la ejecución de los proyectos, y el acceso a los bancos de préstamo de materiales.
- 3.5 **Condiciones de elegibilidad.** Los criterios de selección de los proyectos del Componente 1 que no forman parte de la muestra representativa son: (i) pertenecer a la RVF, asegurando así el desarrollo o mejora de la misma; (ii) mejorar la accesibilidad interna e integración externa del país, al vincular capitales de departamento, centros de producción o puestos de frontera; (iii) cumplir con la debida factibilidad técnica, ambiental³⁵ y social; (iv) tener una rentabilidad económica igual o mayor del 12% tal como se evaluaron los proyectos de la muestra; y (v) de ser necesario, evidenciar disponibilidad de recursos de contrapartida³⁶.
- 3.6 **Serán condiciones contractuales especiales previas al primer desembolso: (i) la aprobación y entrada en vigor del ROP (incluyendo el Marco de Gestión Ambiental y Social) (¶2.3); y (ii) la suscripción y entrada en vigor de un convenio interinstitucional entre la ABC y Vías Bolivia (aprobado por el Banco).**
- 3.7 **Serán condiciones contractuales especiales de ejecución:** (i) previo al llamado a la licitación para la construcción de cada una de las obras del Componente 1, que la ABC presente al Banco para su no objeción: (a) el diseño final de los proyectos aprobados por la ABC, incluyendo la actualización de costos y plazos para la ejecución de la obra (¶2.8); y (b) el análisis ambiental y social de cada proyecto, incluyendo planes de manejo y/o de acción para mitigar los impactos directos e indirectos, un Plan de Reasentamiento Involuntario (PRI) (si aplica) y los resultados de la consulta pública (si aplica), todo según el Marco de Gestión Ambiental y Social; (ii) previo al inicio físico de las obras de cada frente de trabajo definido por la ABC, que la misma presente a satisfacción del Banco: (a) evidencia de la liberación del derecho de vía, incluyendo el 100% de las afectaciones del respectivo frente de trabajo; (b) copia de las certificaciones y los permisos ambientales y conexos correspondientes; y (c) la versión final del plan de gestión ambiental y social conforme al Marco de Gestión Ambiental y Social, ajustado y complementado por la firma supervisora del programa, y aprobado por la ABC (¶2.2); (iii) previo a la adjudicación de la construcción de

³⁴ Está previsto que el módulo contable de proyectos del sistema nacional de Contabilidad del Estado Plurinacional entre en operación en 2016.

³⁵ Serán elegibles obras clasificadas como categoría ambiental "B" o "C" y que cumplan con los requisitos ambientales y sociales que establece el Marco de Gestión Ambiental y Social.

³⁶ De ser necesaria una contrapartida de los departamentos, el OE presentará evidencia de la firma del convenio entre el OE y el departamento beneficiario junto con el certificado de disponibilidad de los recursos de contrapartida local emitida por autoridad competente.

obras y la adquisición de los bienes previstos en el Subcomponente 3.1, que la ABC demuestre, a satisfacción del Banco, evidencia de que Vías Bolivia dispone de los requerimientos y perfiles de personal necesarios para la administración y gestión de dichas obras y bienes (¶1.26); y (iv) previo a la licitación de equipamiento, arcos y sistemas y obras de pesaje, peaje y telepeaje, que la ABC presente para aprobación del Banco, un análisis de red para la ubicación de las plazas de peaje y pesaje.

- 3.8 **Adquisición de bienes, obras, servicios diferentes a consultoría y servicios de consultoría.** Se realizarán de conformidad con las Políticas GN-2349-9 y GN-2350-9 respectivamente. La supervisión de las adquisiciones se llevará a cabo según el plan de adquisiciones. Los procesos de adquisiciones de bienes, servicios de no consultoría y obras por montos dentro de los umbrales de licitación pública nacional y las consultorías de individuos y de firmas consultoras por debajo de US\$200.000 serán revisados de manera ex post y podrá extenderse a umbrales superiores de conformidad con la actualización del análisis de capacidad institucional.
- 3.9 **Desembolsos.** El préstamo se desembolsará principalmente bajo la modalidad de anticipos de fondos, estando la frecuencia de éstos determinada en función de la programación financiera del proyecto que será actualizada periódicamente por la ABC. El Banco podrá efectuar un nuevo anticipo de fondos cuando se haya justificado, al menos, el 80% del total de los fondos desembolsados en concepto de anticipo. La revisión financiera de las solicitudes de desembolso se realizará bajo modalidad ex post.

B. Resumen de los Arreglos para el Monitoreo de Resultados

- 3.10 El esquema de monitoreo y evaluación del programa está basado en un análisis antes y después, el cual evaluará el cambio en los indicadores de producto y de resultado antes y después de la implementación del programa. Asimismo, se realizará un análisis económico ex post. Para el monitoreo del programa se realizarán visitas de inspección, misiones de administración, informes de progreso semestrales, auditorías anuales externas, y un informe final de evaluación de resultados, que se detallan en el Plan de Monitoreo y Evaluación ([EER#3](#)).
- 3.11 Los estados financieros y la elegibilidad de los gastos del programa, serán auditados cada año por una firma de auditoría independiente aceptada por el Banco, que será contratada por el OE, de conformidad con los procedimientos y los términos de referencia previamente acordados con el Banco. Los servicios de auditoría serán financiados con recursos del préstamo. Los estados financieros auditados del programa serán enviados al Banco a más tardar cuatro meses después del cierre de cada ejercicio económico de la entidad.

Matriz de Efectividad en el Desarrollo			
Resumen			
I. Alineación estratégica			
1. Objetivos de la estrategia de desarrollo del BID		Alineado	
Programa de préstamos	-Préstamos a países pequeños y vulnerables -Préstamos para reducción de la pobreza y promoción de la equidad -Préstamos en apoyo de iniciativas sobre cambio climático, energía renovable y sostenibilidad del medio ambiente -Préstamos en apoyo de la cooperación y la integración regionales		
Metas regionales de desarrollo	-Cobertura de caminos pavimentados (km/km2)		
Contribución a los productos del Banco (tal como se define en el Marco de Resultados del Noveno Aumento)	-Personas que se benefician de programas de promoción de mercado de mano de obra más elevada -Km de caminos interurbanos construidos, mantenidos o mejorados -Convenios de integración regional y subregional e iniciativas de cooperación apoyadas -No. de proyectos transfronterizos y transnacionales apoyados (infraestructura, aduanas, etc.)		
2. Objetivos de desarrollo de la estrategia de país		Alineado	
Matriz de resultados de la estrategia de país	GN-2631-1	(i) Mejorar la cobertura de caminos pavimentados y (ii) Mejorar la proporción de la Red Vial Fundamental en mantenimiento por estándares.	
Matriz de resultados del programa de país	GN-2805	La intervención está incluida en el Programa de Operaciones de 2015.	
Relevancia del proyecto a los retos de desarrollo del país (si no se encuadra dentro de la estrategia de país o el programa de país)			
II. Resultados de desarrollo - Evaluabilidad		Evaluable	Ponderación
		8.9	10
3. Evaluación basada en pruebas y solución		10.0	33.33%
3.1 Diagnóstico del Programa		3.0	
3.2 Intervenciones o Soluciones Propuestas		4.0	
3.3 Calidad de la Matriz de Resultados		3.0	
4. Análisis económico ex ante		10.0	33.33%
4.1 El programa tiene una TIR/VPN, Análisis Costo-Efectividad o Análisis Económico General		4.0	
4.2 Beneficios Identificados y Cuantificados		2.4	
4.3 Costos Identificados y Cuantificados		2.7	
4.4 Supuestos Razonables		1.5	
4.5 Análisis de Sensibilidad		1.5	
5. Evaluación y seguimiento		6.6	33.33%
5.1 Mecanismos de Monitoreo		2.5	
5.2 Plan de Evaluación		4.1	
III. Matriz de seguimiento de riesgos y mitigación			
Calificación de riesgo global = magnitud de los riesgos"probabilidad		Medio	
Se han calificado todos los riesgos por magnitud y probabilidad		Si	
Se han identificado medidas adecuadas de mitigación para los riesgos principales		Si	
Las medidas de mitigación tienen indicadores para el seguimiento de su implementación		Si	
Clasificación de los riesgos ambientales y sociales		B	
IV. Función del BID - Adicionalidad			
El proyecto se basa en el uso de los sistemas nacionales			
Fiduciarios (criterios de VPC/FMP)	Si	Administración financiera: Presupuesto, Tesorería.	
No-Fiduciarios			
La participación del BID promueve mejoras adicionales en los presuntos beneficiarios o la entidad del sector público en las siguientes dimensiones:			
Igualdad de género	Si	El proyecto buscará beneficiar en particular a mujeres para que accedan a las oportunidades de capacitación e inserción laboral que el programa promoverá.	
Trabajo	Si	Se articula esta iniciativa sectorial con el Programa de Apoyo al Empleo PAE (2365/BL-BO), el cual facilita la inserción de buscadores de empleo a trabajos que les permiten alcanzar la capacitación in situ en empresas y la experiencia necesaria para lograr su inserción laboral.	
Medio ambiente	Si	Previendo que el programa mejorará y rehabilitará carreteras a lo largo de todo el país, se desarrolló una evaluación de vulnerabilidad de la infraestructura carretera a estresores climáticos como lluvias y el incremento en el número de días con temperaturas de más de 35° Celsius.	
Antes de la aprobación se brindó a la entidad del sector público asistencia técnica adicional (por encima de la preparación de proyecto) para aumentar las probabilidades de éxito del proyecto	Si	El proyecto utilizó la asistencia técnica de las Cooperaciones Técnicas BO-T1228 y RG-T2618, para contratar a consultores que realizaron estudios técnicos, sociales, medioambientales y económicos.	
La evaluación de impacto ex post del proyecto arrojará pruebas empíricas para cerrar las brechas de conocimiento en el sector, que fueron identificadas en el documento de proyecto o el plan de evaluación.			

El diagnóstico es claro. La limitada red de infraestructura vial en Bolivia y su baja calidad, tienen un impacto significativo en el costo logístico para el país. Esta situación se refleja en la posición de Bolivia como penúltimo lugar en el Índice Vial desarrollado por el Banco, que pondera densidad, proporción de pavimentación, emisiones y tarifas de transporte. El diagnóstico señala que los dos factores que determinan con mayor fuerza esta baja posición en el índice son el bajo porcentaje de pavimentación y la baja densidad de la red vial.

El documento establece claramente el vínculo entre red vial, competitividad, desarrollo y desigualdad. Más específicamente, argue que los principales problemas están asociados con: (i) la reducida densidad y la falta de disponibilidad de infraestructura vial en buen estado; (ii) la limitada conexión terrestre con los países vecinos, que incrementa los costos de transporte; (iii) las deficiencias en la capacidad institucional para articular el creciente portafolio de proyectos, y (iv) los desafíos presupuestarios para el financiamiento de la conservación vial y capacidad limitada para controlar pesos y dimensiones vehiculares en toda la red.

En consistencia con el diagnóstico, el proyecto propone el financiamiento de obras civiles y de seguridad vial (rehabilitación de construcciones, seguridad y señalización), ingeniería y gestión ambiental, gestión de activos viales (sistemas inteligentes de transporte, gestión de recaudo y equipamiento) y desarrollo de capacidades locales.

La matriz de resultados tiene una lógica vertical clara. El impacto final, mejora en la competitividad, se deriva del logro de los resultados esperados: (i) reducción del tiempo de viaje; (ii) reducción del costo anual de operación vehicular; (iii) mejora de la gestión y preservación del patrimonio vial; y (iv) reducción de accidentes de tránsito. Se incluye un análisis económico de las obras de pavimentación y rehabilitación de una muestra de proyectos usando el modelo HDM-4. El Plan de Monitoreo propone una evaluación de costo-beneficio y costo-efectividad ex post.

MATRIZ DE RESULTADOS

Objetivo del proyecto	El objetivo del programa es continuar mejorando la calidad y condiciones de transitabilidad, accesibilidad, y seguridad de la RVF mediante el aumento de la cobertura de vías pavimentadas y la rehabilitación y mejora de corredores viales que conectan centros de producción con mercados locales y externos. El programa promueve la mejora de la eficiencia en el gasto público sectorial, apoyando la gestión integral de los activos viales, que supone la incorporación de las obras ejecutadas a sistemas de gestión de conservación vial y el desarrollo de capacidades de las regionales de la ABC.
------------------------------	--

Indicador de impacto	Unidad	Base (2015)	Meta (2020)	Observaciones
Índice de competitividad global, componente de infraestructura	Puntuación de 1 a 7	3,0 (109/144)	3,45 ¹	El índice permite monitorear, con un valor de 1 a 7, el posicionamiento y las tendencias de la competitividad y la productividad-país para 144 países. Se monitorea el componente de infraestructura y se verificará anualmente a través del Reporte de Competitividad Global del Foro Económico Mundial.

Indicador de resultado	Unidad	Base (2015)	Meta (2020)	Observaciones/medio de verificación
Aumento de la accesibilidad de vías pavimentadas				
Índice de accesibilidad a la red vial de integración pavimentada	km de vías pavimentadas por cada 1.000 km ² de superficie	4.100	4.483	La verificación se efectuará al finalizar el programa, mediante el índice de accesibilidad de las vías pavimentadas de la RVF (km de vías pavimentadas por cada 1.000 km ² de superficie).
Reducción del tiempo promedio de viaje en el tramo carretero intervenido				
Tiempos promedio de viaje ²	Horas	1,28	0,73	Tres meses después de la fecha de terminación de obras se realizarán estudios de velocidades en los tramos intervenidos, haciendo uso del método de placas y el vehículo flotante. Este trabajo podrá ser parte del informe de cierre de la supervisión de obras.
Reducción del costo anual de operación vehicular en el tramo carretero intervenido				
Costos de Operación Vehicular (COV) ³	US\$/Veh-km	5.228	3.573	Tres meses después de la fecha de terminación de obras se realizarán mediciones de campo, estimaciones y actualizaciones de los costos de los parámetros vehiculares, los cuales serán introducidos al modelo HDM ⁴ .

¹ La meta se detalla en el Plan de seguimiento y evaluación.

² Tiempo de viaje reportado en línea de base y meta corresponde a tramo Santiago de Machaca – Hito IV. Estimado en base al estudio de diseño final del tramo carretero.

³ Costo promedio reportado en línea de base y meta corresponde a tramo Santiago de Machaca – Hito IV.

⁴ Los parámetros de línea base se mantendrán en función de la evaluación económica del diseño final del tramo.

Mejora en la gestión y preservación del patrimonio vial				
Número de kilómetros con IRI ≤ 3 en los tramos rehabilitados	km	-	128,84 ⁵	Informe final de la supervisión de obras, o estudios específicos elaborados por la ABC al final de las intervenciones.
Valor del patrimonio vial del país ⁶	Millones de US\$	5.965	6.258	La línea base del 2015, fue determinada por un estudio para el programa BO-L1101. El valor para el 2020, fue estimado en función de los montos presupuestados en los componentes de ambos programas (BO-L1101, BO-L1102). Como medio de verificación, se actualizará el modelo RONET al 2020.
Costos promedio de mantenimiento rutinario en carreteras pavimentadas ⁷	US\$/km-año	10.000	6.500	Base de datos de la ABC por tramo intervenido en el pasado comparado con los costos previstos luego de concluido el período de intervención. Se verifica por el número de contratos anuales y la longitud de carreteras atendidas.
Porcentaje de camiones que circulan anualmente por los tramos intervenidos y que reportan sobrepeso	%	17,99	7,0	Reportes de trabajo de Vías Bolivia, calculados durante 12 meses para las plazas de pesaje en operación actual.
Incremento en el recaudo y mejora en la atención de estaciones de peaje				
Incremento en recaudación	Recaudación anual (BOB)	35.314	103.596	La línea base fue terminada por el monto de recaudación reportado al 2014 para la Ruta 09. El valor al 2020 es obtenido mediante la aplicación de nuevo tarifario con un incremento al 50%.
Tiempo de atención en plazas de peaje, o rendimiento del recaudador	Vehículos/hr	-	298	Antes y después de la implementación, Vías Bolivia determinará el número de vehículos atendidos por hora, tomando la hora de mayor tráfico. Se utilizará como indicador el promedio mensual.
Eficiencia del sistema				
Porcentaje de discrepancias entre el sistema automático de detección y lo identificado por el recaudador	%	7,07	5,00	Línea base determinada por reportes mensuales de confiabilidad de detección automática de vehículos comparados con la clasificación manual de los recaudadores. El valor base mostrado viene del promedio de los reportes de las estaciones de Guapillo (Cochabamba) y Huayllani (Santa Cruz). Podrán ser modificadas en función de la implementación.

⁵ Longitud correspondiente a la rehabilitación de Santa Cruz – Abapó. Este indicador será aplicado a la rehabilitación de carreteras pavimentadas.

⁶ Es el valor económico de construir la infraestructura vial en su estado actual.

⁷ Costo promedio de mantenimiento periódico reportado en el plan de conservación 2015.

Reducción de la accidentalidad en los tramos carreteros intervenidos ⁸				
Reducción de 10% de los accidentes de tránsito	%			Línea de base a determinar con un estudio financiado por el Banco que se realizará previo al inicio de la operación. Tramo considerado Santa Cruz – Abapó.
Mejora de las capacidades sectoriales de la ABC				
Número de proyectos asignados al año por personal técnico de las regionales	Unidad	8,9	6,1	La línea base fue determinada en función a un análisis del diagnóstico de capacidades de las regionales de La Paz y Santa Cruz realizados en junio de 2015 ⁹ .
Número de expedientes de contrataciones	Unidad	129	179	La línea base viene de los contratos firmados a junio de 2015, contratos de conservación más contratos de construcción equivalentes. A 2020 se prevé un incremento del 39% correspondiente al estándar mínimo del estudio de desarrollo de capacidades.

Productos	Unidad	Base	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Meta	Observaciones/ medio de verificación
Componente 1. Obras civiles y seguridad vial								
Km de la RVF mejorados o ampliados	Km	0	-	-	51,3	-	51,3	Informes de la ABC, Santiago de Machaca – Hito IV (51,3 km). Km de vías con focalización multinacional pertenecientes a IIRSA. Proyecto de mejora del acceso fronterizo Colpa – Hito IV.
Km de la RVF rehabilitados con contrato de mantenimiento vial realizado	Km	0	-	-	128,84	-	128,84	Informes de la ABC, Santa Cruz – Abapó (Long 128,84 km).
Sistema de gestión y control de accidentes de trafico	Unidad	0	-	1	-	-	1	Sistema desarrollado e instalado.
Equipos para la implementación del sistema de control y monitoreo de accidentes de tráfico	Unidad	0	-	9	10	-	19	Equipo adquirido y en operación verificado mediante informes del equipo de PROVIAL.
Componente 3 Gestión integral de activos viales								
Estaciones mixtas (peaje/pesaje) nuevas	Unidad	0	1	-	-	-	1	Informes de avance de obra elaborados por Vías Bolivia y aprobado por la ABC.
Estaciones pesaje ampliadas y/o refacción	Unidad	0	4	-	-	--	4	
Estaciones de peaje nuevas	Unidad	0	4	3	-	-	7	
Estaciones de pesaje nuevas	Unidad	0	2	-	-	-	2	
Arcos de control	Unidad	0	2	2	-	-	4	
Capacitación en la operación de nueva tecnología de recaudo	Unidad	0	1	1	-	-	2	
Componente 4. Desarrollo de capacidades sectoriales de la ABC								

⁸ Actualmente no existe una base de datos sistematizada ni actualizada. La Policía Nacional es la entidad encargada de registrar la accidentalidad en carreteras.

⁹ Personal técnico y consultores recurrentes.

Productos	Unidad	Base	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Meta	Observaciones/ medio de verificación
Desarrollo de capacidades institucionales								
Oficinas regionales fortalecidas	Unidad	0	2	3	3	-	8	Informe de las regionales intervenidas.
Laboratorio central de ABC	Unidad	0	-	-	1	-	1	Informes de SGCV con los equipos adquiridos y en operación.
Contratos de personal técnico, especialistas sociales y ambientales	Unidad	0	10	10	15	10	45	Especialistas contratados por un período de 36 meses. Informe de las regionales.
Contratos de personal administrativo	Unidad	0	5	5	5	5	20	Especialistas contratados por un período de 36 meses. Informe de las regionales.
Cursos de capacitación	Unidad	0	1	2	3	3	9	Informes de la regional con el detalle de los cursos dictados.
Seguridad vial								
Hitos								
Contratación de especialistas en seguridad vial	Unidad	0	1	2	-	-	3	Especialistas contratados por un período de 36 meses. Informe de las regionales.
Capacitación en temas de seguridad vial a centros educativos ubicados en área de influencia directa de los proyectos intervenidos	Unidad	0	-	1	2	2	5	Informes y actas de asistencia elaboradas por los fiscales de proyecto. La capacitación será parte del trabajo de la supervisión de obras y SGSA.
Metros de barreras de seguridad instalados	m	0	-	-	15.295	-	15.295	Certificaciones de la Supervisión de obra Santiago de Machaca – Hito IV.
Género								
Número de mujeres capacitadas para operaciones de peaje y pesaje	Unidad	-	50	50	75	75	250	Informes de Vías Bolivia. Contratos suscritos. Línea de base de 281 mujeres respecto a un total de 805 personas, el 34.9%. La meta tras capacitar a 250 mujeres es aumentar la participación de la mujer hasta el 50,3%.
Número de mujeres socias capacitadas en especialización de microempresas	Unidad	-	2	4	4	-	10	Microempresas capacitadas, verificación por listas de asistencia e informes de las regionales.
Número de mujeres capacitadas para la operación de maquinaria pesada	Unidad	-	5	10	10	10	35	Informe del PAE.

ACUERDOS Y REQUISITOS FIDUCIARIOS

País:	Estado Plurinacional de Bolivia
Proyecto:	Programa de Infraestructura Vial de Apoyo al Desarrollo y Gestión de la Red Vial Fundamental II (BO-L1102)
Organismo Ejecutor:	Administradora Boliviana de Carreteras (ABC)
Preparado por:	Carolina Escudero, Zoraida Argüello y Abel Cuba (FMP/CBO)

I. RESUMEN EJECUTIVO

- 1.1 Este anexo ha sido elaborado teniendo en cuenta la experiencia y desempeño de la ABC como Organismo Ejecutor (OE) en varias operaciones con financiamiento del Banco.
- 1.2 La contabilidad de la operación, así como la gestión presupuestaria y de tesorería será llevada en el sistema nacional del país: Sistema Integrado de Gestión y Modernización Administrativa (SIGMA)¹. Para la ejecución se aplicarán documentos de licitación estándar del Banco o los acordados con el Viceministerio de Inversión Pública y Financiamiento Externo (VIPFE) y puestos a disposición a través del Sistema de Contrataciones Estatales (SICOES)², donde serán publicados las convocatorias y resultados de los procesos de licitación nacional.
- 1.3 Actualmente, el Gobierno de Bolivia y el Banco están elaborando un acuerdo a través del cual se adoptaría el uso parcial de las Normas Básicas del Sistema de Administración de Bienes y Servicios (NB-SABS) en las operaciones financiadas por el Banco en Bolivia. Este programa podría aplicar dicho acuerdo una vez suscrito y en vigencia.

II. CONTEXTO FIDUCIARIO DEL ORGANISMO EJECUTOR

- 2.1 La ABC es una entidad pública descentralizada, regida por la Ley No.1178 de Administración y Control Gubernamentales (SAFCO)³, aprobada el 20 de julio de 1990, tiene una estructura administrativa y financiera diseñada para la ejecución de proyectos con financiamiento interno y externo, y cuenta con oficinas regionales para la supervisión de proyectos y la gestión de adquisiciones y financiera.
- 2.2 La ejecución de gastos de inversión de la ABC fue de BO\$6,24 Millones (M) en 2014. Para 2015 prevé ejecutar BO\$8,04 M⁴. En la ejecución de las

¹ El MEFP ha desarrollado el Sistema de Gestión Pública (SIGEP) que en el mediano plazo sustituiría al SIGMA. Se prevé el inicio de operación del nuevo sistema en 2016.

² [Paquete de documentos](#) de licitación autorizado por el Banco para aplicar en procesos por debajo de umbrales para LPI.

³ Regula los sistemas de administración y control de los recursos del Estado Plurinacional y su relación con los sistemas nacionales de planificación e inversión pública

⁴ Esta previsión se descompone en BO\$2.740 M de recursos del Tesoro General de la Nación y BO\$5.300 Millones (M) de recursos de financiamiento externo. En el financiamiento externo la participación es la siguiente: BID 8,5%, CAF 56%, Banco Mundial 2,2%, FONPLATA 8%, OPEC 1,1%, Unión Europea 1,2%, EXIMBANK 2% y China 21%.

adquisiciones, la ABC aplica las NB-SABS o lo indicado en los acuerdos de financiamiento externo.

- 2.3 El volumen de recursos de la ABC para 2015, refuerza su necesidad de actualizar manuales, guías, flujogramas y sistemas, incrementar la dotación y capacidad de los recursos humanos y determinar indicadores de desempeño. Con recursos de una Cooperación Técnica (CT) no reembolsable, el Banco brindará asistencia técnica con una consultoría orientada al mapeo de procesos internos asociados a la gestión administrativa y financiera para identificar oportunidades de mejora y eficiencia.
- 2.4 Las transacciones financieras son realizadas en el SIGMA que presenta la información sobre la ejecución presupuestaria de forma segura y confiable. Este sistema proporciona información financiera en la moneda oficial del país y de acuerdo al clasificador contable por objeto del gasto. Los registros contables de la operación se llevarán de conformidad al sistema de contabilidad gubernamental. Para los reportes financieros requeridos por el Banco se apoyarán en el Sistema de Administración de Proyectos (SIAP-BID)⁵ mientras entra en vigencia el Sistema de Gestión Pública (SIGEP) que incluye el módulo de contabilidad para recursos externos.
- 2.5 Las actividades de contrataciones y pagos del programa serán realizados en la sede central de la ABC, garantizando mayor control y seguimiento fiduciario.

III. EVALUACIÓN DEL RIESGO FIDUCIARIO Y ACCIONES DE MITIGACIÓN

- 3.1 El desempeño fiduciario de la ABC al ejecutar proyectos financiados por el Banco ha sido satisfactoria. Sin embargo, el incremento progresivo del volumen de recursos para ejecución anual no ha estado acompañado de un incremento en las capacidades tecnológicas, normativas y de recursos humanos, poniendo en riesgo su capacidad de gestión. En ese sentido, la ABC (conjuntamente con el Banco) ha considerado que el riesgo fiduciario asociado al proyecto es de nivel MEDIO. Para afrontarlo se ha elaborado un plan de mitigación de riesgos como parte de la Matriz para la Gestión de Riesgos del Proyecto (GRP) que será coordinado por la ABC y apoyado por el Banco, y que entre otros plantea reforzar las áreas de contrataciones, finanzas y asesoría legal con dos profesionales en adquisiciones, dos profesionales contable-financieros y un abogado para garantizar que los procesos fiduciarios se realicen en los tiempos y forma establecidos.
- 3.2 Relacionado con los recursos del Banco, a finales de 2014 se inició la ejecución de la operación 2981/BL-BO y se está avanzando con licitaciones de la operación 3385/BL-BO; esta última prevé un arreglo para ejecutar licitaciones de forma anticipada.
- 3.3 **Adquisiciones.** Además de las acciones previstas en la matriz GRP, durante la Misión de análisis se acordó realizar las siguientes capacitaciones sobre:
 - (i) procesamiento de contratos y aplicación de los acuerdos fiduciarios específicos, dirigida a asesores jurídicos de la ABC;

⁵ Sistema de Administración de Proyectos del BID.

- (ii) aplicación de políticas y generalidades de los documentos estándar de licitación del Banco, dirigida al personal de la ABC con potencial de integrar las Comisiones de licitaciones⁶.
- 3.4 Previo a la apertura de ofertas se realizarán sesiones de afianzamiento para las comisiones de licitaciones designadas, para facilitar que la evaluación y selección se ajuste a las políticas, los Documento Base de Contratación (DBC) y los acuerdos fiduciarios. Esto aplicará de igual forma en el caso de las adquisiciones anticipadas indicadas en el párrafo ¶5.5.
- 3.5 Para minimizar el riesgo de licitaciones desiertas o sin ofertas válidas, la ABC elaborará: (i) requerimientos de calificación acordes a la complejidad y magnitud de la contratación; (ii) verificará que los presupuestos indicados en los estudios de preinversión estén actualizados y respondan a las condiciones actuales del mercado; y (iii) que las instancias de control sean las necesarias y que se apliquen adecuadamente criterios de “cumplimiento sustancial”, “oferta más baja evaluada”, entre otros.
- 3.6 En caso de supervisión de obras, la ABC asegurará que el cronograma de selección y contratación permita tiempo suficiente para los replanteos necesarios al estudio de preinversión antes del inicio de la obra.

IV. ASPECTOS A SER CONSIDERADOS EN ESTIPULACIONES ESPECIALES AL CONTRATO

- 4.1 **Reglamento Operativo del Programa (ROP).** Incluirá el esquema de ejecución, procedimientos y los flujos de información, previamente acordado entre el Organismo Ejecutor (OE) y el Banco.
- 4.2 Tipo de cambio acordado con el OE para la rendición de cuentas. Se utilizará el cambio vigente del país en la fecha efectiva de la conversión de recursos en moneda extranjera a moneda local, en las cuentas del OE.
- 4.3 Estados financieros y otros informes auditados. Dentro del plazo de ciento veinte días siguientes al cierre de cada ejercicio económico del OE y durante el plazo para desembolsos del financiamiento, se presentarán al Banco los estados financieros auditados del programa, debidamente dictaminados por una Firma de Auditoría Independiente (FAI) aceptable al Banco. El último será presentado dentro de los ciento veinte días siguientes a la fecha del último desembolso del financiamiento.
- 4.4 Los términos de referencia para contratar a la FAI deben contar con la aprobación previa del Banco, los cuales podrán incluir productos enmarcados en las NIA y otros trabajos relacionados.
- 4.5 **Condiciones: previo al llamado a la licitación para la construcción de cada una de las obras del Componente 1**, que la ABC presente al Banco para su no objeción: (i) el diseño final de los proyectos (incluyendo costos y plazos) aprobado por la ABC; (ii) el análisis ambiental y social de cada proyecto, incluyendo planes de manejo y/o de acción para mitigar los impactos directos e

⁶ La ABC informó que actualmente la comisión es designada dos días antes de la recepción de ofertas por el Responsable del Proceso de Contratación (RPC); a su vez el RPC de cada proceso de contratación es designado por la Máxima Autoridad Ejecutiva (MAE).

indirectos; y (iii) un Plan de Reasentamiento Involuntario y los resultados de la consulta pública (si aplican), según el Marco de Gestión Ambiental y Social.

- 4.6 **Condiciones: previo al inicio físico de las obras de cada frente de trabajo definido por el OE**, que la ABC presente a satisfacción del Banco: (i) evidencia de la liberación del derecho de vía, incluyendo el 100% de las afectaciones del respectivo frente de trabajo; (ii) copia de las certificaciones y los permisos ambientales y conexos correspondientes; y (iii) la versión final del plan de gestión ambiental y social conforme al Marco de Gestión Ambiental y Social, ajustado y complementado por la firma supervisora del programa, y aprobado por la ABC.
- 4.7 **Condiciones: previo a la adjudicación de la construcción de obras y la adquisición de los bienes previstos en el Subcomponente 2.1**, que la ABC demuestre, a satisfacción del Banco, evidencia de que Vías Bolivia dispone de los requerimientos y perfiles de personal necesarios para la administración y gestión de dichas obras y bienes.
- 4.8 **Condiciones: previo a la licitación de equipamiento, arcos y sistemas y obras de pesaje, peaje y tele peaje**, que la ABC presente para aprobación del Banco, un análisis de red para la ubicación de las plazas de peaje y pesaje.

V. ACUERDOS Y REQUISITOS PARA LA EJECUCIÓN DE LAS ADQUISICIONES

- 5.1. **Ejecución de las adquisiciones.** Las adquisiciones estarán detalladas en el Plan de Adquisiciones aprobado por el Banco y se realizarán en el marco de las políticas GN-2349-9 y GN-2350-9, o del acuerdo de uso parcial de las NB-SABS referido en el párrafo ¶1.3.
- 5.2. **Adquisiciones de obras, bienes y servicios diferentes de consultoría.** Los contratos de obras, bienes y servicios diferentes de consultoría generados y sujetos a Licitación Pública Internacional (LPI) se ejecutarán utilizando el Documento Estándar de Licitación (DEL) vigente emitido por el Banco; y, para los procesos por debajo del umbral de LPI se aplicará los documentos acordados con el VIPFE y puestos a disposición a través del SICOES. Las modificaciones a estos documentos requerirán la no objeción del Banco.
- 5.3. **Selección y contratación de consultores.** Los contratos de servicios de consultoría se ejecutarán considerando:
- (i) **Selección de firmas consultoras.** Se utilizará la Solicitud Estándar de Propuesta (SEP) vigente emitida por el Banco.
 - (ii) **Lista corta de firmas consultoras.** Podría estar integrada en su totalidad (100%) por firmas bolivianas para contratos con valor inferior al monto límite establecido por el Banco para Bolivia de US\$200.000.
 - (iii) **Selección de consultores individuales.** Se realizará teniendo en cuenta las calificaciones para realizar el trabajo, sobre la base de la comparación de las hojas de vida de por lo menos tres candidatos, y por regla, no se realizarán entrevistas.
- 5.4. **Planificación de las adquisiciones.** La ABC publicará el Plan de Adquisiciones en el Sistema de Ejecución de Planes de Adquisiciones (SEPA) y lo actualizará al menos anualmente o conforme se requiera.

- 5.5. **Adquisiciones anticipadas.** Posterior a la aprobación por parte del Directorio Ejecutivo y una vez el Banco dé su no objeción a las revisiones técnicas acordadas para el tramo Santiago de Machaca-Hito IV, o para las adquisiciones del Componente 3, podrá dar el visto bueno a la ABC para realizar la licitación anticipada de ciertas obras con las correspondientes cláusulas suspensivas y siempre que se observen las políticas de adquisiciones del Banco y las condiciones especiales previas aplicables para el efecto.
- 5.6. **Preferencia nacional.** No se prevé aplicar preferencia nacional en los contratos.
- 5.7. **Términos de referencia y especificaciones técnicas.** La revisión de los criterios para la selección de listas cortas, de los términos de referencia y/o de las especificaciones técnicas (incluyendo requisitos de calificación de los oferentes o consultores) son responsabilidad del JEP/BID, y en todos los casos serán acordados con el ejecutor de forma previa.

Tabla 1. Montos límites (miles US\$)

Obras			Bienes			Consultoría Firmas	
LPI	LPN	CP	LPI	LPN	CP	Publicidad internacional (lista corta máx. 2 firmas con misma nacionalidad)	Publicidad nacional (lista corta puede ser 100% nacional)
Mayor que US\$3.000	Menor o igual que US\$3.000	Menor o igual que US\$250	Mayor que US\$200	Menor o igual que US\$200	Menor o igual que US\$50	Mayor que US\$200	Menor o igual que US\$200

Tabla 2. Planificación de adquisiciones principales

Descripción	Método de selección	Fecha estimada	Monto Estimado (miles US\$)
Contratos de consultoría de firmas			
Servicios de supervisión de obras (5 contratos)	SBCC	TBD	11.300
Desarrollo del sistema informático y comunicaciones para la secretaría general	SBCC	TBD	1.450
Capacitación de las regionales	SBCC	TBD	1.290
Auditoría financiera, revisión ex post de adquisiciones	SBCC	TBD	500
Contratación de obras			
Obras civiles construcción tramo Santiago de Machaca - Hito IV	LPI	TBD	56.360
Obras civiles, obras múltiples	LPI	TBD	6.000
Obras civiles seguridad y señalización vial	LPI	TBD	6.410
Obras civiles estaciones de pesaje (varios contratos)	LPN	TBD	5.770
Obras civiles estaciones de peaje (varios contratos)	LPN	TBD	3.480
Contratos de adquisición de bienes			
Equipamiento de las estaciones de pesaje	CP	TBD	82
Equipamiento de las estaciones de peaje	LPI	TBD	5.670
Equipamiento de PROVIAL	LPI	TBD	4.000
Contratos de consultoría individual			
Contratación de consultores (varios contratos) para fortalecimiento de las diferentes áreas técnicas y administrativas de las regionales	CCII/CCIN	TBD	4.370
Contratación de consultores (varios contratos) para fortalecimiento de PROVIAL	CCII/CCIN	TBD	750
Contratación de consultores (varios contratos) para apoyo técnico en la gestión del programa	CCII/CCIN	TBD	670

*[Aquí](#) para el plan de adquisiciones de los 18 primeros meses

- 5.8. **Supervisión de adquisiciones.** Se realizarán visitas anuales para actualizar el nivel de capacidad para la gestión de adquisiciones y el nivel de riesgo fiduciario asociado a la ejecución de la operación. De corresponder, se realizarán visitas anuales de revisión ex post.
- 5.9. Los umbrales para revisión ex post se presentan en la Tabla 3 (las contrataciones directas y adquisiciones no enunciadas allí estarán sujetas a revisión ex ante). La firma auditora externa será la encargada de realizar la revisión ex post de adquisiciones.

Tabla 3. Umbrales para revisión ex post de adquisiciones (miles US\$)

Obras	Bienes y servicios diferentes a consultoría	Servicios de consultoría de firmas	Servicios de consultoría de individuos
Contratos por montos iguales o menores que US\$3.000	Contratos por montos iguales o menores que US\$200	Contratos por montos iguales o menores que US\$200	Sin límite de monto

- 5.10. **Gastos operativos o recurrentes⁷.** Serán acordados con el JEP, consignados en el presupuesto del proyecto, e incluidos en el Plan de Adquisiciones. Se contratarán siguiendo las NB-SABS y/o los procedimientos administrativos del OE. El Banco podrá abstenerse de financiar estos gastos si determina que su aplicación ha vulnerado los principios fundamentales de competencia, eficiencia, y economía. La firma auditora externa será la encargada de realizar la revisión del soporte de gastos.
- 5.11. **Registros y archivos.** La ABC será responsable de establecer los documentos de soportes, procedimientos y controles necesarios para el resguardo de la documentación generada por la ejecución ex ante o ex post del programa. El Banco, en cualquier momento, podrá verificar los estándares de organización, control y seguridad de los archivos.

VI. GESTIÓN FINANCIERA

- 6.1 **Programación y presupuesto.** La Dirección General de Planificación y Presupuesto de la ABC en coordinación con la Gerencia Nacional de Asuntos Administrativos Financieros realizarán la programación y formulación en base al plan operativo anual. La formulación del presupuesto se registra en el SIGMA. Cuando se trata de recursos externos, de conformidad a las leyes y normas presupuestarias del país, la ABC durante la gestión puede realizar modificaciones presupuestarias, que son aprobadas por el Ministerio de Planificación del Desarrollo al ser presupuesto de inversión.
- 6.2 **Contabilidad y sistemas de información.** La ABC registrará las transacciones del programa en el SIGMA. Este sistema integra en un único registro sus diferentes momentos contables; registro presupuestario, Registro Patrimonial y Registro de Tesorería, sobre la base contable del devengado. Para la contabilidad del programa se preparará un catálogo contable que identifique los

⁷ Los gastos operativos o recurrentes cubren, entre otros, lo referente a: alquiler de locales, avisos, anuncios o comunicaciones radiales, escritas o televisivas, traducciones, cargos bancarios, artículos básicos de oficina, fotocopias, correos, combustible, mantenimiento, cursos cortos, viajes del personal operativo, entre otros necesarios para el funcionamiento del programa.

- gastos por gestión sobre la base de efectivo, homologando las categorías de inversión con las partidas presupuestarias y cuentas contables respectivas. Se prevé que en 2016 entre en producción el SIGEP, que reemplazará al SIGMA, el cual cuenta con un módulo de gestión contable para proyectos, lo que permitirá al OE la emisión de reportes financieros en la moneda del contrato de préstamo y de acuerdo al presupuesto definido.
- 6.3 Si la entrada en operación del SIGEP se retrasase, la ABC adoptará el SIAP para el registro y control contable de las transacciones del programa.
- 6.4 **Desembolsos y flujo de caja.** El préstamo se desembolsará bajo las modalidades de anticipos de fondos y pagos directos, en función de la programación financiera del programa, que será periódicamente actualizada. El Banco efectuará un nuevo anticipo de fondos cuando se haya justificado al menos el 80% del total del anticipo anteriormente desembolsado. Los fondos del financiamiento serán depositados en una libreta independiente en moneda dólares americanos, y transferidos posteriormente a otra libreta en moneda local, ambas en la CUT⁸.
- 6.5 La modalidad de reembolso de pagos podrá ser utilizada para el reconocimiento de gastos que realice la ABC antes de la elegibilidad.
- 6.6 **Control interno y auditoría interna.** Anualmente, la gestión financiera de la ABC está sujeta a revisiones de confiabilidad por la Unidad de Auditoría Interna (UAI); se prevé que el programa sea incluido en este tipo de revisiones. A su vez, el Banco, como una actividad estratégica dentro de su mandato, anualmente convocará a talleres focalizados a esta UAI para poder consolidar su conocimiento sobre la ejecución de proyectos, y mecanismos de control y seguimiento; esta actividad se coordina con la Contraloría General del Estado (CGE). El Banco viene apoyando a la CGE con una CT para fortalecer el sistema de control interno teniendo como principales actores a las UAI, que dote de herramientas para la realización de sus revisiones y mejoras en la aplicación de su función.
- 6.7 **Control externo e informes.** Con la finalidad de cumplir con la presentación de los estados financieros del programa, la ABC contratará anualmente una FAI aceptable para el Banco conforme a sus políticas. Dicha contratación debe ser multianual (al menos por tres gestiones) que evite costos transaccionales y que tenga continuidad con el trabajo de los auditores, además de garantizar intervenciones oportunas que posibiliten revisiones preliminares con cortes semestrales. En este contexto, se posibilitará que la FAI que audita el resto de los proyectos de la ABC, sea la misma para esta operación.
- 6.8 Se obtendrá la no objeción del Banco a los Términos de Referencia (TDRs) para contratar a la FAI, que definirán el alcance considerando trabajos relacionados⁹ con auditoría en función del estado y nivel de ejecución del programa.
- 6.9 **Plan de supervisión financiera.** Las actividades podrán ser ajustadas sobre la base de la evaluación de los riesgos del programa actualizada anualmente por el equipo fiduciario con el OE y los informes de auditoría externa. La supervisión de los gastos se realizará de manera ex post. No obstante, como mínimo se

⁸ Cuenta Única del Tesoro.

⁹ En la Oficina del Banco en Bolivia se define que la FAI encamine trabajos de aseguramiento sobre la revisión ex post de adquisiciones, sin embargo, se pueden considerar otro tipo de trabajos.

contemplará en el plan de supervisión anual una visita integral (adquisición y financiera) del Banco.

- 6.10 **Mecanismos de ejecución.** La operación será ejecutada bajo la estructura organizacional de la ABC que dispondrá de un equipo multidisciplinario que incluye a los coordinadores de proyectos, gerentes regionales, técnicos/ingenieros, fiscales, la dirección administrativa financiera, asesoría legal y auditoría interna, entre otros.

DOCUMENTO DEL BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO

PROYECTO DE RESOLUCIÓN DE-___/15

Bolivia. Préstamo ___/BL-BO al Estado Plurinacional de Bolivia
Programa de Infraestructura Vial de Apoyo al Desarrollo
y Gestión de la Red Vial Fundamental II

El Directorio Ejecutivo

RESUELVE:

Autorizar al Presidente del Banco, o al representante que él designe, para que, en nombre y representación del Banco, proceda a formalizar el contrato o contratos que sean necesarios con el Estado Plurinacional de Bolivia, como Prestatario, para otorgarle un financiamiento destinado a cooperar en la ejecución de un programa de infraestructura vial de apoyo al desarrollo y gestión de la Red Vial Fundamental II. Dicho financiamiento, será hasta por la suma de US\$142.856.000 que formen parte de los recursos de la Facilidad Unimonetaria del Capital Ordinario del Banco, corresponde a un préstamo paralelo en el marco del alivio de la deuda multilateral y reforma del financiamiento concesional del Banco, y se sujetará a los Plazos y Condiciones Financieras y a las Condiciones Contractuales Especiales del Resumen del Proyecto de la Propuesta de Préstamo.

(Aprobada el ___ de _____ de 2015)

BO-L1102

LEG/SGO/CAN/IDBDOCS#39715077-15

DOCUMENTO DEL BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO

PROYECTO DE RESOLUCIÓN DE-___/15

Bolivia. Préstamo ___/BL-BO al Estado Plurinacional de Bolivia
Programa de Infraestructura Vial de Apoyo al Desarrollo y
Gestión de la Red Vial Fundamental II

El Directorio Ejecutivo

RESUELVE:

Autorizar al Presidente del Banco, o al representante que él designe, para que, en nombre y representación del Banco, proceda a formalizar el contrato o contratos que sean necesarios con el Estado Plurinacional de Bolivia, como Prestatario, para otorgarle un financiamiento destinado a cooperar en la ejecución de un programa de infraestructura vial de apoyo al desarrollo y gestión de la Red Vial Fundamental II. Dicho financiamiento, será hasta por la suma de US\$35.714.000 que formen parte de los recursos del Fondo para Operaciones Especiales del Banco, corresponde a un préstamo paralelo en el marco del alivio de la deuda multilateral y reforma del financiamiento concesional del Banco, y se sujetará a los Plazos y Condiciones Financieras y a las Condiciones Contractuales Especiales del Resumen del Proyecto de la Propuesta de Préstamo.

(Aprobada el __ de _____ de 2015)

BO-L1102

LEG/SGO/CAN/IDBDOCS#39715057-15