

PROYECTO CORREDOR DE INTEGRACIÓN SANTA CRUZ - PUERTO SUÁREZ
PRIMERA FASE
(BO-0036)
RESUMEN EJECUTIVO

Prestatario:	República de Bolivia		
Agencia ejecutora:	Servicio Nacional de Caminos (SNC)		
Monto y fuente:	BID (FOE):	US\$	75,0 millones
	Contrapartida local:	US\$	15,0 millones
	Total Fase 1:	US\$	90,0 millones
	BID (FOE):	US\$	70,0 millones
	Contrapartida local	US\$	17,5 millones
	Total Fase 2:	US\$	87,5 millones
	Total Proyecto:	US\$	177,5 millones
Términos y condiciones:	Plazo Amortización:	40	años
	Periodo		
	Inicio material de obras:	2	años
	Desembolso:	5	años
		No inferior a	3 años
	Gracia:	10	años
	Tasa de Interés:		
	durante el período de gracia	1	%
	durante los siguientes 30 años	2	%
	Inspección y vigilancia:	1	%
Comisión de crédito:	0,5	%	
Moneda:	Las que formen parte del Fondo de Operaciones Especiales (FOE)		
Objetivos:	El objetivo general del Programa es mejorar la integración regional e internacional del país, impulsar la eficiencia económica de las diversas regiones y sectores productivos, disminuyendo el costo de transporte y los tiempos de viaje en función de las mejores condiciones del tránsito y la mayor seguridad en la circulación. El Programa tiene como objetivos específicos: (i) reducir los costos de transporte; (ii) disminuir los tiempos de viaje; (iii) garantizar la transitabilidad permanente de la carretera desde la etapa de construcción; y (iv) mejorar la seguridad en el transporte de personas y cargas (§2.2).		
Descripción:	El Programa consiste en la rehabilitación y construcción de varios tramos del Corredor Santa Cruz-Puerto Suárez. Las obras viales abarcan la adecuación del firme y la pavimentación de 571 km de		

carretera en dos fases, garantizando siempre la transitabilidad permanente en todo el Corredor. Las actividades de fortalecimiento ambiental y medidas de mitigación ambiental y social están cubiertas por un programa separado financiado en su totalidad por el Banco, el *Proyecto de Protección Ambiental y Social del Corredor Santa Cruz – Puerto Suárez* (BO-0033). La segunda fase del Proyecto estará sujeta al cumplimiento de las condiciones establecidas en ¶2.15 a ¶2.17.

**Estrategia del
Banco en el país y
sector:**

La estrategia tiene como elementos principales: (i) crecimiento económico y creación de oportunidades; (ii) desarrollo del capital humano y acceso a los servicios sociales básicos; y (iii) gobernabilidad y consolidación de las reformas. El Proyecto propuesto se enmarca dentro del área del crecimiento económico a través de una mayor inversión en infraestructura productiva para conectar a Bolivia con mercados de exportación, y mejorar la competitividad mediante la reducción del costo de transporte. La provisión de esta infraestructura aumentará el potencial de los productores de participar más activamente en el mercado interno y externo (¶2.6 y ¶2.18 del Documento de País, mayo de 1999).

De la misma manera, el Proyecto se inscribe dentro del componente estratégico de la Estrategia Boliviana de Reducción de la Pobreza (EBRP) de ampliar las oportunidades de empleo e ingresos, en la medida en que hace factible la expansión de la red vial orientada a integrar a Bolivia con sus países vecinos, y contribuye a acotar el impacto fiscal que estas inversiones tienen sobre el balance del sector público al proveer recursos de carácter concesional.

**Revisión social y
ambiental:**

El Viceministerio de Medio Ambiente, Recursos Naturales y Desarrollo Forestal (VMARNDF) concedió la licencia ambiental (Declaratoria de Impacto Ambiental, DIA) para que el Servicio Nacional de Caminos (SNC) realice las obras en todo el Corredor. Dada la magnitud y la complejidad de los impactos directos e indirectos, durante la preparación del Proyecto se estimó conveniente desarrollar por separado los aspectos socioambientales, para lo cual se diseñó el BO-0033, con el objeto de mitigar esos impactos y garantizar la aplicación homogénea de criterios rigurosos de protección y mitigación ambiental en todo el Corredor. Diversos estudios ambientales, de creciente profundidad, fueron realizados durante la preparación del proyecto vial y del BO-0033: (i) Estudio de Evaluación de Impacto Ambiental (EEIA), elaborado conjuntamente con los estudios de ingeniería de la carretera; (ii) Evaluación Ambiental Estratégica (EAE) y revisión y complementación del EEIA anterior; (iii) estudio especial del Sistema de Regulación de Tenencia de Tierras; (iv) Plan Operativo que detalla las acciones del BO-0033; (v) Informe del Panel Asesor de Alto Nivel; y (vi) nuevo EEIA, sobre la base del diseño final de la carretera, presentado por un consorcio privado. La estrategia de conservación adoptada actuará en varios

frentes: (i) clarificando los derechos de propiedad sobre la tierra y retornando al Estado grandes extensiones de tierras fiscales aptas para el manejo forestal; (ii) ordenando la ocupación del territorio; (iii) fortaleciendo la gestión de las áreas protegidas, especialmente las tareas de protección; (iv) fortaleciendo la fiscalización de bosques y controlando el desmonte ilegal; (v) promoviendo prácticas de aprovechamiento sostenible de los recursos naturales; y (vi) reponiendo las pérdidas a los directamente afectados por el Corredor, en calidad superior a la condición presente. Las versiones integrales de la EAE y el EEIA revisadas están disponibles, desde el 4 de agosto de 2000, en el sitio del Banco en INTERNET www.iadb.org/regions/re1/eia/bo0036/index.htm. El Informe de Proyecto BO-0033 fue enviado al “*Public Information Center*” (PIC) el 4 de marzo de 2002 y aprobado por el Comité de Medio Ambiente e Impacto Social (CESI) el 19 de febrero del 2002 (§4.14 a §4.24).

Beneficios:

Los beneficios esperados son: (i) disminución del costo de transporte; (ii) mejores condiciones de acceso para el transporte de personas y de la producción agrícola, pecuaria e industrial; (iii) mayor seguridad en el transporte de personas y cargas, reduciendo riesgos de accidentes, disminuyendo el tiempo de viaje y optimizando itinerarios; y (iv) disminución del costo de mantenimiento de la carretera. El Programa beneficiará a todos los residentes del país y, en especial, a quienes viven en la región de Santa Cruz. Asimismo, beneficiará el tráfico internacional de mercaderías.

Riesgos:

El Programa presenta los siguientes riesgos: (i) esquema complejo de financiamiento y ejecución, pues requiere la concurrencia de varios donantes con plazos, procedimientos y políticas diferentes; (ii) un sector con antecedentes de plazos de ejecución excesivos y sobrecostos constructivos; (iii) falta de cumplimiento oportuno del aporte de contrapartida; (iv) el SNC no ha finalizado aún su reforma institucional; (v) alta demanda de recursos del Gobierno de Bolivia (GdB); y (vi) gran complejidad ambiental debido a los impactos indirectos.

La mitigación prevista es: (i) el financiamiento del Corredor, en su primera fase, está prácticamente asegurado. El SNC aplicará normas técnicas y ambientales homogéneas en todo el Corredor y contará con la asistencia de un Grupo Técnico de Apoyo (GTA) para asistirlo en las especificidades de los diversos sistemas de contratación y rendición de cuentas de cada financista (§3.13); (ii) el SNC aplicará criterios y procedimientos, consensuados con el Banco, en el contrato de obra y de supervisión, para minimizar esta posibilidad; (iii) el SNC constituirá el Fideicomiso de Aporte Local y la Prefectura de Santa Cruz (PSC) hará los aportes de manera automática y por montos preestablecidos, reduciendo la incertidumbre; (iv) el SNC está avanzando sistemáticamente en las me-

didas de reforma institucional; éstas son condición de elegibilidad de un préstamo del Banco Mundial para el sector vial, quien está monitoreando esta tarea (§1.46 y 3.10); (v) el GdB ha previsto los recursos de contrapartida y prácticamente asegurado el financiamiento de la primera fase. Sin embargo, la participación del sector vial en la inversión pública durante el período de ejecución del Programa, podría reducir los recursos de la inversión pública disponibles para otros sectores, creando tensiones sobre el nivel de endeudamiento y gasto público; y (vi) esta operación está estrechamente ligada a los avances del BO-0033; la construcción del Corredor solamente comenzará cuando el BO-0033 esté avanzando firmemente (§4.14 a 4.24).

Condiciones contractuales especiales:

Condiciones especiales previas al primer desembolso: además de las condiciones estándares previas al primer desembolso, el Prestatario, por intermedio del Organismo Ejecutor, deberá presentar, a satisfacción del Banco, evidencia de que:

1. el préstamo BO-0033 ha sido declarado elegible para desembolsos (§4.25);
2. la nueva estructura de personal y salarial del SNC, que forma parte del ARI, se encuentra en ejecución, habiéndose contratado por lo menos el 80% del personal de las Gerencias de Planificación y Desarrollo Tecnológico, Socioambiental, Conservación y Construcción, y del personal necesario de las otras gerencias para apoyar la ejecución del Proyecto (§3.9);
3. se ha constituido la Unidad de Proyecto Especial (UPE) dentro de la Gerencia de Construcción del SNC, que tendrá a su cargo el gerenciamiento del Programa, y la ha dotado con los recursos humanos, técnicos y de logística previamente acordados con el Banco (§3.6);
4. han sido contratados y capacitados los consultores que integrarán el Grupo Técnico de Apoyo (GTA) para asistir al SNC en el gerenciamiento del Proyecto (§3.13 y 3.14);
5. ha entrado en vigencia el Reglamento Operativo del Fideicomiso de Aporte Local y se han cumplido las condiciones que se establecen en los párrafos §3.38 y §3.41;
6. ha entrado en vigencia el Reglamento Operativo de la Cuenta Nacional de Conservación Vial (CNCV); que ha sido constituida la CNCV y está recibiendo los aportes del Impuesto Especial a los Hidrocarburos y Derivados (IEHD), del peaje, y que los recursos de la CNCV son depositados por el GdB de acuerdo a lo establecido en el DS 26.487 (§1.16); y
7. ha enviado al Banco una propuesta de políticas de peaje a aplicar en la red vial fundamental y, especialmente, en los tramos del Corredor habilitados al tránsito, que incluya lo indicado en detalle en el párrafo §1.16.

Condición previa a la adjudicación de la licitación de la obra

Tramo Paraíso-El Tinto: Antes de la adjudicación de la licitación de este tramo, el Prestatario, por intermedio del Organismo Ejecutor, deberá presentar a satisfacción del Banco, lo siguiente:

1. un informe sobre la ejecución del BO-0033, que contenga la evidencia que se detalla en el párrafo ¶4.26;
2. presentar prueba de que se tiene, con relación a los inmuebles donde se construirán las obras del Proyecto, la posesión legal, las servidumbres y otros derechos necesarios para iniciar las obras; y
3. presentar evidencia que la PSC está depositando los recursos de contrapartida local en la subcuenta del Proyecto en el FAL, según los cronogramas de financiamiento acordados por el Banco (¶3.41e).

Otras condiciones contractuales:

1. los pliegos de licitación para las empresas constructoras y los pliegos del concurso público para la supervisión de obra y sus respectivos contratos deberán incluir la obligación de cumplir y hacer cumplir los procedimientos de control y de gestión ambiental de obra establecidos en el Plan Operativo del BO-0033 y de conformidad con la Resolución No. 10 del Directorio del SNC del 10 de marzo de 2002. Los requisitos mencionados son, asimismo, válidos para los pliegos correspondientes a las actividades de mantenimiento y rehabilitación de los distintos tramos en ripio (¶3.43). Antes del inicio de la obra vial, el SNC presentará evidencia de que su Gerencia Socioambiental y el Viceministerio de Medio Ambiente, Recursos Naturales y Desarrollo Forestal del Ministerio de Desarrollo Sostenible y Planificación (VMARNDF) han proporcionado capacitación ambiental al Fiscal Socioambiental, al Supervisor Socioambiental y al contratista de la obra; esta capacitación abarcará tanto conceptos generales de protección ambiental, como los específicos a la obra y que forman parte de la licencia ambiental; los pliegos incluirán estas exigencias (¶3.49);
2. no se adjudicarán las obras del tramo Paraíso - El Tinto hasta tanto no se hayan iniciado las obras de rehabilitación y mantenimiento en ripio de los tramos El Tinto - San José de Chiquitos, Roboré - El Carmen y El Carmen - Puerto Suárez. (¶2.18); y
3. con respecto a los servicios de consultoría para la realización de los estudios especiales, el Organismo Ejecutor deberá presentar al Banco: (i) dentro de los 9 meses, los TdR para su contratación; (ii) dentro de los 24 meses, evidencia de que los consultores han iniciado actividades; y (iii) dentro de los 24 meses, entregado los informes finales respectivos. Estos plazos se contarán a partir de la vigencia del Contrato de Préstamo (¶2.23).

Hitos para la segunda fase:

Las condiciones principales cuyo cumplimiento, entre otras, será evaluado para considerar extender este Proyecto a una Segunda Fase se encuentran en ¶2.24 del documento. Las condiciones tienen que ver con temas de gestión vial, avance en ejecución del Programa, mantenimiento vial, reforma institucional y protección ambiental. Su cumplimiento será analizado durante la evaluación intermedia del Proyecto que se llevará a cabo no más allá de 30 meses luego de iniciadas las obras del tramo Paraíso - El Tinto. El Banco recibirá a más tardar en junio de 2005 un informe que contenga la evidencia y documentación que requieren estas condiciones.

Clasificación de la equidad social y de la pobreza:

Esta operación no califica como un proyecto que promueva la equidad social, como se describe en los objetivos clave para la actividad del Banco contenidos en el informe sobre el Octavo Aumento General de Recursos (Documento AB-1704). De manera similar, esta operación no califica como un proyecto orientado a la reducción de la pobreza (PTI).

Excepciones a las políticas del Banco:

El Proyecto financiará el mantenimiento rutinario de los tramos en ripio El Tinto – San José, Roboré – El Carmen y el Carmen – Puerto Suárez, por un período no superior a 30 meses y por hasta US\$1,95 millones, el 2,8% del financiamiento ofrecido. Por ello, se solicita la excepción a la política OP-707 Mantenimiento y conservación de obras físicas y equipos.

Adquisiciones:

Se aplicarán los procedimientos estándares del Banco para la ejecución de obras y adquisición de bienes del Proyecto. Se recurrirá a procedimientos de licitación pública internacional (LPI) cuando se utilicen los recursos del financiamiento del Banco para la adquisición de bienes cuyo valor sea igual o superior al equivalente de US\$350.000 y la contratación de obras cuyo valor sea igual o superior al equivalente de US\$3.000.000. Adicionalmente, para las obras de rehabilitación y mantenimiento en ripio, así como para la construcción de puentes menores, se podrá licitar la ejecución de obras mediante el sistema de ajuste alzado (¶3.49 a 3.52).

La contratación de servicios de consultoría se llevará a cabo de conformidad con los procedimientos estándares del Banco para estos propósitos y los procedimientos indicados en el Documento GN-1679-3. Se utilizará concurso público internacional (CPI) para la adquisición de servicios de consultoría cuyo valor sea igual o superior a US\$200.000. Para este Proyecto, en los casos de *Selección basada en la calidad y en el costo* para firmas consultoras, el peso relativo del precio como criterio de evaluación no superará el 20% y el elemento técnico o de calidad de oferta no podrá ser menor al 80%.

I. MARCO DE REFERENCIA

A. Marco socioeconómico

- 1.1 El desarrollo económico y social de Bolivia está condicionado por la configuración geográfica de su territorio, los desequilibrios en la distribución de su población, la poca diversidad de su base económica y las dificultades de acceso a los mercados internacionales. Los esfuerzos de ajuste económico y reforma política e institucional durante los últimos quince años han logrado la estabilidad económica y sentar las bases de un crecimiento sostenido. Sin embargo, el crecimiento anual medio del producto interno bruto (PIB) per cápita, del 1,7%, no ha sido suficiente para lograr una reducción significativa de la pobreza y una mejora de los indicadores sociales, que aún se encuentran entre los más desfavorables de la región. Por ese motivo, la estrategia del Banco busca enfatizar el apoyo a los esfuerzos del Gobierno de Bolivia (GdB) de reducción de la pobreza, promoviendo el crecimiento sostenido mediante acciones en los sectores de infraestructura productiva, microempresa y desarrollo rural.
- 1.2 La zona andina abarca la tercera parte del territorio y concentra aproximadamente el 70% de la población del país, a pesar de sus rigurosas condiciones climáticas, escasez de áreas cultivables y accidentada geografía. Los otros dos tercios de la superficie corresponden a las planicies tropicales de la región amazónica, las áreas bajas de la cuenca del río Paraguay y las llanuras chaqueñas. Su vasta extensión, moderado relieve topográfico y variedad de recursos naturales, hacen que se considere a estas regiones como las áreas de expansión natural que podrían aliviar las presiones demográficas de la zona andina e incorporar nuevas actividades productivas a la economía nacional, consolidando las tendencias vigentes. Santa Cruz, en particular, tiene un importante potencial agropecuario e industrial que permitiría diversificar la base económica del país, crear nuevos polos de desarrollo y generar mayores oportunidades de empleo. De hecho, durante la última década, la población de este departamento aumentó a un ritmo mayor que la media nacional, su área cultivada se expandió en forma notable y fue el departamento que dio el mayor aporte al PIB. Actualmente, aporta más de la mitad de la producción agrícola del país.
- 1.3 Sin embargo, las carencias en las vías de conexión de esta región, tanto en su interior como con otras áreas del país y con mercados externos, representa uno de los principales obstáculos al desarrollo de su potencial económico. El mejoramiento del Corredor Santa Cruz - Puerto Suárez disminuirá sensiblemente los elevados costos del transporte de personas y bienes y evitará el aislamiento total de la región durante épocas de lluvia y el aislamiento parcial durante el resto del año. Asimismo, apoyará: (i) la ocupación productiva del territorio, la intensificación y diversificación de la producción agropecuaria y el crecimiento de la agroindustria de exportación; (ii) la explotación forestal y la industrialización y exportación de productos maderables; (iii) la explotación de minerales calcáreos y fabricación de cemento (ya en producción, pero sin transporte confiable hacia Santa Cruz y lugares intermedios); (iv) la operación de la zona franca que se ha creado en Puerto Suárez; y (v) las instalaciones turísticas existentes en la región de Puerto Suárez y otras que

podrían desarrollarse alrededor de lugares considerados por la UNESCO como parte del patrimonio cultural de la humanidad.

- 1.4 Además de su vínculo con la economía local, la carretera forma parte del Corredor de integración transversal, que vincula los países con costa atlántica, principalmente Brasil, con Chile y Perú; este corredor ha sido identificado por la Iniciativa de Integración Regional de Sudamérica (IIRSA) entre los que poseen mayor potencial regional, siendo la carretera el único vínculo faltante, si bien de gran importancia para completar el Corredor. En particular, facilitará la vinculación de Bolivia con el MERCOSUR, especialmente Brasil y en menor medida Paraguay y, por medio de la hidrovía Paraná – Paraguay, con Argentina, Uruguay y los mercados de Europa y América del Norte. Tales consideraciones hacen que el mejoramiento de dicha carretera tenga una alta prioridad dentro de los planes de desarrollo del GdB.

B. Evolución del Producto Interno Bruto (PIB), el gasto y la inversión pública

- 1.5 La economía boliviana ha presentado, en años recientes, un bajo crecimiento en términos de PIB. El GdB espera que esta situación cambie durante la próxima década, estimando que las tasas de 1,4% anual acumulativo del período 1998-2002 sean reemplazadas por un crecimiento del orden del 4,9% para el período 2003-2008. El gasto en transporte, de representar históricamente el 30% de la inversión pública, subirá más allá del 35%, gracias a la actividad del SNC que, de representar alrededor del 18% de la inversión pública, pasará a más del 25%. El cuadro que se presenta a continuación presenta los valores históricos (1998-2001) y las proyecciones correspondientes al período de construcción del Corredor:

Importancia del sector transporte (%)											
	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
IP/PIB	6.0	6.3	6.7	7.3	7.2	7.3	7.7	8.2	8.4	8.0	7.7
Itr/IP	30.3	30.2	31.1	31.7	31.1	37.1	38.0	37.2	30.2	31.3	28.4
ISNC/IP	15.1	18.5	21.1	17.0	21.2	27.7	29.0	27.2	20.2	20.9	17.7
ISNC/Itr	49.9	61.3	67.8	53.6	68.1	74.6	76.3	73.2	66.8	66.7	62.3
PIB= producto interno bruto; IP: inversión pública; Itr= inversión en transporte; ISNC= inversión del SNC											

C. La infraestructura de transporte por carretera

- 1.6 La red vial, y el modo automotor que la utiliza, son esenciales para las actividades económicas y sociales. Es el medio de transporte predominante para transportar mercaderías e insumos productivos, sobre todo los de mayor valor agregado. Desde el punto de vista social es igualmente importante al facilitar el acceso de la población a servicios sociales y públicos.
- 1.7 La red vial nacional consta de 56.500 km, de los cuales 10.500 km pertenecen a la red vial fundamental (RVF), a cargo del Servicio Nacional de Caminos (SNC), 4.200 km a la red complementaria o secundaria, bajo jurisdicción de las prefecturas departamentales y 41.800 km a la red vecinal, bajo responsabilidad de los munici-

pios. Esta red se desarrolla fundamentalmente en las zonas andina y suroeste del territorio. La red vial total presentaba, en 2001, la siguiente estructura:

longitud de la red y su estado de conservación (km)					
red vial		bueno	regular	malo	Total
principal o fundamental	pavimentada	1.231	1.744	548	3.523
	no pavimentada	749	3.002	3.203	6.954
secundaria o departamental	pavimentada	23	32	15	70
	no pavimentada	499	957	2.707	4.163
vecinal o municipal	pavimentada	41	109	30	180
	no pavimentada	2.082	4.997	34.560	41.639

- 1.8 Los problemas principales del sistema vial, de acuerdo con el Plan Maestro de Transporte del año 2000, son “el deficiente mantenimiento de la red de caminos por la falta de presupuesto y capacidad de los organismos viales, significando una red de carreteras con malas condiciones de rodadura, elevados costos de transporte y la carencia de puentes en carreteras de ripio y tierra”¹, la falta de un adecuado sistema de planificación y programación, proyectos con elevados plazos de ejecución de obras y grandes sobrecostos, falta de conectividad de la red, alta tasa de accidentes², etc.
- 1.9 Los reducidos niveles de motorización, sumados a las dificultades topográficas y de infraestructura, generan un sistema vial caracterizado por la baja demanda. Con excepción de aquellos tramos cercanos a las grandes ciudades, el nivel de tránsito en la red vial principal oscila entre los 200 vehículos/día en las carreteras no pavimentadas y los 1.000 vehículos/día en las pavimentadas.

D. El transporte ferroviario en el Corredor

- 1.10 El Corredor cuenta con un ferrocarril que vincula las ciudades de Santa Cruz con Puerto Suárez y, a través de la primera y, luego de dirigirse en dirección sur, con la localidad de Yacuiba y el norte argentino; hacia el oeste, y más allá de Puerto Suárez, el ferrocarril se comunica con la localidad brasileña de Corumbá. A pesar de sus conexiones internacionales, el ferrocarril atiende básicamente la demanda del comercio exterior boliviano a través de la Hidrovía Paraná - Paraguay y, en menor medida, con Brasil. Construido entre los años 1948 y 1967, su extensión, en la zona de influencia del Corredor, alcanza 700 km y, desde 1996 es operado por el sector privado. Cumple un importante papel en el transporte de pasajeros, ya que es el único medio disponible para las pequeñas comunidades que se ubican a lo largo del Corredor, tales como Roboré, San José de Chiquitos, etc., bajo un esquema de subsidio cruzado con los servicios de carga.

¹ Plan Maestro de Transporte por Superficie. Informe Final. Resumen Ejecutivo. Noviembre de 2000. Vice-ministerio de Transporte. Comunicación y Aeronáutica Civil.

² Idem anterior.

- 1.11 Hoy el ferrocarril es el principal modo de transporte en el Corredor, acarreando anualmente aproximadamente 1,0 millones de toneladas de carga y 450.000 pasajeros. Las tarifas ferroviarias presentan una marcada tendencia decreciente en años recientes, mientras que el volumen se ha mantenido prácticamente constante; la evolución de la tarifa media en centavos de US\$/ton.km ha sido en 1998, 5,55, en 1999, 4,64, en 2000, 4,21 y en 2001, 4,09. La participación privada ha incrementado la inversión en infraestructura y equipamiento: lo que ha permitido mejorar la competitividad del ferrocarril con el modo automotor.
- 1.12 Sin embargo, el ferrocarril no es capaz de reemplazar ni de proveer los servicios que la carretera brindará, en particular los demandados por la movilidad de las personas y por los bienes producidos o consumidos en pequeña escala en las poblaciones a lo largo del Corredor; por el contrario, estos servicios hoy son prestados a pérdida por el ferrocarril, ocupando recursos productivos escasos (vía, material rodante, personal) que, de liberarse, aumentarían su eficiencia. El ferrocarril muestra una marcada especialización en los grandes tráficos masivos, para los cuales se encuentra mejor dotado (4 productos explican el 76% del volumen transportado), los que se mueven prácticamente entre los extremos del Corredor (la distancia media de transporte es de 609 km). Todo eso hace que el ferrocarril esté pobremente dotado para atender las demandas que plantean las comunidades existentes a su vera, así como los requerimientos de la expansión de la frontera agropecuaria esperada. Por ello, ferrocarril y carretera tendrán tanto un rol complementario como competitivo, brindando nuevas oportunidades a pobladores y productores.

E. El mantenimiento vial

- 1.13 Durante la década de los años ochenta, luego de haber logrado una expansión importante de la red vial nacional, el SNC enfrentaba la necesidad de garantizar su adecuada conservación bajo pena de perder un importante patrimonio público, generar costos adicionales de operación de vehículos, accidentes, daños a las cargas, impactos ambientales, etc. Sin embargo, la efectividad del SNC se vio seriamente afectada por la política de descentralización vigente entre julio de 1996 y diciembre de 1998 que transfirió a las prefecturas departamentales personal, equipos, instalaciones, campamentos, talleres y presupuesto, sin que la organización institucional y capacidad técnica de las prefecturas estuviera preparada para atender este desafío. El resultado fue el desmantelamiento del sistema de conservación vial, el que recién ahora comienza a recuperarse.
- 1.14 El SNC realiza el mantenimiento bajo tres modalidades de contratación, ya que actualmente no cuenta con capacidad para hacer mantenimiento por administración. En primer lugar se tienen contratos de mantenimiento con empresas privadas, los que comenzaron en el año 1999 y, con variantes, se mantienen hasta la actualidad; estos contratos, 29 en total, cubren alrededor de 7.000 km, por un monto de US\$14,4 millones en 2001, a un costo medio de US\$2.055/km; sin embargo, dificultades presupuestarias y el mal estado de las carreteras no han permitido obtener los resultados esperados. La segunda modalidad consiste en la conservación a través de microempresas de mantenimiento rutinario, encargadas de hacer labores de mano de obra intensiva, tales como desbroce, limpieza de alcantarillas y cunetas,

mantenimiento de cauces de ríos, etc., con un costo medio anual de US\$181/km. Esta modalidad todavía se encuentra en una fase de experimentación. La tercera modalidad son las labores de mantenimiento de emergencia, aún cuando parcialmente se efectúa dentro de los contratos de mantenimiento. Los fondos para el mantenimiento de emergencia provienen del programa PL-480 del gobierno estadounidense y de donaciones hechas por el gobierno japonés. Dadas las características geológicas donde está asentada la mayor parte de la red del país, este gasto ha sido muy importante, ascendiendo a US\$38,3 millones durante los años 1999-2001.

- 1.15 El SNC posee una Gerencia de Conservación Vial y está creando diez Gerencias Regionales, las que estarán a cargo de la fiscalización, control y seguimiento de los contratos de mantenimiento rutinario y de dar apoyo a trabajos específicos. Esta organización permitirá salvar las carencias más importantes en materia de gestión del mantenimiento. Como parte del programa de fortalecimiento institucional y técnico financiado por el Banco (préstamo 1039/SF-BO, Carretera Ventilla - Tarapaya y apoyo al sector transporte), se elaborarán especificaciones generales de construcción vial, un nuevo Manual de Conservación y sistemas para la administración de pavimentos y puentes y su conservación. Dentro de las metas del Programa de Reforma Institucional (PRI) se establece la puesta en marcha de un plan para recuperar, preservar, conservar y valorizar el patrimonio vial representado en la RVF. El cumplimiento de este objetivo comprende, entre otras, las siguientes acciones: (i) establecer políticas y estrategias para la conservación de la Red Vial Fundamental; (ii) definir un plan de recuperación y de conservación vial sostenible y efectivo; (iii) definir los lineamientos básicos de la conservación vial (condiciones mínimas estructurales y funcionales) asociadas a su beneficio y costo; (iv) implementar el Programa de Conservación con Microempresas y Administradores Viales, PROVIAL Bolivia; (v) implantar un programa de rehabilitación y de mantenimiento periódico a través de contratos por resultados, con base en indicadores claros y precisos; y (vi) implementar un sistema de mantenimiento preventivo para minimizar emergencias.
- 1.16 Una de las carencias más importantes en materia de conservación vial ha sido la falta de prioridad financiera. Para salvar este problema, el GdB, cuando reglamentó el marco institucional del SNC (Decreto Supremo N° 26.336) estableció la Cuenta Nacional de Conservación Vial (CNCV), cuya vigencia comienza en 2002, que “centralizará en forma directa todos los recursos destinados a atender con prioridad los trabajos de conservación vial rutinaria y obras de mantenimiento” (artículo 35). Los recursos provendrán, principalmente, de la recaudación del peaje, un porcentaje creciente del Impuesto Especial a los Hidrocarburos y sus Derivados (IEHD), hasta alcanzar el 15% de la recaudación y recursos del Segundo Proyecto de Rehabilitación y Mantenimiento de Caminos del Banco Mundial, actualmente en gestión. Posteriormente, el GdB, mediante DS 26.487, autorizó al Ministerio de Hacienda (MH) a realizar las transferencias de estos recursos al SNC. En este momento, el SNC se encuentra preparando la reglamentación de la CNCV. Dada la importancia que poseen la política de peaje y la puesta en marcha de la CNCV, será condición especial previa al primer desembolso: (i) el envío al Banco de una propuesta de políticas del Ministerio de Desarrollo Económico sobre peaje a apli-

car en la RVF y, particularmente, en los tramos del Corredor habilitados al tránsito, que incluya entre otros aspectos: (a) la política y acciones a adoptar respecto a las concesiones vigentes en materia de recaudación del peaje; (b) valor del peaje y su actualización; (c) destino de la recaudación; (d) normas para su cobranza; (e) estipulaciones específicas respecto al manejo de la recaudación del peaje del Corredor; y (f) la relación con los programas de mantenimiento del Corredor con la CNCV, a medida que los tramos de este Proyecto sean habilitados al tránsito; y (ii) entrada en vigencia del Reglamento Operativo de la CNCV; la CNCV constituida y recibiendo los aportes del IEHD.

- 1.17 El presupuesto asignado al mantenimiento vial no ha sido suficiente para dar adecuado mantenimiento a la red. Se espera que esta carencia finalice durante 2002 con la entrada en funcionamiento de la CNCV y la institucionalización del SNC. Los recursos presupuestados ascienden a US\$28 millones, lo que significa US\$2.718/km. A continuación se presenta la evolución del gasto en mantenimiento rutinario para el periodo 1992-2001 y en mantenimiento periódico para el periodo 1998-2001 (ejecutado) y presupuesto 2002 (valores en miles de dólares corrientes):

año	km	costo mant. rutinario		costo mant. emergencias por contrato	costo total	costo/km	mant. periód.
		adm. directa	por contrato				
1992	15.882	10.292			10.292	648	
1993	17.833	11.097	-	-	11.097	622	
1994	17.538	12.454	-	-	12.454	710	
1995	19.756	16.548	-	-	16.548	838	
1996	17.498	16.803	-	-	16.803	960	
1997	sin datos***						
1998	sin datos***						15.075
1999*	7.324		12.743	6.792	19.534	2.667	25.629
2000*	7.323		15.444	15.796	31.241	4.266	28.306
2001*	7.007		14.400	15.700	30.107	4.296	12.186
2002**	10.300		27.855	15.600	43.455	4.219	28.825
Gestiones 1992 - 1996. incluyen redes fundamental, complementaria y vecinal, administradas por SNC. (*) Datos Red Fundamental. (**) Presupuesto solicitado por el Dpto. de Mantenimiento en Septiembre de 2001. (***) El SNC no dispone de los datos de la ejecución a cargo de las Prefecturas.							

F. El control de pesos y dimensiones de los vehículos

- 1.18 El control de pesos y dimensiones se realiza con base en las disposiciones reglamentadas en el DS 25.629 de 1999. La Unidad Técnica de Pesaje de la Gerencia de Conservación Vial tiene la potestad de controlar y regular los pesos y dimensiones de los vehículos que utilizan la RVF. El Reglamento, además de la aplicación de multas a los transportistas, autoriza la sanción a las empresas generadoras de carga, quienes están obligadas a contar con balanzas propias, con el fin de coadyuvar en el cumplimiento de los pesos máximos admisibles por eje y peso total. En caso de

incumplimiento, las empresas generadoras pueden ser sujetas a sanción en un 50% del valor de la multa emitida.

- 1.19 El sistema de cobro de multas es muy débil, ya que del monto total de multas emitidas durante el período 1999 – 2001 (US\$19.5 millones), sólo se han cobrado aproximadamente US\$5.000, a pesar de haber realizado la gestión a través de un bufete de abogados privado.
- 1.20 En la actualidad el control de peso se realiza con equipos de pesaje estáticos portátiles que fueron devueltos por las prefecturas tras el fallido intento de descentralización. Estos equipos presentaban un marcado deterioro limitando en forma significativa la cobertura de control por parte del SNC. Además, como lo reconoce la misma Unidad Técnica de Pesaje, los equipos portátiles no son los más adecuados para realizar un control permanente en vista del deterioro a que están sujetos por su manipuleo constante. En la actualidad el SNC sólo tiene once puestos de control, limitados a los departamentos de La Paz, Oruro, Sucre, Santa Cruz, Tarija y Cochabamba. Sólo en este último existe control en ambos sentidos de circulación. Además, el SNC no cuenta con suficiente personal para encarar esta labor. Resulta evidente la necesidad de reestructurar el sistema actual de control.
- 1.21 Como componente fundamental del Programa de Reforma Institucional (PRI) se establece que el SNC debe lograr un control de los pesos y dimensiones de los vehículos de carga que circulan por la RVF, con el fin de evitar su deterioro prematuro. El cumplimiento de este objetivo comprende las siguientes acciones: (i) formular, diseñar e implementar un sistema de control de cargas y realizar su evaluación permanente; (ii) definir el proceso y los procedimientos para la administración y control del sistema; (iii) gestionar que se realice el autocontrol de carga en las empresas generadoras; (iv) efectuar gestiones para la consecución de recursos financieros, para instalar estaciones de pesaje; (v) estudiar y analizar cuidadosamente la Ley de Cargas y su Reglamento para su adecuada aplicación; y (vi) realizar campañas educativas y de concientización, especialmente con los transportadores de carga.
- 1.22 A efectos de garantizar un efectivo control de pesos y dimensiones en el Proyecto se ha previsto la construcción de estaciones de pesaje en ambas fases. Además, como parte de las condicionalidades para activar el financiamiento de la segunda fase y lograr un sistema de control sostenible a largo plazo, se estableció que el SNC debe desarrollar un sistema eficiente de fiscalización de pesos y dimensiones.

G. La seguridad vial

- 1.23 Aunque el grado de motorización de Bolivia es relativamente bajo, alrededor de mil personas mueren y casi seis mil personas sufren lesiones cada año en accidentes de tránsito. Las muertes en las carreteras bolivianas han estado creciendo a un alarmante ritmo del 10% anual. Aproximadamente el 77% de los accidentes ocurren en áreas urbanas, de los cuales casi el 90% tienen lugar en intersecciones y cruces.

- 1.24 Entre las principales deficiencias del sistema de seguridad vial boliviano, identificadas mediante un estudio financiado por el Banco, se destacan: mal estado de las vías y carencia de elementos de seguridad vial; inadecuados sistemas de información y registro de accidentes; carencia de manuales y reglamentos para diseño y señalización vial; escaso y deficiente control y vigilancia; deficiencia en la educación vial de autoridades, conductores y usuarios; características geométricas y capacidad vial insuficientes; debilidad institucional del SNC; descoordinación entre entidades responsables; ausencia de políticas y de planes para la seguridad vial; normativa de tránsito y transporte obsoleta; e inexistencia de legislación de transporte apropiada.
- 1.25 Ante la carencia de mecanismos institucionales para combatir este problema y la ausencia de herramientas, normas y manuales técnicos en materia de seguridad vial, en el año 2000 el Banco financió la Cooperación Técnica ATN/DC-6909-BO con el fin de establecer una estrategia para el mejoramiento de la seguridad vial. Las recomendaciones fundamentales de dicho estudio han sido consideradas como metas en el proceso de institucionalización. Al respecto, el PRI propone como meta que el SNC disminuya al máximo el número de accidentes y de víctimas en la RVF y consolide un plan permanente de acción para la seguridad vial. El cumplimiento de este objetivo comprende, entre otras, las siguientes acciones: (i) garantizar el buen estado de las vías con equipamiento y elementos para la seguridad vial; (ii) desarrollar manuales para diseño vial y señalización; (iii) efectuar ampliaciones y mejoras físicas en las vías; (iv) propiciar la creación de una organización del más alto nivel para la seguridad vial nacional; (v) gestionar la actualización de normas y reglamentos de tránsito y transporte; (vi) efectuar gestiones para asegurar recursos financieros para la seguridad vial; y (vii) efectuar campañas educativas públicas.

H. La red vial fundamental y el peaje

- 1.26 El peaje es un procedimiento ampliamente difundido en la RVF. De los 10.477 km que la componen, 10.194 km cuentan con peaje, el 97%; una situación similar se encuentra en la red secundaria, a cargo de las prefecturas, pues de 4.233 km, 3.752 km tienen peaje, el 89%; inclusive a nivel municipal, la totalidad de la red pavimentada cuenta con peaje (180 km). Sin embargo, el peaje se ha utilizado más como un sistema de recaudación y no para allegar recursos a la operación y mantenimiento de los caminos. Como, además, se cobra peaje sobre caminos en muy mal estado de conservación, el concepto de peaje se ha desvirtuado y posee mucha resistencia en la población. Asimismo, los peajes, instaurados en 1992, no han sufrido variaciones nominales de precio, por lo que hoy poseen poca relevancia económica, alcanzando, para un vehículo liviano, apenas 0,58 centavos de US\$/km, representando el 56% del valor original.
- 1.27 Empeorando la situación, cuando la administración de la RVF fue cedida a las prefecturas, estas concesionaron el sistema de recaudo, con contratos por los cuales perdieron el control de lo recaudado, recibiendo una suma fija, desincentivando los controles y el mantener valores reales de peaje. Algunos de estos contratos están venciendo y es uno de los objetivos del SNC caducar todos ellos y plantear el sis-

tema de recaudo sobre bases que permitan al peaje financiar crecientemente los gastos del mantenimiento de la RVF.

- 1.28 La distribución de los ingresos de peaje ha sufrido fuertes variaciones. Cabe recordar que los ingresos en concepto de peaje eran, hasta 1998, destinados en el 100% a las Prefecturas, en 1999 entregados en su totalidad al SNC y, a partir de 2000, el 70% de la recaudación se destina al SNC y, el restante 30%, es entregado por los concesionarios directamente a las Prefecturas para ser dedicado a gastos de mantenimiento.

I. Las concesiones viales

- 1.29 La política de capitalización de empresas públicas permitió avanzar en la privatización de las empresas del sector transporte; así, en 1996, se suscribe el contrato de capitalización de la Empresa Nacional de Ferrocarriles (ENFE) con Cruz Blanca Transportes (CBT). Esta empresa dividió la red transfiriendo la red andina a la empresa Ferrocarril Antofagasta – Bolivia (FCAB), con lo cual CBT se organizó exclusivamente en la Red Oriental.
- 1.30 Posteriormente, en 1997, concluido ya el proceso de capitalización, el Ministerio de Capitalización procedió a licitar los aeropuertos más importantes (La Paz, Santa Cruz y Cochabamba) que concentran el 90% del tráfico aéreo de pasajeros y el 99% de la carga transportada. El marco legal utilizado fue muy cuestionado, puesto que no se enmarcaba en la legislación de capitalización y el contrato de concesión era en realidad un contrato de administración, puesto que las inversiones iniciales eran casi nulas; el contrato tiene una vigencia de 25 años. La concesión se adjudicó al grupo SABSA.
- 1.31 A comienzos del actual gobierno se pensó una nueva generación de reformas para atraer al sector privado, siendo la meta transferir a dicho sector la construcción, mantenimiento y operación de la infraestructura de transporte, como ser aeropuertos, puertos, ferrocarriles y carreteras. En 1998 se sancionó la Ley N° 1874 y aprobó mediante Decreto Supremo (DS) su Reglamento Orgánico. Esto permitió que durante 1999, para el sector vial, se recibieran cuatro ofertas de iniciativa privada por concesión de las cuales una fue aprobada, dos rechazadas y una declarada sin competencia por parte del órgano responsable, la Dirección General de Concesiones de Obras Públicas de Transporte (DGC). En 2000 se lanzó la primera convocatoria pública denominada “Corredores Viales Bi-Océánicos N° 3”, ubicado en el acceso este de Santa Cruz, de 125 km de longitud. Sin embargo, al vencimiento de la convocatoria ningún postor presentó oferta, declarándose desierta. Las razones aludidas fueron: (i) la garantía de ingreso mínimo no daba suficiente seguridad al financista, si no estuviera acompañada por una garantía de ejecución inmediata otorgada por el Estado; (ii) falta de flexibilidad para diferir inversiones en el tiempo y otorgarle mayor rentabilidad al proyecto; y (iii) recesión de la economía regional y nacional.
- 1.32 En 2001 el Ministerio de Desarrollo Económico (MDE) retomó el proyecto fallido de concesión y lo reformuló con las siguientes características: (i) convertir el pro-

yecto en iniciativa pública, removiendo el beneficio del 10% en la oferta económica; (ii) adicionar tramos rentables a la concesión original; (iii) diferir las ampliaciones de calzada con una cláusula de activación automática; y (iv) diferir en 15 años la construcción del puente Banegas. En enero de 2002 se lanzó la convocatoria, presentándose más empresas que en la anterior licitación esperando abrir ofertas en abril de 2002.

- 1.33 La nueva concesión cuya modalidad es de construcción, mejoramiento, mantenimiento, operación y explotación, con una duración de 25 años forma un circuito vial de 249 km de longitud, vinculando las localidades de Santa Cruz, Cotoca, Pailón, Lorena, Los Troncos, Okinawa 1, Guabirá, Montero, Warnes, hasta retornar a Santa Cruz. La inversión prevista asciende a US\$28,0 millones, cifra que no incluye US\$7,3 millones de la duplicación de la calzada Santa Cruz-Cotoca, de 16 km, que se hará cuando el tránsito supere los 7.500 vehículos/día, ni la construcción del puente Banegas y sus accesos y la carretera Okinawa – Los Troncos, de 33 km, inversión de US\$38,9 millones diferida hasta el año 15 de la concesión.
- 1.34 La DGC, quien tiene a su cargo implementar un ambicioso plan de concesiones, posee una estructura extremadamente limitada, si bien cuenta con apoyo de consultorías externas de corto plazo, lo que restringe su capacidad de impulsar concesiones técnicamente adecuadas.

J. Los antecedentes de construcción del Corredor

- 1.35 El Corredor Santa Cruz - Puerto Suárez fue identificado como una importante vía de integración regional e internacional hace mucho tiempo atrás. Pero siempre las dificultades, sobre todo financieras, demoraron su construcción. La Comisión Europea, también interesada en el Corredor, construyeran en pavimento los tramos no incorporados a la iniciativa mencionada. En junio de 2001, el GdB recibió una propuesta de iniciativa privada, presentada por el consorcio Corredores Viales de Integración (CVI). Este ofrecía construir parcialmente el Corredor mediante el sistema de concesión, mientras que el GdB lo completaba bajo obra pública, para luego poner todo en operación a quien fuera adjudicatario de la licitación de la concesión. La propuesta puesta a consideración del GdB suponía la construcción del tramo Paraiso - San José de Chiquitos (206 km) como obra pública y su continuación desde esa última localidad hasta Puerto Suárez (367 km) mediante inversión privada; la propuesta incluía también la rehabilitación del tramo Puerto Suárez - Arroyo Concepción (14 km).
- 1.36 El GdB analizó la oferta del consorcio, concluyendo que: (i) la demanda estaba sobreestimada, por lo que era sumamente optimista; (ii) los valores de peaje eran muy superiores a los vigentes en el país y mayores a los habituales en otros países de Latinoamérica de mayor desarrollo y capacidad económica, lo que ponía en duda la capacidad de pago de los usuarios; y (iii) los montos de inversión eran superiores a las estimaciones efectuadas por el SNC.
- 1.37 Sumado a aquéllas observaciones, la estructura de financiamiento propuesta suponía una elevada exposición financiera del GdB ya que el oferente apuntaba a obte-

ner: (i) aportes de inversión directos del GdB durante la etapa constructiva; (ii) un préstamo a ser garantizado mediante las regalías de la exportación de gas a Brasil; y (iii) un préstamo de un organismo multilateral, la Corporación Andina de Fomento (CAF), a ser garantizado por el GdB, es decir, mediante garantías soberanas. El análisis realizado permitió establecer que, si se adoptaba una visión moderada en materia de demanda e ingresos del concesionario, las garantías solicitadas eran necesarias para tornar viable la iniciativa, siendo liquidadas durante el período de construcción de la carretera y los primeros años de operación del Corredor (un período superior a los doce años), por lo que el GdB se veía obligado a efectuar el repago de la deuda en un período muy inferior al necesario si la obra fuera construida como obra pública. Estas consideraciones hicieron que el GdB desestimara la alternativa de construir parcialmente el Corredor mediante el sistema de concesión.

- 1.38 Para dar cumplimiento a sus obligaciones dentro del marco de la Ley de Concesiones, el Viceministerio de Transporte, Comunicación y Aeronáutica Civil (VTC), mediante resolución administrativa n° 11.657 del 26 de noviembre de 2001, aprueba la propuesta presentada por CVI y declara de interés público definitivo al proyecto, recomendando a la DGC a continuar con el proceso de licitación y contratación. Asimismo reconoce el derecho de CVI a obtener un reembolso como costo de los estudios técnicos realizados por un valor de US\$5.589.597. Sin embargo, posteriormente el GdB determinó que la opción más conveniente para el país era realizar únicamente inversiones públicas con el apoyo del Banco, CAF, CE y OPEP.

K. Situación institucional

- 1.39 El ente rector de la actividad es el Ministerio de Desarrollo Económico (MDE), que cuenta con el VTC y una agencia vial especializada, el Servicio Nacional de Caminos (SNC), dedicada a la gestión vial de la red fundamental. Las prefecturas departamentales son responsables por la gestión de la vialidad secundaria o complementaria, mientras que los municipios tienen a su cargo la red vecinal.
- 1.40 Los antecedentes del SNC como ejecutor de proyectos, en sus aspectos administrativos y financieros, no han sido satisfactorios. Como evidencia reciente de esta situación, se destaca que los Estados Financieros Auditados de la entidad correspondientes al ejercicio fiscal finalizado el 31 de diciembre de 2000, cuya fecha contractual de presentación al Banco vencía el 30 de abril de 2001, fueron recibidos en setiembre y octubre de 2001 con un atraso de, aproximadamente, 6 meses. Al respecto, los auditores externos emitieron una opinión con salvedades acerca de la razonabilidad de la información financiera en aspectos relacionados con la valuación, análisis y conciliación de los registros contables y su documentación de respaldo. Adicionalmente, reportaron una serie de observaciones relacionadas con el diseño y funcionamiento del sistema de control interno de la institución.
- 1.41 La capacidad técnica e institucional es limitada. Los cambios de política sectorial durante años recientes han sido importantes y las entidades han sufrido la pérdida de recursos profesionales, técnicos e institucionales. En particular, el SNC pasó de ser una entidad centralizada, con responsabilidad sobre toda la red vial del país, a transferir todas sus atribuciones, personal y equipos a las prefecturas, en un fallido

y mal diseñado proceso de descentralización (1996), a recrearse como una entidad centralizada con jurisdicción sobre la red fundamental (1998), esta vez con autonomía administrativa, técnica y financiera.

- 1.42 En 1999, el GdB puso en marcha un proceso de reforma y modernización de las instituciones del sector público (Proyecto de Reforma Institucional, PRI) para mejorar y hacer más eficiente, eficaz y transparente su gestión. Para ello, y bajo la dirección de la Vicepresidencia de la República se constituyó la Unidad Técnica (UT) de la Comisión Nacional de Integridad, responsable de la gestión y canalización de los recursos financieros destinados a apoyar las reformas de las instituciones participantes, una de las cuales es el SNC. El objetivo del PRI es “apoyar a entidades piloto del sector público a desarrollar procesos de reforma institucional mediante la realización de estudios de diagnóstico y elaboración de planes estratégicos, la implantación de sistemas de gestión pública orientada a resultados, la aplicación de la carrera administrativa y el mejoramiento de la calidad de los servicios”.
- 1.43 La selección del SNC obedeció a la identificación de “cinco graves problemas estructurales que afectaban a la entidad, la infraestructura vial y la operación vehicular: a) la gran injerencia político-partidista y la corrupción; b) la inexistencia de una política de Estado para el desarrollo vial; c) la inadecuada organización administrativa y técnica del SNC; d) recursos financieros insuficientes, inoportunos y mal distribuidos para atender la RVF; y e) el elevado nivel de deterioro de dicha red.” (Acuerdo de Reforma Institucional del SNC, borrador, enero de 2002).
- 1.44 Bajo el PRI se busca realizar diagnósticos, elaborar planes estratégicos, implantar sistemas de gestión por resultados, desarrollar la carrera administrativa y mejorar la calidad de los servicios. Como parte de estas tareas, en septiembre de 2001 fue designado el Directorio Permanente de la SNC, iniciando éste conjuntamente con la UT, actividades preparatorias para la firma de un Acuerdo de Reforma Institucional (ARI). Las actividades preparatorias permitieron diseñar una estructura organizativa moderna, dando sostenibilidad financiera al programa de servicio civil e iniciando la convocatoria pública para ocupar los cargos jerárquicos, labor ya finalizada. Se espera que el ARI sea firmado por el SNC, el Ministerio de Desarrollo Económico, el Ministerio de Hacienda y la UT durante el segundo semestre de 2002.
- 1.45 Como parte del ARI, el SNC se compromete a ejecutar su reforma institucional, implementar un nuevo modelo organizativo, implantar la carrera administrativa prevista en el Estatuto del Funcionario Público y alcanzar los indicadores y las metas de desempeño identificadas; por su parte, la UT financiará parcialmente los costos de la nueva estructura de personal y salarial y otros de adaptación institucional. La nueva estructura de personal deberá estar en pleno funcionamiento en junio de 2002. La evolución reciente de la plantilla, así como su proyección para los próximos años, el costo asociado y la fuente de financiación, se presentan en el cuadro siguiente (valores en miles de US\$):

gasto salarial y fuente de financiación (en miles de dólares)						
	2001	2002	2003	2004	2005	2006
personal						
total	713	450	306	311	317	322
carrera administrativa	2	301	306	311	317	322
planilla antigua	713	300				
gasto salarial						
salarios base	789	789	789	789	789	789
PRI		3.568	3.568	2.676	2.676	1.338
PGN		1.454	1.454	2.346	2.403	3.789
total		5.810	5.811	5.811	5.888	5.916

- 1.46 Para verificar el cumplimiento de los compromisos, se constituyó un Comité de Apoyo y Seguimiento a la Reforma Institucional en el SNC (CAS/SNC), integrado por el SNC, MH, MDE, UT, Banco Mundial y el Comité Consultivo de Donantes. Para lograr una medición objetiva, el ARI cuenta con indicadores y metas de desempeño detallados, que se agrupan en cinco categorías: (i) de organización administrativa y carrera administrativa; (ii) de normativa técnica y sistemas de gestión; (iii) de recuperación, conservación y mejora de la RVF; (iv) de definición de política y planes para el desarrollo vial; y (v) de logro de recursos financieros. En el Marco Lógico (Anexo I) se incluyen algunos de estos indicadores (§3.10).

L. El régimen presupuestario de las prefecturas

- 1.47 El Presupuesto General de la Nación (PGN) está regido por la Ley N° 2.042, aprobada en 1999. Esta aplica sin excepción a todas las entidades del sector público, incluyendo las Prefecturas Departamentales y, parcialmente, a los Municipios. El presupuesto se considera como límite máximo de gasto y cualquier modificación posterior deberá ser aprobada por Decreto Supremo del Poder Ejecutivo quien, por intermedio del Ministerio de Hacienda, tiene la potestad de incorporar recursos adicionales, si estos se obtuvieran en concepto de regalías, donaciones (“*grants*”) y créditos externos no contemplados originalmente, los que podrán ser aplicados a gastos corrientes y de capital.
- 1.48 El MH, a través del Viceministerio de Presupuesto y Contaduría (VPC) hace el seguimiento, los ajustes, los trasposos intra e interinstitucionales y la evaluación de las ejecuciones física y financiera y el avance de los Planes de Operación Anual (POA). Al cierre de cada ejercicio, además, las entidades deben informar al MH en cuanto a la ejecución física y financiera del presupuesto terminado. Este Ministerio, a través del VPC, eleva los resultados de su evaluación al Congreso de la Nación. El control externo de la ejecución presupuestaria le corresponde a la Contraloría General de la República.
- 1.49 Los recursos y los gastos de las Prefecturas son parte integrante del PGN. Los recursos son los siguientes: (a) recursos de la Nación; (a1) regalías por la explotación de recursos naturales (hidrocarburos, forestales y mineros); y (a2) distribución hecha por el MH del Impuesto Especial a los Hidrocarburos y Derivados (IEHD); (b) recursos propios (“prefecturales”), que son aquellos obtenidos por: (b1) la prestación de servicios a la comunidad; (b2) pagos realizados por las empresas conce-

sionarias del cobro del peaje, a partir de 2000, como coparticipación de los ingresos por peaje vial (30%) que cobran dentro del territorio de cada prefectura; (b3) “recuperaciones” que, en el caso de la PSC, representan los fondos cobrados por la venta de terrenos del Parque Industrial, por la recuperación de inversiones efectuadas en FINDESA (“Financiera de Desarrollo S.A.M. (“en liquidación”), cuyo saldo actual es de US\$32 millones y por la privatización de empresas con inversiones hechas por CORDECRUZ (Corporación de Desarrollo de Santa Cruz); y (c) recursos externos, que son los que devienen de: (c1) donaciones (“*grants*”) de diversas instituciones; y (c2) operaciones de crédito externo que las prefecturas contratan directamente con entidades financieras (en el proceso de contratación interviene también el Viceministerio de Inversión Pública y Financiamiento Externo (VIP-FE)).

M. El aporte de contrapartida a los préstamos de inversión

- 1.50 El DS 25.134 de 1998 establece que “...el pasivo emergente de financiamientos para estudios, obras de construcción, mejoramiento o mantenimiento de carreteras de la red fundamental ... será pagado por el Tesoro General de la Nación” y que “el aporte local comprometido será pagado por la Prefectura del Departamento correspondiente, con cargo a la recaudación efectiva del IEHD...”; asimismo, dicho decreto establece que, en caso de no ser suficientes dichos recursos, deberán ser complementados por los ingresos provenientes de las regalías departamentales u otras fuentes alternativas.
- 1.51 Posteriormente, el DS 26.336 de 2001, Reglamentación del marco institucional del SNC, dispuso, la constitución de un Fideicomiso de Aportes Locales (FAL), a ser administrado por el SNC, con el objeto de “lograr la disponibilidad oportuna del aporte local”. El FAL se administrará mediante un Reglamento Operativo, y las Prefecturas deberán autorizar la transferencia de los recursos al mismo, no asumiendo ninguna responsabilidad en materia de ejecución de esos recursos, pues ésta reside en el SNC, ente que está preparando los mecanismos necesarios (§3.38).

N. Estrategia del Banco en el país

- 1.52 La estrategia del Banco con Bolivia, definida en el Documento de País, tiene como objetivo central la lucha contra la pobreza y propone tres líneas de acción: (i) crecimiento económico y creación de oportunidades; (ii) desarrollo del capital humano y acceso a los servicios sociales básicos; y (iii) gobernabilidad y consolidación de las reformas. Cabe señalar que esta estrategia ofrece un marco adecuado para apoyar al país en las acciones identificadas en la Estrategia Boliviana de Reducción de la Pobreza (EBRP), discutida y aprobada por el Banco Mundial, el Fondo Monetario Internacional y el BID en junio de 2001.
- 1.53 El diseño del Proyecto responde al énfasis que tanto la estrategia BID como la EBRP colocan en superar los obstáculos que inhiben el crecimiento económico en Bolivia, dentro de los cuales, la ausencia de infraestructura vial es uno de los principales. Por su condición geográfica, Bolivia requiere de un sistema de transporte vial que una al país y facilite su integración económica internacional, en especial

con los países del MERCOSUR y la Comunidad Andina. Actualmente, los altos costos de transporte son un obstáculo a la competitividad y al desarrollo de áreas con un gran potencial exportador.

- 1.54 En este sentido, el Proyecto se inscribe dentro del componente estratégico de la EBRP de ampliar las oportunidades de empleo e ingresos, en la medida en que hace factible la expansión de la red vial orientada a integrar a Bolivia con sus países vecinos, y contribuye a acotar el impacto fiscal que estas inversiones tienen sobre el balance del sector público al proveer recursos de carácter concesional.
- 1.55 Adicionalmente, la acción del Banco en el área de transporte tiene por objeto mejorar la integración entre las distintas regiones que conforman el territorio nacional. Al respecto, el Banco apoya al país a través de proyectos para la expansión y mejoramiento de la red vial nacional, financiando iniciativas que favorezcan el desarrollo de redes viales de menor jerarquía, y brindando asistencia técnica a las municipalidades en la elaboración de planes de mejoramiento de los sistemas de transporte público urbano.

O. Experiencia del Banco y de otras instituciones financieras

- 1.56 La participación del Banco en el financiamiento del sector vial, en el marco de los problemas operativos e institucionales indicados anteriormente, no siempre ha arrojado los resultados esperados. A partir de 1990 se aprobaron cuatro préstamos (citados más adelante), mientras se encontraban en ejecución dos más³. Estos préstamos, con un monto medio de US\$51,4 millones, han generado desembolsos, en el período 1994-2000, por US\$158,9 millones.
- 1.57 En materia de cooperaciones técnicas para el sector transporte, de 1990 a la fecha se han aprobado 15 de ellas, con un monto agregado de US\$4,4 millones y todas en el sector vial: (i) sistemas de información geográficos (3 CT, US\$788.000); (ii) acciones ambientales de apoyo a la carretera Santa Cruz – Puerto Suárez (5 CT, US\$1.260.000); (iii) fortalecimiento institucional, incluyendo concesiones viales (6 CT, US\$2.325.000); y (iv) estudio de túneles (1 CT, US\$45.000).
- 1.58 Los préstamos aprobados durante la década de 1990 fueron:
 - a. BO-0106, préstamo 840/SF-BO, Carretera Patacamaya – Tambo Quemado, US\$50,9 millones, 1990; totalmente desembolsado entre 1994 y 2001. Mejoró la vinculación con Chile, mediante la construcción de 188 km y el complejo fronterizo (1993-1996);
 - b. BO-0090, préstamo 698/OC-BO, Corredor Beni – La Paz – frontera peruana, US\$55,0 millones, 1992; desembolsado 76%; préstamo 893/SF-BO, Corredor Beni – La Paz – frontera peruana, US\$40,0 millones, 1992; desembolsado 93%; fecha de último desembolso, abril de 2003. El 80% de sus recursos se

³ Préstamo 527/OC-BO Carretera Cochabamba – Santa Cruz, US\$77.0 millones, 1987; y préstamo 549/OC-BO Carretera Caihuasi – Confital, US\$33.2 millones, 1988.

destinan a la construcción de la carretera Cotapata – Santa Bárbara, de 50 km (cuya terminación ha sido prorrogada hasta marzo de 2003) y el restante 20% al mejoramiento de la carretera Río Seco – Desaguadero, 95 km, que une La Paz con la frontera peruana (terminada); y

- c. BO-0098; préstamo 1039/SF-BO, Carretera Ventilla – Tarapaya y apoyo al sector vial, US\$52,0 millones, 1999. Elegibilidad en diciembre de 2000; sus desembolsos ascienden a US\$5,4 millones. Tiene como objetivo pavimentar el tramo Ventilla – Tarapaya y rehabilitar el tramo Tarapaya – Potosí; posee, asimismo, un importante componente de fortalecimiento institucional.

P. Lecciones aprendidas

- 1.59 Los problemas encontrados durante la ejecución de sucesivos proyectos en el sector vial son amplios y variados. Entre ellos pueden mencionarse temas tradicionales y recurrentes, tales como: (i) debilidad institucional, que acarrea demoras en la contratación y ejecución de proyectos; (ii) diseños técnicos insuficientes o de baja calidad, que se traducen en sobrecostos y demoras en la construcción; (iii) insuficiente o inoportuna asignación de recursos de contraparte; (iv) debilidad institucional para la atención de los problemas ambientales y sociales; (v) inexistencia de un adecuado sistema de operación y mantenimiento de los caminos, impidiendo obtener de éstos la vida útil de diseño; (vi) ejecución inconsecuente de las actividades de fortalecimiento institucional; (vii) poca importancia dada a los temas de políticas sectoriales, planificación y programación de obras; (viii) pobre evaluación económica de las obras, propia de la limitada información disponible; (ix) dificultades en la gestión y financiamiento del mantenimiento; y (x) inadecuada distribución de responsabilidades entre las diversas jurisdicciones actuantes.
- 1.60 El reconocimiento de estos problemas y su corrección en las nuevas operaciones del sector implica una labor ardua y consecuente. Los cambios institucionales recientes, los cambios respecto de la jurisdicción responsable en materia del aporte de contrapartida, la pérdida de personal capacitado, entre otros, no facilitan la solución de los temas mencionados. Para atenderlos, el Banco se encuentra: (i) en materia de políticas sectoriales, (a) adecuando su estrategia sectorial; (b) coordinando con otros donantes las labores en el área institucional y su fortalecimiento; (c) analizando la capacidad financiera de corto y mediano plazo de las prefecturas a cargo de los aportes de contrapartida y (d) analizando el financiamiento del sector, para asegurar la sostenibilidad de las inversiones realizadas; y (ii) en materia de preparación y ejecución de proyectos, (a) exigiendo estándares técnicos y ambientales más rigurosos para autorizar la licitación de obras; y (b) realizando un análisis económico más exigente.

II. EL PROGRAMA

A. Objetivo

- 2.1 El objetivo general del Programa es mejorar la integración de la zona oriental del país y favorecer su desarrollo productivo mediante una mejor comunicación con los mercados interno e internacional.
- 2.2 El Programa tiene como objetivos específicos: (i) reducir los costos de transporte, (ii) disminuir los tiempos de viaje; (iii) garantizar la transitabilidad permanente de la carretera desde la etapa de construcción; y (iv) mejorar la seguridad en el transporte de personas y cargas.

B. Descripción

1. El Corredor, el Programa y el Proyecto

- 2.3 El Corredor Santa Cruz - Puerto Suárez, de 632 km de longitud, vincula la zona de más rápido crecimiento económico y poblacional del país tanto con los centros de consumo locales más importantes como con los mercados de exportación. Su construcción, sin embargo, no es tarea sencilla. El primer obstáculo a vencer es su mismo tamaño, indivisibilidad, importancia y costo. Los estudios realizados demuestran que la carretera es viable de construirse en su totalidad; la demanda sería relativamente elevada, lo que requiere un estándar técnico de carretera pavimentada e incrementa la inversión a realizar; este monto representa varios años del presupuesto de inversión del SNC.
- 2.4 El Programa consiste en la construcción del Corredor. Para ello, el GdB ha concitado el interés no sólo del Banco, sino de otros donantes (Comisión Europea, CE) y entidades financiadoras de carácter bilateral y/o multilateral (Organización de Países Exportadores de Petróleo, OPEP; Corporación Andina de Fomento, CAF), para viabilizar su construcción. Pero esta construcción no podrá realizarse en plazos breves, por lo que se ha diseñado un sistema de construcción en dos fases. De la primera fase participarán el Banco, la CE y la CAF; para la eventual segunda fase sólo han ofrecido financiamiento el Banco, la OPEP y la CAF. La estructura de financiamiento adoptada es la de financiamientos paralelos, ideándose una distribución de tramos ajustada a la capacidad de cada financista y los plazos de aprobación y contratación de obras, siempre bajo parámetros técnicos y ambientales homogéneos, definidos por el SNC y acordados con el Banco durante la preparación de la operación.
- 2.5 La primera fase del Programa supone la pavimentación del tramo Paraíso - San José de Chiquitos - Roboré (346 km), la rehabilitación en ripio del tramo Roboré - El Carmen (139 km), sobre el trazado existente, y el mantenimiento de los tramos en ripio (88 Km). La segunda fase permitirá alcanzar la pavimentación del Corredor en su totalidad, mediante la construcción del tramo Roboré - El Carmen - Puerto Suárez (227 Km) sobre el nuevo trazado, asegurando el mantenimiento rutinario de los tramos construidos durante la primera fase, hasta lograr la conclusión del Corredor.

- 2.6 El Proyecto es el conjunto de obras y actividades que el Banco financiará parcialmente; su primer fase comprende la construcción del tramo Paraíso - El Tinto, la rehabilitación en ripio del tramo Roboré - El Carmen y el mantenimiento rutinario de los tramos El Tinto - San José de Chiquitos y Roboré - El Carmen - Puerto Suárez hasta que se inicie su pavimentación; la segunda fase financiará la construcción del tramo Roboré - El Carmen y el mantenimiento post construcción de los tramos pavimentados. El Proyecto incluirá además la supervisión técnica de la ejecución de los tramos a cargo del Banco, así como el apoyo técnico y de gestión a la ejecución del Programa, tres estudios especiales y las auditorías externas.

2. Los diversos tramos, su construcción y financiación

- 2.7 El GdB, por intermedio del MDE, ha establecido la siguiente estructura para ejecutar la carretera:
- a. *Tramo Santa Cruz – Pailón –Paraíso* (61 km): este tramo se encuentra totalmente pavimentado; integra el Corredor objeto de este Proyecto, pero no se harán obras en él. Para asegurar su rehabilitación y posterior mantenimiento, el MDE ha previsto entregar el tramo en concesión de peaje al sector privado como parte de un circuito, de 249 km de longitud, vinculando las localidades de Santa Cruz - Cotoca – Pailón – Lorena - Los Troncos –Okinawa 1 – Guabirá – Montero – Warnes–Santa Cruz. El llamado fue efectuado en enero de 2002, y se espera abrir las ofertas en abril de 2002;
 - b. *Puente Pailas*: nuevo puente sobre el río Grande, de 1.404 m de longitud, y sus accesos, forma parte del tramo Santa Cruz - Pailón. Actualmente el tránsito utiliza el puente ferroviario, modo con quien comparte su uso, liberándose el tránsito alternativamente para cada sentido de circulación, lo que genera esperas importantes a los usuarios y conflictos con el ferrocarril, principal modo de transporte hoy en el Corredor. Su construcción se hará mediante un préstamo, ya aprobado, del Fondo de Cooperación de Desarrollo Económico administrado por el EXIMBANK de Corea (US\$23,0 millones) y contraparte de US\$4,6 millones⁴;
 - c. *Tramo Paraíso – El Tinto* (124 km): integrante de la sección Paraíso – San José de Chiquitos (207 km), este tramo será financiado por el Banco. Es el tramo de mayor demanda, por atravesar zonas agrícolas consolidadas y con gran potencialidad de expansión. Sirve, asimismo, una importante zona de producción pecuaria, cuyo mercado de consumo es Santa Cruz;
 - d. *Tramo El Tinto - San José de Chiquitos* (82 km): junto con el anterior completa la conexión necesaria para llegar al centro rural de San José de Chiquitos. El

⁴ El puente no cuenta con estudios de ingeniería definitivos y el SNC carece de recursos para contratarlos: para ello, el SNC ha gestionado ante el donante la utilización de recursos de imprevistos para aplicarlos a esta tarea, que le sería asignada al supervisor de la obra. El SNC se encuentra preparando los documentos de licitación, que se realizará por el sistema de lista corta. Una vez seleccionada la firma ganadora, esta dispondrá de 5 meses para la revisión y actualización del diseño existente.

financiamiento provendría de una donación de la CE (equivalente a US\$47.5 millones). Este tramo recibirá mantenimiento rutinario con recursos del Banco hasta que se inicien las labores de construcción, lo que se estima ocurrirá a mediados de 2004;

- e. *Tramo San José – Roboré* (140 km): integra la sección San José – Puerto Suárez, la más larga del Corredor y de menor tránsito. Junto con los dos tramos anteriores completa la sección a ser mejorada a nivel de pavimento durante la primera fase. El financiamiento estará a cargo de la CAF;
- f. *Tramo Roboré – El Carmen* (139 km): la rehabilitación en ripio y mantenimiento rutinario de la superficie de rodadura de este tramo se prevé durante la primera fase, con recursos del Banco, para asegurar accesibilidad permanente y transitabilidad bajo cualquier condición climática. Durante la primera fase también se construirán todos los puentes mayores de este tramo en su alineamiento definitivo, con recursos de la CE. La pavimentación se realizará durante la segunda fase; y
- g. *Tramo El Carmen – Puerto Suárez* (88 km): recientemente rehabilitado en estándar de carretera de ripio, provee un servicio adecuado a los vehículos de pasajeros y carga. Su mantenimiento rutinario, con recursos del Banco, formará parte de la primera fase, mientras que su rehabilitación y pavimentación se ejecutarán durante la segunda fase.

2.8 El Programa se encuentra financiado en sus dos fases. La primera de ellas presenta una suma de recursos de diversos donantes y entidades multilaterales que aportan recursos de donación, concesionales y comerciales. La segunda fase estará financiada principalmente por el Banco, la OPEP y la CAF, en términos que se establecerán al momento de negociar la misma pero que, en el caso del Banco, se han identificado preliminarmente como recursos FOE. Con respecto a la primera fase, la principal fuente de financiamiento provendrá de la CAF, con un máximo de US\$100 millones, bajo condiciones comerciales; le siguen en importancia el Banco, con US\$75 millones y la CE, con un máximo equivalente a US\$47.5 millones, ésta última aportando recursos en forma de donación. Completan el cuadro los recursos de contrapartida local cuyo aporte será responsabilidad del Prestatario, al cual contribuirá la Prefectura de Santa Cruz.

2.9 El cuadro que sigue a continuación presenta las principales características de los diversos financistas, de acuerdo a información proporcionada por el VIPFE:

		BID	CAF	CE
monto	US\$	75.000.000	90.000.000	47.500.000
tasa de interés	%	años 1-10: 1% años 11-40: 2%	Libor + 3,5%	no aplica
período de gracia	años	10	2	no aplica
período de amortización	años	40	12	no aplica
inspección y vigilancia	%	1		no aplica
comisión de compromiso o crédito	%	0,5	0,75	no aplica
solicitud hecha			25/ENE/2002	26/OCT/2001
aprobación		pendiente	21/MAR/2002	pendiente
iniciación de obras		JUL/2003	AGO/2002	ENE/2004
contrapartida requerida	%	10	no requiere	20

- 2.10 El cuadro permite ver que el financiamiento de la primera fase, tomado en su conjunto, posee características concesionales, aun cuando algunos de sus componentes no lo sean.
- 2.11 La ejecución del Proyecto tiene estrecha relación con la ejecución con el BO-0033; en efecto, sus actividades están supeditadas al avance significativo en las diversas acciones de mitigación de los impactos tanto directos como indirectos previstas en dicha operación. El Programa, que involucra a otros entes financieros, tiene una relación más distante con el BO-0033. Sin embargo, el SNC, mediante Resolución No. 10 de su Directorio, del 10 de marzo de 2002, dispuso medidas a ser aplicadas al Programa, es decir, en todos los tramos a ser construidos, independientemente de la fuente de los recursos; estas medidas se refieren, principalmente, a la mitigación de los impactos ambientales directos (saneamiento y liberación del DdV), a la responsabilidad ambiental de supervisor y contratista de obra y a la capacidad de fiscalización ambiental del SNC y el VMARNDF.
- 2.12 Se estima que existen cinco razones para que no haya ejecución de obras físicas de construcción y, por ende, desembolsos, durante 2002: (i) necesidad de completar los diseños de ingeniería; (ii) los plazos necesarios para completar la documentación licitatoria y para licitar obras y supervisión; (iii) plazo para completar el saneamiento del DdV y la liberación de los tramos a ser construidos; (iv) posibles demoras internas en el SNC frente a los próximos cambios institucionales; y (v) la situación política general, con elecciones y cambio de gobierno.
- 2.13 El cronograma de obras de la Primera Fase del Programa es el siguiente:

Primera Fase	2002		2003		2004		2005		2006		2007	
Trimestre	I	II	I	I	I	II	I	II	I	II	I	II
Construcción Pailón - El Tinto												
Construcción El Tinto – Quimome												
Construcción Quimome - San José												
Construcción San José – Taperas												
Construcción Taperas – Roboré												
Rehabilitación Roboré - El Carmen												
Mantenimiento El Tinto - San José												
Mantenimiento Roboré – El Carmen												
Mantenimiento El Carmen – Pto. Suárez												
Puentes en Roboré - El Carmen												
Estaciones de Peaje Fase I												
Estaciones de Pesaje Fase I												

- 2.14 Sin embargo, el rápido procesamiento (“*fast track*”) del préstamo CAF aprobado en marzo de 2002, con financiamiento para un tramo esencial de la primera fase del Programa, así como la decisión política del GdB de iniciar rápidamente las obras, abre la posibilidad que haya desembolsos de recursos no concesionales durante el corriente año 2002.

3. La ejecución por fases

- 2.15 La propuesta de ejecución por fases obedece principalmente al período requerido para completar el Corredor y a la necesidad de proveer transitabilidad en toda su longitud y de desarrollar mecanismos de gestión vial que garanticen que el Corredor tendrá un adecuado sistema de operación y mantenimiento (OyM), pues es una inversión demasiado importante para permitir que se deteriore. Eventuales demoras en alinear a otros donantes en el financiamiento, así como restricciones existentes en materia de disponibilidad de recursos de fondos para operaciones especiales (FOE), proveen justificación adicional.
- 2.16 Debido a que el Corredor adopta su lógica económica y operativa de su plena terminación, los mecanismos de ejecución y financiamiento deben orientarse a demostrar que este objetivo se alcanzará desde el mismo diseño de la operación. Por ello, la primera fase se diseñó con base en los siguientes criterios: (i) posibilitar el funcionamiento del Corredor desde el inicio, asegurando accesibilidad permanente y transitabilidad continua a todo tipo de vehículo, bajo cualquier condición climática; si bien esta oferta vial se dará inicialmente en forma precaria, con el avance de las obras la calidad del servicio mejorará paulatinamente; (ii) construcción de los tramos de mayor demanda, vinculando orígenes y destinos con significado funcional, económico y productivo; (iii) iniciar el cobro de peaje actualizado en aquellos tramos abiertos al tránsito, que superen ciertos estándares de calidad, de manera de obtener recursos que aliviarán la carga fiscal del GdB y allegar los mismos al mantenimiento de lo ya construido; (iv) desarrollar los mecanismos de contratación del

mantenimiento de los tramos finalizados del Corredor; y (v) apoyar actividades de mejora de la gestión vial.

- 2.17 La segunda fase, entonces, estaría destinada a completar la construcción del Corredor y, una vez terminado, asegurar su OyM y obtener su vida útil plena. Para ello, el pasaje de la primera a la segunda fase se daría toda vez que se hayan conseguido ciertas metas de transitabilidad del Corredor y de avance en la construcción de los tramos siendo financiados con los recursos de la primera fase. Los hitos más importantes que permitirían pasar a la segunda fase serían: (i) avances satisfactorios en la ejecución del BO-0033; (ii) logros significativos en la consolidación institucional del SNC y la DGC; (iii) desarrollo de sistemas de ejecución y financiamiento del mantenimiento mediante contratos de mantenimiento por resultados (CMR); (iv) actualización del valor del peaje a niveles compatibles con las necesidades de financiamiento del mantenimiento de la red vial principal y la capacidad de pago de los usuarios; (v) monitoreo satisfactorio de los niveles de demanda dirigidos al Corredor en sus diversos tramos; (vi) desarrollo de los mecanismos que aseguren la sostenibilidad de la carretera, asegurando los recursos necesarios para futuros refuerzos del pavimento; y (vii) licitar, mediante CMR de mediano plazo, el mantenimiento de los tramos terminados. Las condiciones específicas relativas a estos hitos se detallan en el párrafo 2.24. Se estima una duración de cinco años para la primera fase y tres años para la segunda fase, con una traslape de alrededor de un año entre ambas etapas.

4. El Programa y los componentes de la primera fase

a) Obras civiles

- 2.18 El Programa es la suma de las actividades a ser realizadas durante ambas fases, independientemente de la fuente de financiamiento; el Proyecto, por su parte, son las actividades que serán financiadas con los recursos del Banco. Las actividades de construcción correspondientes a la primera fase del Programa abarcan la pavimentación de los tramos: Paraíso - El Tinto (recursos BID), El Tinto - San José (CE) y San José - Roboré (CAF); la rehabilitación y mantenimiento rutinario en ripio⁵ de los tramos El Tinto - San José y Roboré - El Carmen; y mantenimiento rutinario en ripio del tramo El Carmen - Puerto Suárez (BID). No se adjudicarán las obras del tramo Paraíso - El Tinto hasta tanto no se hayan iniciado las obras de rehabilitación y mantenimiento rutinario en ripio de los tramos El Tinto - San José de Chiquitos, Roboré - El Carmen y El Carmen - Puerto Suárez.
- 2.19 Estas actividades se complementarán con la supervisión técnica y ambiental de todas las acciones a desarrollar durante la primera fase, así como con aquellas pro-

⁵ La rehabilitación y mantenimiento de los tramos en ripio son esenciales a la operación del Corredor durante su primera fase. Estas actividades no pueden estar sujetas a la disponibilidad financiera de la CNCV, que recién comenzará a operar en 2003 y deberá responder a ingentes demandas de la RVF; por ello, el Proyecto prevé su pleno financiamiento. Asimismo, la importancia de que estas actividades mantengan el mismo ritmo que las obras de pavimentación, hacen que la no objeción del Banco a sus documentos de licitación y contratos de rehabilitación y mantenimiento sea condición contractual.

pías de la ejecución del BO-0033, esenciales para obtener una adecuada mitigación de los impactos ambientales y sociales de la construcción y operación del Corredor.

b) Fortalecimiento institucional

- 2.20 El Proyecto incorpora dos actividades de fortalecimiento institucional. La primera de ellas supone la constitución de un Grupo Técnico de Apoyo (GTA) al SNC, para brindar asistencia en las labores de gestión técnica, administrativa y de ejecución (§3.13 y 3.14) que la construcción del Corredor impondrá, independientemente del tramo y fuente de financiamiento de que se trate. La segunda actividad supone la contratación de tres estudios especiales para fortalecer la gestión vial, los cuales se describen a continuación.
- 2.21 Durante la preparación de la operación se identificaron tres áreas de apoyo fundamentales para mejorar la gestión vial y que no estaban adecuadamente cubiertas por otras operaciones en el sector. Cabe aquí recordar que el SNC cuenta con un préstamo en ejecución (1039/SF-BO), otro pronto a ser aprobado por el Banco Mundial y la donación de la CE. El 1039/SF-BO brinda apoyo en varios aspectos referidos a la planificación vial (inventario, conteos vehiculares, etc.) y técnicos (normas de diseño, manual de mantenimiento, etc.); la nueva operación del BM brinda su apoyo en materia de modernización institucional del SNC (procedimientos administrativos y financieros, entre otros); la CE apoyará los esfuerzos en materia de adecuación de las políticas, normas y procedimientos de peaje.
- 2.22 En función de estos antecedentes, se identificaron los tres estudios especiales mencionados entre los componentes. Una breve descripción de los mismos se presenta a continuación:
- a. *recuperación del DdV y normas para su gestión*: El estudio comprenderá entre otros aspectos: (i) la identificación de un tramo carretero que posee el DdV afectado tanto por ocupaciones ilegales como por usos inapropiados y desarrollará un caso piloto de recuperación, proponiendo medidas, identificando costos y estableciendo plazos para su recuperación; (ii) actualización de las normas para la gestión del DdV, en particular las referentes a usos permitidos dentro del DdV, su acceso, actividades que afecten visualmente al DdV aun cuando se realicen fuera de éste, usos permitidos y tasas a ser percibidas por dichos usos; (iii) rol del SNC como responsable del DdV, participación de la fuerza pública en su protección; (v) labores sobre el DdV por parte de entidades ajenas al SNC; (vi) régimen de sanciones y penalidades aplicables; entre otros;
 - b. *normas y procedimientos para el control de pesos y dimensiones de vehículos de carga*. Bajo este estudio se promoverá la actualización del sistema aplicable, comenzando por el marco normativo y de sanciones. El estudio comprenderá entre otros aspectos: (i) extender la responsabilidad tanto al transportista como al dador y receptor de la carga (responsabilidad solidaria); (ii) utilizar documentación comercial (carta de porte, conocimiento internacional de embarque u otros) como elemento probatorio suficiente de la infracción; (iii) au-

torizar a la autoridad de aplicación a auditar y monitorear los equipamientos privados de dadores y recibidores de la carga (balanzas) y a utilizar su documentación como elemento de prueba y sanción; entre otros; y

- c. *programa de seguridad de tránsito y seguridad vial para carreteras interurbanas*. Este estudio identificará medidas para mejorar la seguridad vial aplicables a otros tramos de la RVF y propondrá medidas para mejorar la seguridad del tránsito a ser implementadas durante la segunda fase.

- 2.23 Con respecto a la contratación de estos estudios, el Organismo Ejecutor deberá presentar al Banco (plazos contados a partir de la vigencia del Contrato de Préstamo): (i) dentro de los 9 meses, los TdR para su contratación; (ii) dentro de los 15 meses, evidencia de haber iniciado actividades; y (iii) dentro de los 24 meses, los informes finales respectivos.

5. El Programa y los hitos para iniciar la segunda fase

- 2.24 El inicio de la segunda fase del Programa procederá una vez que se hayan logrado significativos avances en los aspectos de organización institucional, ingeniería, ambiental, diseños técnicos, contratación y financiamiento del mantenimiento, política de peaje, etc. Para ello, el Banco recibirá a más tardar en junio de 2005 un informe que contenga la evidencia y documentación que requieran las siguientes condiciones:

- a. En materia de gestión vial: (i) las normas de protección del DdV han sido actualizadas, incluyendo las medidas ambientales; (ii) se encuentra en condiciones de ser implantado el plan piloto de recuperación del DdV; (iii) se han implantado las nuevas políticas de cobro de peaje destinadas al financiamiento del mantenimiento de la Red Fundamental y, en particular, el nivel de peaje cobrado en el Corredor, apoyado por los otros recursos destinados para este efecto, es suficiente para garantizar la operación y mantenimiento sostenible del Corredor; (iv) ha entrado en vigencia un sistema eficiente de fiscalización de los pesos y dimensiones de vehículos pesados, de conformidad con términos y condiciones previamente acordados con el Banco; y (v) ha entrado en vigencia un programa de seguridad vial y de seguridad de tránsito en carretera, de conformidad con términos y condiciones previamente acordados con el Banco;
- b. Con respecto a la ejecución: (i) se cuenta con los diseños actualizados y aprobados por el SNC de los tramos a ser construidos durante la segunda fase. En caso de un cambio sustancial en los diseños iniciales, los mismos deberán incluir la actualización de las medidas de mitigación de los impactos ambientales directos de las obras de dichos tramos; (ii) se ha logrado un avance satisfactorio en las obras ejecutadas con recursos de otros entes cofinanciadores, de acuerdo con el cronograma acordado con el Banco con un retraso máximo de seis (6) meses, incluyendo lo correspondiente a la aplicación de las medidas de prevención y mitigación ambiental en dichas obras; y (iii) se presentó un plan financiero que demuestra que se cuenta con recursos suficientes, propios o de

fuentes externas, para completar la construcción del Corredor; y se ha dado cumplimiento a la presentación de los estados financieros auditados y a la implementación de eventuales recomendaciones del auditor externo o del Banco;

- c. Con respecto al mantenimiento vial: (i) se cuenta con los mecanismos que aseguren la sostenibilidad financiera del mantenimiento del Corredor, basada en la CNCV, tales como la realización de planes plurianuales de OyM con financiamiento asegurado; y (ii) se ha convocado a licitación para la ejecución de obras de OyM de mediano plazo, en los tramos pavimentados terminados, con base en documentos de licitación y contratos previamente acordados con el Banco;
- d. Con respecto a los temas institucionales: se ha cumplido con las metas y acciones establecidas en el ARI con respecto a la consolidación institucional del SNC, de conformidad con los indicadores establecidos en el Marco Lógico de este Proyecto acordado previamente con el Banco (§3.10);
- e. Con respecto a los temas ambientales: (i) toda la extensión territorial de cada uno de los municipios de Pailón, San José de Chiquitos, Roboré, El Carmen Rivero Torres, Puerto Suárez y Puerto Quijarro, así como toda la superficie de las áreas protegidas de San Matías, Otuquis y Kaa - Iya, que forman parte del Área de Influencia Indirecta de la Carretera (AII) han sido registradas en el Registro de Derechos Reales (DDRR), ya sea como área fiscal o de particulares, salvo los casos en litigio; (ii) ha concluido el pago de las indemnizaciones monetarias, las reposiciones de viviendas y la rehabilitación socioeconómica de todos los inmuebles y familias afectadas por la liberación del DdV en toda la extensión de la carretera, salvo los casos de expropiación con procesos judiciales; (iii) las obras y acciones de mitigación y compensación de impactos en comunidades han concluido y la operación de las mismas han sido transferidas a municipios y/o comunidades, según corresponda; (iv) han concluido los Planes de Ordenamiento Territorial (PLOT) de los municipios de Pailón, San José de Chiquitos, Roboré, El Carmen Rivero Torres, Puerto Suárez y Puerto Quijarro; (v) el Plan de Manejo de Tierras Comunitarias de Origen (TCO) ha sido elaborado; (vi) han sido catastrados al menos 6.000 predios urbanos en las seis cabeceras municipales de Pailón, San José de Chiquitos, Roboré, El Carmen Rivero Torres, Puerto Suárez y Puerto Quijarro; (vii) ha iniciado actividades la firma consultora que tendrá a su cargo la elaboración de la Propuesta Global para el Desarrollo Regional; (viii) el SERNAP ha ejecutado satisfactoriamente las actividades previstas en los Planes Operativos Anuales (POA), según los informes de la Auditoría Socio-Ambiental; (ix) la Superintendencia Forestal (SIF) ha ejecutado satisfactoriamente las actividades previstas en los POA, según los informes de la Auditoría Socio-Ambiental; (x) la Supervisión Ambiental del SNC ha actuado en conformidad con lo previsto en el Plan Operativo del BO-0033, con presencia efectiva en la obra, y que los procedimientos de gestión ambiental de obra han sido cumplidos por las partes; (xi) la Fiscalización Socio-Ambiental del VMARNDF ha actuado de conformidad con la legislación boliviana y los compromisos acordados con el Banco, según los informes de la Auditoría Socio-Ambiental; y (xii) la Auditoría Socio-Ambiental

ha emitido informes respecto del grado de impacto ambiental y de no conformidad en la ejecución de la obra, aprobándolos.

- 2.25 Los indicadores para la verificación de los avances en los temas ambientales constan del Marco Lógico del Proyecto BO-0033. Entre estos se destacan a título de ejemplos: (i) número de hectáreas de cada uno de los seis municipios y de las tres Áreas protegidas que forman parte del Área de Influencia Indirecta de la carretera efectivamente tituladas y registradas en el DDDR; (ii) número de hectáreas de las tres Áreas Protegidas mantenidas sin deforestación ilegal e intervenciones externas; (iii) número de personas efectivamente indemnizadas y compensadas.
- 2.26 Para la presentación de la evidencia y documentación que se requieren para demostrar el cumplimiento de las condiciones establecidas como hitos para la segunda fase (§2.24), el SNC, en coordinación con el Ministerio de Desarrollo Sostenible y Planificación, deberá implantar sistemas de información y seguimiento de uso y estado del Corredor que permitirán hacer el análisis de los temas objeto de estas condiciones. Asimismo, el SNC se compromete a desarrollar sistemas de conteos clasificados de vehículos y evaluación del número, naturaleza y gravedad de accidentes, y condiciones ambientales de los proyectos. Para analizar el cumplimiento de estas condiciones será realizada una evaluación intermedia por parte del Banco, que será llevada a cabo no más allá de un plazo de treinta (30) meses contados a partir de la iniciación de las obras del tramo Paraíso-El Tinto. Previa a esta evaluación, el SNC presentará al Banco un informe, a más tardar en junio de 2005, conteniendo lo relativo al cumplimiento de los hitos para dar inicio a la segunda fase del Proyecto. La evaluación será realizada por el Banco mediante una misión ad-hoc. Estos mismos sistemas de información y seguimiento son necesarios para realizar la evaluación “ex-post” de la primera fase (§3.55).

C. Cuadro de costos del Proyecto

- 2.27 El Proyecto tendrá seis componentes principales: (i) construcción y supervisión del tramo Paraíso – El Tinto, de 124 km de longitud. El costo de construcción ascenderá a US\$66,4 millones, mientras que la supervisión representará US\$4,0 millones adicionales; (ii) rehabilitación en ripio del tramo Roboré – El Carmen, de 139 km, US\$3,5 millones; (iii) mantenimiento rutinario, en ripio, de los tramos El Tinto – San José de Chiquitos (82 km) y Roboré – El Carmen – Puerto Suárez (237 km), US\$2,0 millones; (iv) gerenciamiento del Proyecto, mediante la contratación de un Grupo Técnico de Apoyo (GTA) que acompañará las labores del SNC relativas al Proyecto en sus aspectos técnicos, socioambientales, legales y administrativos (§3.14), para la totalidad del Corredor, independientemente de la fuente de financiamiento utilizada para la construcción del tramo (US\$2,3 millones); (v) tres estudios especiales (US\$2,0 millones), descritos en §2.22; y (vi) auditoría externa (US\$300.000). En la oportunidad del primer desembolso del Préstamo, el Banco abonará con recursos del Financiamiento hasta la suma del equivalente de US\$1.500.000 más los respectivos intereses y comisiones, suma ésta correspondiente al monto adecuado por el Prestatario por concepto del Préstamo 1065/SF-BO que será reintegrada a la Línea de Crédito FAPEP/007-BO.

Categorías	Banco	Aporte Local	Total
(en miles de US dólares)			
1. Ingeniería y administración	5.112	688	5.800
Supervisión de obra	3.360	640	4.000
Auditoría externa	252	48	300
FAPEP 1065/SF-BO	1.500		1.500
2. Costos directos	63.924	12.177	76.101
2.1 Obras civiles	60.315	11.489	71.804
CR Paraíso-El Tinto	55.763	10.622	66.385
RE Roboré-El Carmen	2.912	555	3.467
MR El Tinto-San José	242	46	288
MR Roboré-El Carmen	684	130	814
MR El Carmen-Puerto Suárez	714	136	850
2.2 Fortalecimiento institucional	3.609	688	4.297
Gerenciamiento de Proyecto (GTA)	1.929	368	2.297
Estudios especiales	1.680	320	2.000
3. Gastos concurrentes	3.898	1.481	5.379
Indemnizaciones		1.427	1.427
Imprevistos	3.898	54	3.952
4. Gastos financieros	2.066	655	2.720
Inspección y Vigilancia	750		750
Comisión de compromiso		655	655
Intereses	1.316		1.316
Total	75.000	15.000	90.000

- 2.28 Este Proyecto no incluirá componente específico de fortalecimiento institucional, debido a que el préstamo 1039/SF-BO ya cubre el tema (¶3.12) y no se identificaron aspectos que necesitarían ser incluidos en el Proyecto. Además, estos esfuerzos en materia institucional también están cubiertos por el nuevo préstamo del Banco Mundial o por la donación de la CE.
- 2.29 El costo total estimado del Programa de la primera fase sería de US\$239,5 millones y US\$144,5 millones para la segunda fase. De estos recursos US\$201,9 millones y US\$126,8 millones serían invertidos en nueva construcción; la primera fase incluiría US\$10,8 millones de rehabilitación y construcción de puentes del tramo Roboré – El Carmen y US\$5,4 millones para la rehabilitación y mantenimiento de los tramos en ripio, para brindar transitabilidad permanente al Corredor. El costo de la primera fase incluye la supervisión de obras (US\$10,9 millones) y el financiamiento del GTA (US\$2,3 millones).
- 2.30 Cabe destacar que los gastos correspondientes a las medidas de mitigación de los impactos directos de la construcción del Corredor, están cubiertos por el BO-0033, por lo que los gastos concurrentes del Proyecto cubren lo requerido para la adquisición del DdV y otras indemnizaciones asociadas. El aporte de contrapartida se destina en su mayoría a financiar el componente de obras y su supervisión.

III. EJECUCIÓN DEL PROGRAMA

A. El prestatario, el ejecutor y el responsable de la contrapartida

- 3.1 El prestatario será la República de Bolivia. El ejecutor del Programa será el Servicio Nacional de Caminos (SNC), organismo autárquico dependiente del Ministerio de Desarrollo Económico.
- 3.2 Los recursos de contrapartida local serán de responsabilidad del Prestatario y serán aportados por éste. No obstante, la contrapartida incluirá recursos de la Prefectura de Santa Cruz y de otros cofinanciadores. La Prefectura contribuirá haciendo uso del mecanismo previsto en el DS 26.336, que garantizará el flujo ininterrumpido y suficiente de los recursos de contrapartida.

B. El organismo ejecutor

- 3.3 El SNC es un organismo de derecho público autárquico, con personalidad jurídica, patrimonio propio, autonomía de gestión técnica, administrativa, económica, financiera y legal para el cumplimiento de su misión institucional (DS 26.336). El SNC se encuentra bajo tuición del Ministerio de Desarrollo Económico, tuición que se ejerce bajo el Viceministro de Transportes, Comunicaciones y Aeronáutica Civil. Se entiende la tuición como la verificación del cumplimiento de las políticas, normas, misión y objetivos institucionales, así como las metas y resultados previstos en su Programa Anual de Operaciones (POA). El SNC es la entidad encargada de la conservación de las carreteras de la Red Vial Fundamental y de la administración de la “Cuenta Nacional de Conservación Vial” (CNCV).
- 3.4 El SNC circumscribe su competencia a la gestión de la Red Vial Fundamental (RVF), tal como fuera establecido por el DS 25.131, administrándola a través de un organismo central y oficinas regionales desconcentradas. El SNC tiene las siguientes atribuciones: (i) planificación de la RVF, sobre la base del Plan Maestro de Transporte del MDE; (ii) fiscalizar las labores de conservación, mantenimiento, rehabilitación, reconstrucción, mejora y construcción y los servicios de consultoría y supervisión de obras; (iii) ejercer el control de las disposiciones legales y reglamentarias relacionadas con la circulación vehicular en la RVF; (iv) realizar propuestas al MDE acerca de: (a) la cobertura de la RVF; (b) normas sobre pesos y dimensiones de los vehículos; (c) normas sobre peajes; (d) características y especificaciones geométricas para toda la red vial del país; y (e) normas sobre seguridad vial; (v) elaborar normas, especificaciones y manuales técnicos, participando en su implantación y supervisando su aplicación en la RVF; (vi) prevenir, mitigar o corregir los impactos negativos ocasionados al medio ambiente por la ejecución de obras viales; (vii) realizar una efectiva gestión para la preservación y cuidado del patrimonio vial, mediante contratos con el sector privado; (viii) colaborar con prefecturas y municipios en el desarrollo de sus sistemas viales; (ix) recaudar, fiscalizar y administrar los recursos del peaje de la RVF; y (x) administrar la CNCV.

C. Estructura institucional

- 3.5 El SNC está gobernado por un Directorio integrado por un Presidente y cuatro Directores; el Presidente es, además, Presidente Ejecutivo de la entidad. El SNC cuenta con un nivel de control y coordinación formado por la Auditoría Interna, la Secretaría General y la Oficina de Gestión de Calidad. La administración se respalda en seis gerencias: de Planificación y Desarrollo, Socioambiental, de Conservación, de Construcción, Administrativa y Financiera y Jurídica.
- 3.6 El SNC es una entidad horizontal, pues debajo de los gerentes mencionados y de los jefes de las oficinas regionales no existen otros niveles jerárquicos. Para la ejecución de los proyectos se prevé la constitución de Unidades de Proyectos Especiales (UPE) dependientes de la Gerencia de Construcción, las que, si bien contarán con personal calificado, no poseerán ningún nivel jerárquico institucional.
- 3.7 El proceso de institucionalización del SNC, mandado por la Ley de Reactivación Económica (Ley N° 2.064) y reglamentado por el DS 26.336 de septiembre de 2001, se inició con la designación de su Directorio Ejecutivo con estabilidad por cinco años. Cumplida esta etapa, el Directorio seleccionó, por concurso público, los responsables de las seis gerencias con que cuenta la entidad, tarea que finalizó el 4 de enero de 2002. Actualmente este proceso de institucionalización se está complementando con la racionalización de la estructura de personal de la entidad y la designación, también por concurso, de su cuerpo técnico. Dada la importancia de estas acciones, su concreción genera tensiones internas en la institución, afectando su capacidad de ejecución.
- 3.8 El personal del SNC está sometido al Estatuto del Funcionario Público, habiéndose implantado el régimen de carrera administrativa a partir de la aprobación del DS 26.336, por lo que su designación, nombramiento y estabilidad se basan en el mérito personal. La selección del nuevo personal se ha estado realizando con la aplicación de criterios de excelencia típicos del sector privado, y el proceso en sí se ha llevado a cabo con el apoyo del PNUD y una firma especializada contratada con esa finalidad. Los seis gerentes recién nombrados se escogieron mediante este procedimiento. De conformidad con lo establecido en el estatuto del funcionario público y del reglamento emitido mediante el DS 25.749, entre 60 y 70 funcionarios con mas de seis años de antigüedad serán seleccionados para ser homologados y pasar a la nueva carrera administrativa en forma automática, garantizando así que el SNC rescate la memoria institucional y su continuidad de acción. Ya se inició el proceso de homologación y convalidación por parte de la Superintendencia del Servicio Civil.
- 3.9 El SNC, en conformidad con el ARI, ha establecido una nueva estructura salarial, contando ya con los recursos presupuestarios asignados para 2002. Para garantizar la excelencia del personal gerencial y profesional, el nivel salarial se ha incrementado respecto a los niveles existentes antes del ARI y es competitivo con respecto a los salarios del sector privado. La nueva estructura salarial entrará paulatinamente en vigencia, a medida que el SNC va renovando y designando a su personal, lo que deberá ocurrir a más tardar en septiembre de 2002, de acuerdo con las necesidades

de la nueva estructura organizativa. Será condición especial previa al primer desembolso que la nueva estructura de personal y salarial, que forma parte del ARI se encuentre en ejecución, habiéndose contratado por lo menos el 80% del personal de las Gerencias de Planificación y Desarrollo Tecnológico, Socioambiental, Conservación y Construcción, y del personal necesario de las otras Gerencias para apoyar la ejecución del Proyecto.

- 3.10 Con el propósito de medir el cumplimiento de los compromisos establecidos en el ARI, debido al efecto que podría tener el proceso de institucionalización sobre la buena marcha en la ejecución del proyecto, en el Marco Lógico (Anexo I) se incluyeron seis indicadores de desempeño tomados del ARI (§1.46): (i) personal total en carrera administrativa; (ii) personal contratado competitivamente; (iii) porcentaje de personal profesional contratado bajo el nuevo esquema; (iv) porcentaje de incremento de los recursos financieros de la CNCV respecto al primer año; (v) porcentaje de ejecución de recursos financieros de crédito y de donación externos; y (vi) buen estado de la RVF como porcentaje de la longitud total de la red.
- 3.11 El SNC, con una estructura técnica y administrativa relativamente nueva y estar en pleno proceso de reforma, posee una capacidad institucional que no sólo no ha sido probada en la práctica, sino que solamente podrá consolidarse a su finalización, durante los próximos meses. El análisis realizado por el Banco, así como las labores desempeñadas por el propio SNC durante la preparación de la operación y el continuo desempeño de sus responsabilidades, han demostrado que esta estructura requerirá de un gran apoyo institucional para realizar sus tareas y, en particular, las que el Programa demandará. Este apoyo proviene de varias fuentes: apoyo político, pues ésta es una institución que cuenta con gran respaldo de las autoridades gubernamentales; apoyo institucional y financiero, que provendrá del PRI, préstamos aprobados por el Banco (1039/SF-BO) o en gestión (BM); y técnico, con la constitución del GTA.
- 3.12 El préstamo 1039/SF-BO tiene un componente denominado “Apoyo al Sector Transporte”, con un presupuesto de US\$34 millones, tiene una serie de subcomponentes que atienden diversas necesidades. Entre ellos destacan: (i) capacitación y asesorías especializadas para el SNC; (ii) implementación de un programa para la recuperación de la capacidad del SNC para recopilar información básica y estadísticas de transporte; (iii) desarrollo del Sistema de Gerenciamiento de Proyectos; (iv) Fortalecimiento a la Gerencia Socioambiental del SNC; y (v) adquisición de equipos de ingeniería, pesaje de vehículos, seguridad vial, de computación y comunicaciones.
- 3.13 Al igual que en préstamos anteriores dirigidos al mejoramiento de la red vial fundamental, el Proyecto será ejecutado por la estructura técnica y administrativa del SNC. La coordinación estará a cargo de la Gerencia de Planificación y Desarrollo, si bien las diversas tareas técnicas estarán bajo la directa responsabilidad y supervisión de las gerencias respectivas, especialmente las de Construcción, Conservación y Socioambiental. Para garantizar una ejecución adecuada el Programa, en vista del período de transición que encara el SNC, la Gerencia de Construcción y otras gerencias involucradas serán asistidas por un Grupo Técnico de Apoyo (GTA), cuyos

términos de referencia serán preparados por el SNC y deberán recibir la no objeción del Banco, y cuyas funciones servirán para la gestión de la totalidad de las labores técnicas y administrativas vinculadas a la ejecución del Programa. La contratación de los consultores individuales que integrarán el GTA, así como su capacitación en las especificidades del Programa será condición especial previa al primer desembolso.

- 3.14 Con el fin de asistir en el gerenciamiento del Proyecto y el Programa, el GTA incluirá profesionales en ingeniería vial, suelos, geotecnia y pavimentos, ingeniería de estructuras, ingeniería socioambiental, derecho, finanzas y administración, considerando que las principales funciones del GTA incluyen: (i) revisión de planos, diseños y especificaciones técnicas; (ii) administración de contratos; (iii) evaluación, seguimiento y control de las labores de la supervisión técnica y ambiental, incluyendo la revisión de los programas de trabajo y visitas al proyecto; (iv) verificación del cumplimiento de plazos y condiciones por parte de los contratistas y supervisores de la obra; (v) control de costos de los contratos; (vi) liquidación de certificados de obra; (vii) implementación de sistemas de adquisiciones, registros contables y financieros y preparación de estados financieros; (viii) asesoraría técnica a la Gerencia de Construcción en temas de la especialidad de cada profesional; y (ix) otras labores de apoyo técnico al personal profesional de la Gerencia. El apoyo de la GTA es para la ejecución de la totalidad del Corredor, independientemente de la fuente de financiamiento de cada tramo.

D. Recursos humanos

- 3.15 La plantilla de personal sufrirá profundos cambios como consecuencia de la reestructuración del SNC, con una variación en el número y cantidad de los empleados de la entidad. Al aumentar los salarios que pagará, con el propósito de equipararlos con aquéllos vigentes en el sector privado, esta medida implica un incremento significativo en los gastos de funcionamiento del SNC. Sin embargo, el PRI se lleva a cabo con apoyo de una operación del Banco Mundial, actualmente en preparación, el *Segundo proyecto de rehabilitación y mantenimiento de caminos*, cuyos recursos, durante 2002 y 2003, cubrirán el costo del programa de reforma y, a partir de 2004, serán paulatinamente sustituidos por aportes del TGN hasta su desaparición plena en 2006.

E. Capacidad técnica

- 3.16 La sostenibilidad técnica de las acciones del SNC estará dada por:
- a. *normas técnicas*: las normas y procedimientos del SNC han sufrido una desactualización paulatina. Por esa razón, y como componente del proceso de institucionalización, se incluye el establecimiento de normas viales adecuadas al país. El objetivo es que el SNC cuente con especificaciones, normas y manuales técnicos que permitan un efectivo control de calidad y mejorar el desarrollo de la ingeniería vial boliviana. Con ese propósito, el ARI, dentro de sus indicadores y metas de desempeño, prevé actualizar las especificaciones generales de construcción y conservación, así como las especificaciones y normas de en-

sayos y materiales. Además, se elaborarán los manuales técnicos para todas las áreas claves; y

- b. *conservación vial*: la red vial no ha recibido un adecuado mantenimiento en los últimos años. Por ese motivo, parte fundamental de la institucionalización del SNC fue la creación de la Gerencia de Conservación, la cual deberá desarrollar a corto plazo los sistemas de gestión para la administración de pavimentos, puentes y su conservación, ya que los sistemas existentes están desactualizados. Por otro lado, la reciente creación de la CNCV permitirá a corto plazo dar contenido presupuestario a los planes de conservación.

F. Análisis financiero del SNC

1. Evolución histórica

- 3.17 El SNC recibe sus recursos directamente de la Tesorería General de la Nación (TGN), mediante el presupuesto general de la nación, por lo que son de aplicación las disposiciones propias de éste. La ejecución presupuestaria reciente muestra una paulatina mejora; en 1998, dicha ejecución fue del 64,4%, mientras que en 1999, fue del 87,4%, en 2000, 88,0% y en 2001, 95,3%.
- 3.18 El SNC posee una alta dependencia de los recursos externos; entre 1998 y 2001, los recursos nacionales representaron el 42% y los externos el 58%. Se observa también una mayor afluencia de recursos en concepto de aporte local, que ilustra la participación financiera de las Prefecturas en los proyectos de la RVF cofinanciados con recursos externos y ejecutados por el SNC. Estos aportes, en dicho período, ascendieron al equivalente a US\$128 millones (el 27% del total de los recursos). Creciente importancia han adoptado los ingresos por peaje, a partir de la captura de su recaudación en 1999, con un monto anual de aproximadamente US\$16 millones. En cuanto a los recursos externos, la fuente más importante, desde el punto de vista de su monto, ha sido la CAF, con alrededor del 30% de los recursos totales, seguida del Banco (10%) y el Banco Mundial (8%). El restante 50% se distribuyó entre otras fuentes (KfW, JBIC/Gobierno de Japón, Fondo Nórdico, etc.). Estos recursos oscilaron entre US\$55,6 millones (1998) y US\$85,7 (2000) dependiendo del ritmo de las obras que dichos fondos financian.
- 3.19 La inversión absorbió el 94% de los egresos; la nueva construcción, con el 56%, concentró el mayor uso de recursos. El 38% restante se destinó al mantenimiento periódico y rutinario, la rehabilitación y mejoramiento y obras de emergencia. Los gastos corrientes, que cubren el funcionamiento administrativo del SNC, se mantuvieron práctica constantes entre 1998 y 2000 pero, a partir de 2001, se pone en práctica el PRI que tiende a la reducción de personal, al mejoramiento de las remuneraciones y a una mejor organización, duplicando su incidencia.
- 3.20 Las cifras de ejecución 1998-2001 muestran: (i) hay un crecimiento progresivo hasta alcanzar en 2001 un muy alto grado de cumplimiento; (ii) la actividad en Construcciones se ha mantenido relativamente estable en términos absolutos, alrededor de US\$66 millones; (iii) el 94% de los egresos estuvo directamente relacio-

nado con la construcción y mantenimiento de la infraestructura vial y el 6% restante se destinó a estudios de preinversión y gastos corrientes; (iv) para financiar estos niveles de actividad, el SNC ha dependido y depende mayoritariamente de recursos originados en fuentes externas. Estos fondos han oscilado entre el 50% y el 67% del total disponible; (v) el esfuerzo financiero local ha tenido un incremento sostenido, pasando de US\$28 millones en 1998 a US\$67 millones en 2001; y (vi) sobre la base de la disponibilidad de los recursos internos y externos, la actividad en el sector vial ha crecido de US\$79 millones en 1998 a US\$137 millones en 2001.

2. Proyecciones

- 3.21 La ejecución del Programa supondrá un gran esfuerzo financiero para el GdB en general y el SNC en particular. Si en el cuatrienio 1998-2001 los ingresos totales anuales fueron de US\$120 millones, para el período 2002-2005, crítico para su ejecución, la estimación presupuestaria supone recursos totales anuales por US\$247 millones, un crecimiento de 105%; la inversión pasará de US\$66 millones a US\$156 millones, un incremento aun mayor, 135%. Las fuentes y usos de fondos del SNC, según la estimaciones de la entidad y del VIPFE, presentarán la siguiente evolución (los valores correspondientes a 2002 son los del presupuesto aprobado; todas las cifras en miles de US\$):

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
ingresos							
TGN	12.036	18.828	19.686	20.430	22.327	16.048	17.439
otras contrapartidas	50.346	20.998	19.305	19.931	18.316	4.222	5.940
contrapartida Corredor		3.143	8.577	10.867	12.847	5.721	5.721
peaje	11.400	12.000	12.800	14.500	15.000	15.500	17.000
otros	23.316	37.356	32.195	29.117	26.989	20.915	21.475
total recursos internos	97.098	92.325	92.563	94.845	95.479	62.406	67.575
préstamos vigentes	85.507	101.315	90.349	56.399	29.727		
préstamos en gestión		19.360	37.120	53.560	57.440	28.080	15.600
Corredor SC/PS		14.040	61.153	98.990	56.616	76.723	26.977
total recursos externos	85.507	134.715	188.622	208.949	143.783	104.803	42.577
total ingresos	182.605	227.040	281.185	303.794	239.262	167.209	110.152
egresos							
estudios	3.652	7.160	7.270	6.250	2.200		
construcciones	89.823	121.723	179.200	214.557	173.263	112.588	64.698
otras obras	42.378	57.400	53.710	44.279	23.360	20.000	10.570
mantenimiento	20.600	24.160	21.830	19.700	20.010	20.010	20.010
funcionamiento	11.235	8.597	9.675	10.008	11.629	14.611	14.874
otros gastos	14.917	8.000	9.500	9.000	8.800		
total egresos	182.605	227.040	281.185	303.794	239.262	167.209	110.152
Otras obras incluye mantenimiento periódico, rehabilitación y mejoramiento y obras de emergencia							

- 3.22 Las proyecciones muestran, por un lado, los recursos necesarios para los proyectos que ya están en ejecución o con compromisos firmes y, por el otro, los montos que corresponderían a los proyectos que actualmente están en gestión para la obtención de los recursos financieros necesarios. Los ingresos esperados en concepto del 70% del total cobrado por los concesionarios del sistema de peaje, se han estimado en forma conservadora, en línea con lo percibido en los últimos ejercicios. La contrapartida, aportada principalmente por las Prefecturas, refleja los compromisos respecto de operaciones con financiamiento externo contratadas y aquéllos que asumirá el país para la ejecución del Corredor. Los “otros” incluyen los recursos provenientes de la CNCV para cubrir el mantenimiento periódico y rutinario. La CNCV se alimentará con el IEHD (5% de su recaudación en 2002, 10% en 2003 y el 15% de allí en adelante), la totalidad de los ingresos por peaje que le corresponden al SNC y US\$21 millones provenientes del Banco Mundial. Este rubro incluye, asimismo, recursos esperados de distintos fondos nacionales (por. ej. Fondo de Desarrollo Regional) que se utilizarán para complementar la contrapartida de las prefecturas si el IEHD no fuera suficiente.
- 3.23 La inversión en obras nuevas, la rehabilitación y el mantenimiento de las existentes anticipa un mayor ritmo de actividad en consonancia con los recursos esperados, mientras que los restantes rubros se mantienen, razonablemente, dentro de los límites históricos. En el caso de los gastos de funcionamiento, su incremento se debe al gasto que el PRI generará como resultado de los pagos en concepto de indemnizaciones al personal que será desvinculado y de la nueva escala salarial que se aplicará al personal que finalmente quede dentro de la institución.
- 3.24 Las cifras presentadas muestran un sensible aumento en la actividad vial respecto de lo ejecutado en años recientes. Los ingresos del SNC pasarán de una media de US\$120 millones en el cuatrienio 1998-2001 a una media de US\$247 millones para el quinquenio 2002-2006, un aumento del 106%. La inversión en construcciones pasará, en similares períodos, de US\$66 millones a US\$156 millones, un incremento de 136%, reflejando el gran impacto que el Programa tendrá sobre el nivel de ejecución del SNC. Estas acciones deberán realizarse simultáneamente con la mejora del mantenimiento de la RVF, que verá incrementar su financiamiento de US\$9 millones a US\$21 millones, una suba del 130%. Todo ello pondrá tensión sobre el financiamiento del sector vial, que incrementará su participación general en la inversión pública nacional.

G. Análisis financiero de la PSC

1. Evolución histórica

- 3.25 Los recursos y gastos de la Prefectura de Santa Cruz, al igual que las del resto de las prefecturas del país, son parte integrante del presupuesto general de la nación y sus características han sido descriptas en los ¶1.47 a ¶1.49. La ejecución presupuestaria ha sido sumamente variable, oscilando entre el 99,8% (2001) y el 64,6% (1999).

- 3.26 Los ingresos de la PSC tienen como principal fuente recurrente las regalías sobre la explotación de hidrocarburos que le son pagadas directamente por las empresas contratadas; este ítem mostró un crecimiento significativo a partir de 2000. Los ingresos por transferencias de la nación han tenido una importancia creciente representando, en el cuatrienio 1998-2001 el 46% de los recursos de la PSC, contra el 29% de los ingresos propios; estos últimos, sin embargo, presentan una importante declinación, debido a la disminución en la privatización de empresas y en la venta de terrenos en el Parque Industrial y a los cambios en materia de la política de distribución de los recursos del peaje.
- 3.27 En materia de egresos, el principal rubro son las inversiones propias, que consumieron el 42% del gasto en el periodo, seguido de las transferencias, representadas en su casi totalidad por los aportes de contrapartida a los proyectos viales a cargo del SNC, con el 22%; el servicio de la deuda es importante (20%) y los gastos corrientes ascendieron al 14%.
- 3.28 El crecimiento de las regalías obedeció principalmente a que las entregas de gas a Brasil fueron incrementándose gradualmente, habiendo alcanzado durante 2000 un promedio de 205 millones de pies cúbicos (mpc) por día. Los recursos del IEHD han representado entre el 11% y el 17% de los ingresos totales. Estos montos son menores a las necesidades de contrapartida, por lo que el producido de este impuesto, fuente principal de las obligaciones de la PSC con el SNC, debe ser complementado con otras regalías recibidas para cumplir con dichas obligaciones.
- 3.29 Los recursos externos, recibidos en carácter de donación o contratados con diversas entidades nacionales e internacionales, juegan un papel relativamente importante. Entre los organismos donantes se destacan el Gobierno de Japón, JICA y la Agencia Internacional de Fomento. Entre los organismos que han otorgado créditos directos a la PSC se destacan la OPEP, KFW y FONPLATA.
- 3.30 En los egresos, los gastos corrientes han ido disminuyendo paulatinamente, los pagos de la deuda reflejan la amortización e intereses de los financiamientos recibidos, las inversiones reflejan la actividad de construcción de obras de la PSC entre las que se incluyen obras de riego, de infraestructura (vial, sanitaria, agropecuaria, etc.) y los Servicios Delegados incluyen el gasto en mantenimiento de la red departamental, actividad que se incorporó junto con la modificación de la distribución de los recursos de peaje. El mantenimiento consume más recursos que lo recaudado en concepto de peaje. Las transferencias representan, en su mayor parte, los montos pagados en concepto de contrapartida local y otros relativamente menores entregados como subsidios y subvenciones a diversas instituciones culturales y educativas.
- 3.31 La capacidad financiera actual de la PSC depende, en más del 50%, de recursos nacionales no controlables por la misma como lo son las regalías, principalmente de hidrocarburos, y el IEDH. La variabilidad que se observa en los ingresos propios, depende de las decisiones que tome el Consejo Departamental de Santa Cruz en cuanto a transferir recursos de Financiera de Desarrollo SAM para utilizarlos en la realización de obras, dado que los otros recursos prefecturales han sido bastante estables. Los recursos externos están directamente vinculados al ritmo de las acti-

vidades para los que fueron obtenidos vía donación o financiamiento externo directo.

- 3.32 En lo que se refiere al cumplimiento de los presupuestos aprobados se observa que, con excepción de 1999 en que sólo se alcanzó una ejecución del 65% de los egresos, la PSC muestra índices razonables. En dicho ejercicio, la ejecución fue del 43% debido principalmente a que los recursos externos obtenidos sólo alcanzaron al 26% de la programación. En lo referente a los recursos internos, la ejecución en inversiones alcanzó al 72% de lo programado; este porcentaje refleja la decisión de dar prioridad a los pagos de la deuda, que en algunos casos habían sido postergados durante anteriores gestiones. Estos dos aspectos incidieron para que el Presupuesto de Inversión Pública hubiera tenido una ejecución relativamente baja.
- 3.33 En resumen, se concluye que la PSC tiene predeterminada la mayor parte de sus ítems de ingresos y egresos: (i) los montos percibidos y a percibir por regalías y el IEHD dependen de factores no controlables por ella; (ii) los montos por ingresos de peaje también caen fuera de su control; (iii) los recursos en concepto de donaciones y de financiamientos obtenidos directamente, son recibidos de acuerdo con el ritmo de avance de las actividades a las cuales fueron destinados; (iv) los pagos de la deuda están determinados por los planes de amortización de cada una de las operaciones contratadas; y (v) los montos de recursos (transferencias) que debe aportar periódicamente en concepto de contrapartida, para obras realizadas por el SNC financiadas con recursos externos, son determinados por el SNC.
- 3.34 En cambio, la PSC administra los recursos y los egresos de: (i) la prestación de servicios a la comunidad; (ii) la inversión en el desarrollo de obras con recursos propios; y (iii) los trabajos de mantenimiento de la red vial prefectural. En el caso de las recuperaciones, estos ingresos son mayormente aleatorios dependiendo de decisiones del Consejo Departamental.

2. Proyecciones

- 3.35 La capacidad fiscal de la PSC aparece como suficiente para responder a los requerimientos que su funcionamiento demandará en los próximos años y atender las demandas que los proyectos de infraestructura vial a cargo del SNC solicitarán en concepto de contrapartida local. Los ingresos están establecidos por: (i) las regalías de hidrocarburos, cuya proyección refleja el comportamiento del precio de los combustibles (petróleo crudo, gas natural comprimido y gas licuado de petróleo) en el mercado internacional y el volumen de producción esperado⁶. El porcentaje de las regalías se ha mantenido en el 11% sobre el valor monetario estimado; (ii) el IEHD, que supone un crecimiento del 4% anual en la comercialización de los productos en el mercado interno. El crecimiento medio resultante es del 1,68%; y (iii) en menor medida, por las donaciones y financiamientos; estos últimos incluyen los

⁶ Los precios se basan en una "canasta de crudos" en un rango establecido por la OPEP de entre US\$22 y US\$28 por barril y, para el gas, entre US\$1.30 y US\$1.45 por mpc, anticipando, además, un crecimiento del mercado de entre el 6% y el 8%.

recursos a recibir de FONPLATA (cuyo contrato aún no ha sido firmado) por tener como destino el financiamiento complementario de proyectos que están en ejecución liberando, en el corto plazo, recursos propios de la PSC.

- 3.36 En materia de egresos, los corrientes se mantienen en niveles estables, los pagos de la deuda reflejan la amortización de los financiamientos ya contratados y las inversiones con donaciones, financiamientos y recursos propios, el ritmo esperado de ejecución de las obras en marcha. Los aportes de contrapartida para proyectos viales en ejecución por parte del SNC, muestran los montos que la PSC debería aportar sobre la base del ritmo de obra esperado. Los gastos de mantenimiento, superiores a los ingresos por peaje, mantienen un nivel similar al histórico.
- 3.37 La aplicación de las hipótesis descritas muestra que la PSC tendrá la capacidad financiera para hacer frente, durante todo el periodo de construcción del Corredor, a las obligaciones de contrapartida por un total de US\$40,2 millones y, además, generará recursos adicionales por US\$87,5 millones para destinar a otras obras entre 2002 y 2008. El cuadro siguiente presenta los principales rubros de ingresos y gastos y su evolución para el periodo de construcción del Corredor (valores en miles de US\$ equivalentes); los valores para 2002 son los correspondientes al presupuesto aprobado:

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Ingresos							
regalías hidrocarburos	23.946	25.659	26.875	26.878	27.119	27.117	28.350
otras regalías	1.291	1.275	1.265	1.258	1.255	1.255	1.311
IEHD	6.826	6.745	6.686	6.652	6.635	6.635	6.937
total transferencias	32.063	33.679	34.826	34.788	35.009	35.007	36.598
ingresos propios	7.832	5.678	5.630	5.601	5.586	5.586	5.839
donaciones	4.871	4.855	1.356	246	234	223	153
financiamientos	3.802	3.699	2.548				
FONPLATA	5.000	6.300	4.700				
total de recursos	53.568	54.211	49.060	40.635	40.829	40.816	42.590

Egresos							
egresos corrientes	6.658	5.955	6.132	6.133	6.174	6.185	6.476
servicio de la deuda	6.931	6.499	6.065	6.704	4.652	3.742	3.530
Inversiones	17.377	14.084	6.508	246	234	223	153
contrapartidas en ejecución	7.617	8.622	9.400	8.371	3.870	1.963	
otros	4.852	4.794	4.754	4.728	4.716	4.716	4.930
total de egresos	43.435	39.954	32.859	26.182	19.646	16.829	15.089
superávit/déficit	10.133	14.257	16.201	14.453	21.183	23.987	27.501
contrapartida Corredor		2.739	4.825	11.059	9.393	10.509	1.675
superávit luego del Corredor	10.133	11.518	11.376	3.394	11.790	13.478	25.826

H. El aporte de la contrapartida y el Fideicomiso de Aporte Local

- 3.38 El aporte de contrapartida se efectuará bajo los principios establecidos por el DS 26.336, que establece, en el artículo 34, la constitución del Fideicomiso de Aportes Locales (FAL). Este mecanismo requiere ser reglamentado; en el caso particular del Programa, se acordó que: (i) se constituirá el FAL; (ii) el FAL se alimentará mediante aportes directos y automáticos de la fuente de generación de los recursos,

autorizados éstos por la PSC⁷; (iii) la contraparte, a ser aportada por la PSC, provendrá de los recursos del IEHD y de las regalías por hidrocarburos (RH); (iv) los aportes de la PSC tienen un monto máximo preestablecido, equivalente a la estimación de costos resultantes del Programa, más un adicional de 25%; (v) la contraparte requerida por el préstamo del Banco es del 10% y la de la donación de la CE es del 20%; y (vi) el préstamo CAF no requerirá de aportes de contraparte local. El SNC informó que el Reglamento del FAL será elaborado antes del 30 de junio y que lo pondrá a disposición del Banco en esa oportunidad. Serán condiciones especiales previas al primer desembolso: (i) la entrada en vigencia del reglamento operativo del FAL en los términos y condiciones previamente acordados con el Banco; (ii) la constitución del FAL y la apertura de la subcuenta del Proyecto dentro del mismo con un depósito por un monto equivalente a, por lo menos, un millón de dólares (US\$1,000,000), que será destinado a cubrir los costos iniciales de las indemnizaciones por concepto de pago de tierras, mejoras, instalaciones y viviendas afectadas por la constitución de derecho de vía; y (iii) la entrada en vigencia del convenio interinstitucional entre el Ministerio de Hacienda, el SNC y la PSC.

- 3.39 El aporte máximo estimado a cargo de la PSC, correspondiente a la primera fase del Programa, ascenderá a US\$18.75 millones (este valor incluye el monto de inversión, gastos financieros, imprevistos y una reserva por adicionales de hasta el 25% del valor de la contraparte). De negociar el GdB recursos adicionales para contrapartida de cualquier otro ente cofinanciador, el GdB deberá presentar evidencia, como condición previa al primer desembolso, de que el prestatario cuenta con otros recursos alternativos de financiamiento, los que deberán ser reflejados mediante un contrato entre la República de Bolivia y el cofinanciador.
- 3.40 El flujo financiero estimado de los ingresos en concepto de IEHD, legalmente destinados a realizar el aporte de contrapartida, y de las regalías por hidrocarburos (RH), complementariamente utilizadas por la PSC para hacer frente a los requerimiento de contrapartida, presentan una evolución levemente creciente durante los próximos años; las necesidades, en cambio, aumentarán rápidamente en los primeros años de ejecución del Programa, pudiendo generar conflictos entre los aportes de contrapartida y otras necesidades propias de la PSC. El IEHD cubre alrededor de las dos terceras parte de las necesidades de contrapartida, por lo que la PSC deberá hacer uso de las RH, las cuales no está legalmente obligada a destinar a este fin. Por ello, un mecanismo por el cual la PSC destine automáticamente recursos suficientes de las RH es fundamental para evitar demoras en la ejecución debido a falta del aporte de la contrapartida local, repitiendo la experiencia de operaciones anteriores (este mecanismo se describe en el siguiente párrafo). Para evitar discrepancias entre la capacidad (disponibilidad financiera) de aporte de la PSC y las necesidades de ejecución, el GdB dispuso que el flujo del aporte seguirá estrechamente el flujo de ingresos en concepto de IEHD y RH de la PSC o una función lineal (opción a determinar), durante el período de ejecución del Programa, hasta completar el monto comprometido.

⁷ Estos aportes provendrán del TGN en el caso del IEHD y de las empresas productoras de gas y petróleo en lo que respecta a las regalías de los hidrocarburos.

- 3.41 El procedimiento para realizar estos aportes tendrá las siguientes características u otras que produzcan similares resultados. Este procedimiento se reflejará, entre otros aspectos, en el Reglamento Operativo del FAL, que formará parte de las condiciones previas al primer desembolso:
- a. El SNC constituirá el Fideicomiso de Aportes Locales (FAL), establecido en el artículo 34 del DS 26.336;
 - b. El FAL será administrado aplicando el Reglamento Operativo estipulado en el art. 34 II, el que deberá estar vigente previo al primer desembolso;
 - c. El FAL contará con una cuenta para la Prefectura de Santa Cruz y subcuentas por ente financiero;
 - d. El aporte de la PSC al Proyecto, en lo que corresponde al financiamiento del Banco y de las otras instituciones financiadoras, se hará en función del cronograma financiero y monto total que se acuerde entre la PSC, el MH y el SNC. Para ello, estas entidades firmarán un acuerdo interinstitucional que detalle sus responsabilidades y atribuciones (la vigencia de este acuerdo formará parte de las condiciones previas al primer desembolso);
 - e. Los recursos al FAL correspondientes al Proyecto se depositarán automáticamente en la subcuenta pertinente. Para ello, la PSC solicitará al Ministerio de Hacienda depositar los recursos del IEHD y de las regalías de hidrocarburos en la cuenta FAL. Esta solicitud formará parte del acuerdo interinstitucional mencionado en el inciso anterior.;
 - f. Los recursos depositados en la subcuenta no tienen vencimiento y su único uso es el financiar las actividades del proyecto y realizar los pagos a contratistas, proveedores, consultores, etc., que hará el SNC;
 - g. El SNC rendirá cuentas periódicamente a la PSC respecto del uso de los recursos;
 - h. La PSC no podrá limitar el flujo de fondos salvo por causas previamente acordadas y contenidas en el acuerdo interinstitucional;
 - i. El compromiso financiero de la PSC cesará cuando sus aportes hayan alcanzado el monto total establecido;
 - j. Al finalizar el proyecto, de haber saldo a favor de la PSC, éste le será devuelto; y
 - k. El fideicomiso, bajo ciertas normas, podrá devengar intereses, los que serán propiedad de la PSC.

I. Estado de preparación del Programa

1. Obras

- 3.42 El GdB dispone de estudios técnicos completos y actualizados, los que fueron realizados por CVI, consorcio que planteó la propuesta de concesión de iniciativa privada y que, luego de la evaluación y ajuste a ser efectuados por el SNC, se utilizarán para construir este proyecto. El GdB, conforme a la ley, resarcirá al consorcio que preparó toda la documentación y planos, por lo que la propiedad intelectual de esta información es ahora del GdB. El Banco emitió guías claras acerca de la información requerida para completar los planos. Entre los temas pendientes están la incorporación de los nuevos espesores de pavimento, el ajuste de la rasante del proyecto y el cálculo del movimiento de tierras, la actualización de las fuentes de materiales, incorporación de los detalles de los drenajes menores, incluyendo alcantarillas transversales y canales de desagüe longitudinales y de pie de talud. Durante la finalización de los diseños el Banco acompañará la labor del SNC, para asegurar que los mismos se completarán a tiempo y con la calidad requerida para su ejecución.
- 3.43 Asimismo, el SNC también deberá completar los pliegos de licitación de mantenimiento, rehabilitación y construcción de los distintos tramos del proyecto. Estos pliegos deben ir acompañados de las respectivas especificaciones técnicas. Estas tareas también formarán parte de las condiciones contractuales propuestas.

2. Temas ambientales

- 3.44 El Viceministerio de Medio Ambiente, Recursos Naturales y Desarrollo Forestal concedió la licencia ambiental (DIA) para que el SNC pueda realizar las obras en todo el Corredor vial. Dada la magnitud y la complejidad de los impactos directos e indirectos, durante la preparación del Proyecto se estimó conveniente desarrollar por separado todos los aspectos socioambientales del Proyecto para lo cual se diseñó el Proyecto de Protección Ambiental y Social del Corredor Santa Cruz – Puerto Suárez (BO-0033), para mitigar esos impactos y garantizar la aplicación homogénea de criterios rigurosos de protección y mitigación ambiental independientemente de quien resulte el ejecutor del tramo.
- 3.45 Diversos estudios ambientales, de creciente profundidad, fueron realizados durante la preparación del proyecto vial y del presente Proyecto: (i) un primer Estudio de Evaluación de Impacto Ambiental (EEIA), elaborado conjuntamente con los estudios de ingeniería de la carretera; (ii) una Evaluación Ambiental Estratégica (EAE) y la revisión y complementación del EEIA anterior; (iii) un estudio especial del Sistema de Regulación de Tenencia de Tierras; (iv) el Plan Operativo que detalla las acciones del Proyecto; (v) un Informe de un Panel Asesor de Alto Nivel; y (vi) un nuevo EEIA, sobre la base del diseño final de la carretera, presentado por un consorcio privado.
- 3.46 La estrategia de mitigación adoptada actuará en varios frentes; (i) clarificando los derechos de propiedad sobre la tierra y retornando al Estado grandes extensiones

de tierras fiscales aptas para el manejo forestal; (ii) ordenando la ocupación del territorio; (iii) fortaleciendo la gestión de las áreas protegidas, especialmente las tareas de protección; (iv) fortaleciendo la fiscalización de bosques y controlando el desmonte ilegal; (v) promoviendo prácticas de aprovechamiento sostenible de los recursos naturales; y (vi) la reposición de las pérdidas a los directamente afectados por el Proyecto Vial, en calidad superior a la condición presente. El Informe de Proyecto del BO-0036 fue analizado por el CESI el 15 de marzo de 2002; El Informe de Proyecto del BO-0033, lo fue el 19 de febrero de 2002.

3. Licitaciones

- 3.47 El SNC no ha publicado aun el Aviso General de Adquisiciones en el periódico “*Development Business*” de las Naciones Unidas ni cuenta con la conformidad al modelo de pliegos para las licitaciones públicas internacionales de las obras de la operación propuesta. Las obras de construcción y pavimentación serán todas ellas licitadas mediante Licitación Pública Internacional (LPI), al igual que las obras de rehabilitación en ripio; por su monto, el mantenimiento se licitará mediante Licitación Pública Nacional (LPN). La supervisión y los estudios especiales se contratarán por Concurso Público Internacional (CPI). El SNC se encuentra preparando los términos de referencia (TdR) para la contratación de la supervisión los que, conjuntamente con el contrato y documentos del concurso, y los correspondientes a las obras en los tramos de ripio, deberán contar con la no objeción del Banco.

4. Derecho de vía

- 3.48 Se prevé que las obras del Programa serán ejecutadas dentro del derecho de vía (DdV) que ejerce el SNC, que abarca no menos de 50 metros a cada lado del eje del Corredor (con la sola excepción de las travesías urbanas) y está prácticamente libre de ocupación poblacional. El SNC ha iniciado el proceso de saneamiento y liberación del DdV de todos los tramos a ser pavimentados. Antes de la ejecución de obras, y donde existan servicios públicos afectados por ellas, el SNC deberá obtener el compromiso de las respectivas empresas de colaborar en lo que sea necesario para su realización.

J. Adquisición de bienes y servicios

- 3.49 Las obras serán ejecutadas por empresas constructoras privadas; la supervisión de obras y la ejecución de los estudios y servicios de asistencia técnica estarán a cargo de firmas consultoras especializadas independientes. La contratación de obras, bienes y servicios de consultoría con recursos del Banco se llevarán a cabo en conformidad con las políticas estándares del Banco para esta materia. Antes del inicio de la obra vial, el SNC presentará evidencia que su Gerencia Socioambiental y el Viceministerio de Medio Ambiente, Recursos Naturales y Desarrollo Forestal del Ministerio de Desarrollo Sostenible y Planificación (VMARNDF) han proporcionando capacitación ambiental al Fiscal Socioambiental, al Supervisor Socioambiental y al contratista de la obra; esta capacitación abarcará tanto conceptos generales de protección ambiental, como los específicos a la obra y que forman parte de la licencia ambiental. Los pliegos incluirán estas exigencias.

- 3.50 El SNC asumirá la responsabilidad de la administración de esos contratos y la fiscalización de los servicios de las firmas consultoras. Su capacidad y experiencia y la asistencia del GTA serán suficientes para cumplir con esa función. Gran parte de las adquisiciones requerirán licitación pública internacional. El *Plan de adquisiciones* se presenta en el Anexo 2. Se aplicarán los procedimientos estándares del Banco para la adquisición de bienes y para la ejecución de obras del Proyecto. Se recurrirá a procedimientos de licitación pública internacional cuando se utilicen los recursos del financiamiento del Banco para la adquisición de bienes cuyo valor sea igual o superior al equivalente de US\$350.000 y la contratación de obras cuyo valor sea igual o superior al equivalente de US\$3.000.000.
- 3.51 La adquisición de servicios de consultoría se llevará a cabo de conformidad con los procedimientos estándares del Banco para estos propósitos y los procedimientos indicados en el Documento GN-1679-3. Se utilizará concurso público internacional para la adquisición de servicios de consultoría cuyo valor sea igual o superior a US\$200.000. Para este Proyecto, en los casos de Selección Basada en la Calidad y en el Costo para firmas consultoras, el peso relativo del precio como criterio de evaluación no superaría el 20% y el elemento técnico o de calidad de oferta no podría ser menor al 80%.
- 3.52 Para las obras de rehabilitación y mantenimiento en ripio, así como para la construcción de puentes se podrá licitar la ejecución de obras mediante el sistema de ajuste alzado. Para propósitos de este Proyecto, se entenderá por contratos de ajuste alzado o suma alzada la contratación de una obra cuyo precio se fija a un tanto global y requiere, por lo tanto, una invariabilidad de la obra que corresponda a esa invariabilidad en el precio. Los términos y condiciones de este tipo de contratación deberán ser los acordados previamente con el Banco.

K. Período de ejecución y calendario de desembolsos

- 3.53 El plazo para la ejecución y desembolso de los recursos del préstamo será de 5 años contados a partir de la vigencia del Contrato de Préstamo y dichos recursos no podrán desembolsarse en un plazo menor a 3 años. El plazo para inicio material de obras y estudios especiales es de 2 años. En el cuadro adjunto se presenta el cronograma de desembolsos previstos (valores en miles de US\$).

	2003	2004	2005	2006	2007	total
BID	8.703	18.884	25.913	16.338	5.163	75.000
aporte Local	2.890	3.668	4.731	2.870	841	15.000
total	11.593	22.552	30.644	19.208	6.003	90.000

L. Seguimiento y evaluación

- 3.54 El seguimiento se hará mediante: (i) informes anuales de ejecución, los que serán presentados al Banco dentro del primer trimestre de cada año calendario, conteniendo los resultados del Proyecto, evaluados con base en los indicadores de seguimiento establecidos en el Marco Lógico del Proyecto (Anexo I). Asimismo, estos informes incluirán la siguiente información: (i) avances alcanzados en relación con los

indicadores de ejecución y calendario de desembolsos acordados para este Proyecto; (ii) calendarios actualizados de ejecución y desembolso en relación con el resto del Programa; (iii) programa de labores y plan de acción detallado para los dos semestres siguientes; (iv) misión anual de monitoreo y evaluación, a realizarse luego de presentado el informe del primer semestre del año; y (v) la presentación del informe sobre el avance de ejecución del Proyecto BO-0033 dará lugar a una misión de administración del Banco para este Proyecto y para el Proyecto BO-0033, misión de la que podrá participar la CAF, la UE y otros cofinanciadores.

M. Evaluación “ex-post”

- 3.55 De conformidad con las políticas del Banco, se consultó con el GdB y éste aceptó realizar, bajo su propia cuenta, una evaluación “ex-post” de la primera fase. El GdB y el SNC presentarán al Banco al final del tercer año contado a partir de la fecha del último desembolso del financiamiento de este Proyecto, un informe de evaluación “ex-post” sobre los resultados del Proyecto, de conformidad con las pautas y metodología acordadas con el Banco. La evaluación “ex-post” se realizará con una metodología similar a la utilizada en el análisis “ex-ante” del Proyecto y deberá incluir un detalle de: (a) costo-beneficio; (b) impacto distributivo; y (c) otros efectos socioculturales. Para efectos de esta evaluación se aprovecharán los sistemas de información y seguimiento establecidos para la evaluación intermedia (§2.26), relativa al cumplimiento de los hitos de la segunda fase (§2.24). La evaluación “ex-post” no será requisito para financiar la segunda fase.

N. Ejecución contable y financiera y auditoría

1. Desembolsos y control contable-financiero

- 3.56 El SNC será responsable ante el Banco por: (i) la implementación y mantenimiento de adecuados sistemas para la administración de los contratos, administración contable-financiera y del control interno para el manejo de los recursos del Proyecto de acuerdo a lo dispuesto en la cláusula 7.01 de las normas generales de los contratos de préstamos; (ii) presentación de las solicitudes de desembolsos y justificaciones de gastos de acuerdo a los requerimientos del Banco; (iii) presentación de informes semestrales sobre el Fondo Rotatorio dentro de los sesenta (60) días del cierre de cada semestre; (iv) preparación y presentación de los informes financieros consolidados del Proyecto y del Organismo Ejecutor, así como de otros informes financieros que sean requeridos por el Banco; y (v) mantener cuentas bancarias exclusivas y separadas para el manejo de los recursos del financiamiento en el Banco Central de Bolivia y en los bancos comerciales, para otros financiadores y de la contrapartida local.

2. Auditoría externa

- 3.57 El SNC deberá presentar anualmente al Banco, y dentro de los ciento veinte (120) días del cierre de cada ejercicio fiscal, los estados financieros anuales del Proyecto y del SNC es su calidad de ejecutor, auditados por una firma privada de auditores independiente de acuerdo con los requerimientos del Banco. Adicionalmente, el

SNC presentará al Banco, dentro de los sesenta (60) días del cierre de cada semestre, un informe semestral sobre la auditoría operacional y financiera del Proyecto, incluyendo un informe específico sobre el examen de las solicitudes de desembolsos presentadas al Banco y otro informe sobre el Fondo Rotatorio. Los términos de referencia para las auditorías serán previamente aprobados por el Banco.

- 3.58 En la selección y contratación de la firma de auditoría se utilizarán los procedimientos del Banco para la licitación de firmas de auditoría. Se recomienda la contratación del auditor por un período no inferior a 3 años, sujeto a una cláusula de término del contrato por eventual inadecuado desempeño. El mismo auditor será responsable por los trabajos de auditoría externa y los costos de auditoría serán financiados con los recursos del préstamo del Banco.

3. Fondo rotatorio

- 3.59 El fondo rotatorio del Proyecto, en un todo de acuerdo a las prácticas vigentes, ascenderá al 5% del monto del préstamo, es decir, US\$3,5 millones.

O. Mantenimiento

- 3.60 Dada la importancia que posee el mantenimiento de las obras a realizar para asegurar que se obtienen los beneficios esperados, el Prestatario se comprometerá a conservar todas las obras comprendidas en el Corredor, mantenimiento que será hecho de acuerdo a normas técnicas generalmente aceptadas. Asimismo, se comprometerá a presentar al Banco, a partir del segundo año de ejecución y hasta cinco (5) años después del último desembolso de los recursos del financiamiento, un informe anual de mantenimiento de la Red Fundamental del país.
- 3.61 Este informe, a entregarse el primer trimestre de cada año, además de la información acerca del mantenimiento de la Red Fundamental, contendrá información de naturaleza general sobre el SNC y la estructura institucional y forma en que el mantenimiento se realiza (número y naturaleza de los contratos, monto pagado, red cubierta, resultados esperados, etc.), el inventario de la RVF y su condición, una evaluación de la ejecución del mantenimiento durante el año anterior y el plan vigente para el ejercicio en curso, información sobre accidentes de tránsito, resultados de los controles de carga y dimensiones y, de haber efectuado conteos de tránsito en los caminos del Corredor, los resultados de éstos y su comparación con los proyectados. En particular, el informe abundará sobre el funcionamiento y financiamiento de la CNCV.
- 3.62 Si el Banco comprobara, con base en las inspecciones realizadas, que el mantenimiento efectuado del Corredor fuera inferior a niveles técnicamente aceptables, el Prestatario adoptará las medidas necesarias para que las deficiencias sean corregidas.

IV. VIABILIDAD Y RIESGOS

A. Beneficios

- 4.1 Los beneficios esperados son: (i) disminución del costo de transporte; (ii) mejores condiciones de acceso para el transporte de personas y de la producción agrícola, pecuaria e industrial; (iii) mayor seguridad en el transporte de personas y cargas, reduciendo riesgos de accidentes, disminuyendo el tiempo de viaje y optimizando itinerarios; y (iv) disminución del costo de mantenimiento de la carretera. El Programa beneficiará a todos los residentes del país y, en especial, a quienes viven en la región de Santa Cruz. Asimismo, beneficiará el tráfico internacional de mercaderías.

B. Viabilidad institucional

- 4.2 El Programa será ejecutado por el SNC, que posee amplia experiencia en la ejecución de programas con instituciones multilaterales de crédito, particularmente con el Banco. Si bien anteriores préstamos presentaron dificultades de ejecución, ellas no se debieron tanto a problemas institucionales, como a restricciones en materia de aporte de contrapartida. Los análisis financieros realizados en la preparación de la operación permiten prever que estos hechos no debieran repetirse.
- 4.3 Adicionalmente, el GdB inició en el año 2001 la institucionalización del SNC; y existe un gran compromiso político y consenso social alrededor de la importancia de este proceso, así como de la necesidad del Corredor. Por otra parte, el Banco Mundial adelanta un proyecto orientado a fortalecer la capacidad del Gobierno para manejar la red vial nacional, cuyas acciones complementan la acción del BID para fortalecer al sector, mediante el préstamo 1039/SF-BO (§3.12). Para verificar el cumplimiento de los compromisos adquiridos por el GdB a través del ARI, se constituyó un comité (CAS/SNC) para dar seguimiento al proceso, el cual incluye al Banco Mundial y un Comité Consultivo de Donantes. La medición objetiva del grado de cumplimiento del ARI se hace a través de indicadores y metas de desempeño detallados y de fácil medición, con metas anuales de cumplimiento. Por el efecto que podría tener el proceso de institucionalización en la ejecución del Proyecto, en el Marco Lógico del Proyecto (Anexo I) se han incorporado seis indicadores del ARI para verificar el cumplimiento de estos compromisos (§3.10).

C. Viabilidad técnica

- 4.4 El GdB dispone de diseños y estudios actualizados realizados por CVI, como parte de la propuesta de concesión por iniciativa privada, y que, luego de la evaluación y ajuste efectuados por el SNC, se utilizarán para construir este proyecto. Los estudios técnicos desarrollados por CVI fueron realizados bajo criterios y métodos modernos y con estándares de ingeniería aceptados internacionalmente. Los precios unitarios fueron revisados y ajustados con base en sistema de costeo del SNC, el cual es actualizado periódicamente. Además, el SNC realizó comprobaciones en campo sobre la calidad y disponibilidad de materiales que permitieron verificar la razonabilidad de los costos del programa.

- 4.5 El estándar técnico adoptado en el proyecto ingenieril responde al escenario de demanda moderada, con una solución en pavimento asfáltico. Este diseño redujo, dentro de lo técnicamente aceptable, las especificaciones técnicas de la carretera, sin deterioro de la calidad de servicio que ésta brindará a los usuarios ni merma en su vida útil. El supuesto subyacente es que, si la demanda real supera las proyecciones, el diseño adoptado permitirá refuerzos en su pavimento que prolongarán su vida útil;
- 4.6 El proyecto de ingeniería es relativamente simple de ejecutar, residiendo su complejidad más en el volumen del emprendimiento a acometer que en sus características técnicas. Por ende, el proyecto de carretera no posee problemas de viabilidad técnica.

D. Viabilidad económica

- 4.7 Los estudios realizados identifican este Corredor como uno de demanda potencial relativamente alta, pese a la inexistencia de transitabilidad permanente brindada por el camino en sus actuales condiciones. Este proyecto es, en los hechos, y en su mayor parte, una construcción nueva (“*greenfield project*”), que requirió un análisis pormenorizado para establecer los escenarios posibles de demanda.
- 4.8 Durante su evaluación, se evaluó la posibilidad de construir el Corredor como un emprendimiento mixto público-privado; sin embargo, el análisis demostró que si bien este esquema mantenía dicha factibilidad económica, el mismo no poseía factibilidad financiera, lo que llevó al GdB a descartar la posibilidad. Asimismo, existía la alternativa teórica de mejorar, con recursos públicos, al ferrocarril; la decisión en este caso fue descartada pues este modo de transporte no podría proveer los servicios buscados por la población aun cuando se invirtieran recursos abundantes en él, concluyéndose que la carretera podía prestar servicios tanto complementarios como competitivos al ferrocarril (§1.12).
- 4.9 La factibilidad económica de proyecto es positiva, presentando para el escenario de demanda base un Valor Actual Neto (VAN) de US\$119 millones y una TIR del 19%. Dicha

viabilidad refleja la bondad de la estrategia planteada de realizar la inversión de manera paulatina, concentrándola inicialmente en los tramos de mayor tránsito y dando transi-

tabilidad a todo el Corredor. Al considerar la elasticidad de la demanda con respec-

Análisis de sensibilidad a variaciones en los costos y beneficios (en millones US\$ y porcentajes)				
escenario	Variable		Indicador	
	Costo de Inversión	Beneficios	VAN (12%)	TIR
base (sin peaje)	+20%		\$75.9	15.9
	-20%		\$162.6	23.3
		+20%	\$196.5	22.8
		-20%	\$42.0	14.7
peaje internacional (US\$0,0122/km)	+20%		\$55.6	14.9
	-20%		\$142.2	22.2
		+20%	\$172.1	21.8
		-20%	\$25.7	13.7

to al peaje, en el escenario más crítico el VAN baja a US\$99 millones y la TIR a 18%, manteniendo el proyecto una rentabilidad atractiva. El siguiente cuadro resume los resultados del análisis de sensibilidad de la rentabilidad del proyecto ante variaciones en los costos o en los beneficios. El proyecto mantiene una rentabilidad económica aceptable en todos los escenarios.

- 4.10 Los tránsitos medios diarios actuales pasarán de los 80 a 120 vehículos diarios presentes en la actualidad, y una vez que el Corredor se complete en 2008, a 976, 697, 464 y 678 vehículos/día, para los tramos Paraíso – El Tinto, El Tinto – San José, San José – Roboré y Roboré – Puerto Suárez, respectivamente. Ya para el año 2024 se espera el siguiente tránsito diario en esos mismos tramos: 1.977, 1.598, 1.106 y 1.536 vehículos/día. El siguiente cuadro resume los TPDA para los principales tramos del proyecto a lo largo de la vida útil de la carretera, considerando los escenarios con y sin peaje. También es importante destacar que a lo largo del Corredor el porcentaje de vehículos pesados oscila alrededor del 50%, reflejando así la importancia del Corredor en el mejoramiento de la productividad de la región de Santa Cruz y de Bolivia en general. Las tasas de crecimiento del tránsito que resultan del análisis de demanda fluctúan por tramo. En términos generales, en los cuatro años después de completar todo el Corredor se produce un fuerte crecimiento, reflejo de la expansión de la frontera agrícola y del tránsito atraído y generado por el Corredor. Posteriormente, se produce un crecimiento moderado que oscila entre un 2% y 3% anual.

Proyecciones de tránsito en tramos principales de la carretera Paraíso – Puerto Suárez								
TPDA Escenario Base – Sin peaje					TPDA Escenario con tarifas de peaje US\$0,012/Km			
AÑO	1: PARAI- SO - ELA TINTO	2: EL TIN- TO - SAN JOSE	3: SAN JOSE – ROBORE	4: ROBORE – PTO SUA- REZ	1: PARAI- SO - EL TINTO	2: EL TIN- TO - SAN JOSE	3: SAN JOSE – ROBORE	4: ROBORE – PTO SUAREZ
2002	87	55	28	24	87	55	28	24
2003	190	72	43	39	190	72	43	39
2004	293	192	44	43	293	192	44	43
2005	361	212	53	189	361	212	53	189
2006	496	336	256	319	496	336	241	319
2007	816	563	373	547	766	529	350	547
2008	976	697	464	678	917	655	435	678
2009	1.203	895	616	866	1.130	840	578	813
2010	1.396	1.052	727	1.013	1.310	988	682	951
2015	1.707	1.296	906	1.239	1.602	1.216	850	1.162
2020	1.850	1.454	1.009	1.386	1.739	1.366	948	1.303
2024	1.977	1.598	1.106	1.536	1.861	1.504	1.041	1.445

- 4.11 En el desarrollo del proyecto ha sido preocupación permanente del GdB y del Banco la disposición y capacidad de pago de los usuarios, en vista que las tarifas de peaje vigentes no se actualizan por inflación desde hace varios años. En este programa se busca destinar la recaudación de peaje a la operación y mantenimiento de

la carretera, como medio para garantizar su sostenibilidad. En el estudio de factibilidad se consideraron tres escenarios que reflejan la posible elasticidad de la demanda respecto a distintos niveles de tarifa. En todos los escenarios el efecto de la contracción de la demanda debido al monto de la tarifa no fue muy significativo, provocando en el escenario más crítico que la rentabilidad económica del proyecto apenas bajara en un 1% respecto a la TIR sin peaje. De este modo, se demostró que es viable que los usuarios contribuyan al mantenimiento y operación del Corredor.

E. Viabilidad financiera

- 4.12 El Programa, a ser completado en dos fases, posee una gran importancia debido a los montos de inversión involucrados y al peso que el sector vial tiene en la inversión pública global. Con una inversión total de más de US\$376 millones en obra, supervisión y actividades relacionadas, el Corredor poseerá un peso de suma importancia sobre las

principales variables de la economía. Los números son significativos, como muestra el cuadro para el periodo de construcción 2003-2008, el periodo crítico (2004-2007) y el año de mayor impacto en las cuentas fiscales (2005). Las cifras arriba mencionadas establecen la importancia del Corredor en términos del PIB, la inversión pública y el presupuesto de inversión del SNC. También, como se demuestra mediante el análisis presupuestario del SNC y la PSC, estas condiciones son alcanzables con el apoyo del Banco y otras instituciones financieras.

Variables Macroeconómicas Seleccionadas (%)			
variable	total	período crítico	año crítico
	2003-2008	2004-2007	2005
PIB	0,5	0,7	1,0
GP	0,8	1,0	1,4
IP	6,7	8,7	11,9
ISNC	28,7	36,0	43,6
PIB= producto interno bruto; GP= gasto público; IP: inversión pública; ISNC= inversión del SNC			

- 4.13 La contrapartida local del Programa, a cubrirse con recursos de la PSC, asciende a US\$27 millones. Los ingresos presupuestarios propios y por transferencias, ascendieron a US\$50,3 millones, US\$62,4 millones y US\$53,6 millones para los años 2000, 2001 y 2002, respectivamente; de mantenerse este nivel de ingresos, lo cual supone un escenario conservador, el aporte de la PSC al Programa sería inferior al 15,5% del promedio de ingresos del trienio. El análisis de las finanzas de la PSC y el SNC, muestra que cuentan con la capacidad financiera para atender sus obligaciones y colocar oportunamente los recursos financieros para atender los compromisos que asumirán con este Programa.

F. Viabilidad social y ambiental y recomendaciones

1. Impactos esperados

- 4.14 Dada la naturaleza de la carretera a ser construida, prácticamente un proyecto nuevo, en una zona geográfica muy amplia, de gran vulnerabilidad socioambiental y con un grado de desarrollo muy elemental y poco consolidado, pero también con un enorme potencial económico, la preparación del Proyecto ha tenido en cuenta

tanto los impactos directos de la construcción como los indirectos, acumulativos y de largo plazo.

- 4.15 Dada la magnitud y la complejidad técnica e institucional de los impactos indirectos, durante la preparación del Proyecto se estimó conveniente separar el financiamiento de las actividades de construcción de obra de la mitigación de sus impactos ambientales, preparando un proyecto independiente para atender estos temas. Así, el Banco está en proceso de aprobar el Proyecto de Protección Ambiental y Social del Corredor Santa Cruz – Puerto Suárez (BO-0033), que cubre los impactos directos e indirectos para el Corredor en su práctica totalidad y garantiza la aplicación homogénea de criterios rigurosos de protección y mitigación ambiental independientemente de quien resulte el ejecutor del tramo. El BO-0033 colocó las versiones integrales de la Evaluación Ambiental Estratégica (EAE) y la Revisión de los Estudios de Evaluación de Impactos Ambientales (EEIA) a disponibilidad del público en el sitio del Banco en INTERNET <http://www.iadb.org/regions/re1/eia/bo0036/index.htm>, desde el 4 de agosto de 2000. El Informe de Proyecto BO-0033 fue enviado al “*Public Information Center*” (PIC) el 4 de marzo de 2002 y aprobado por el CESI el 19 de febrero de 2002. Dicho informe describe en detalle los programas ambientales. En los párrafos siguientes se presenta un resumen de dichos aspectos.
- 4.16 La construcción y mejoramiento del Corredor Santa Cruz - Puerto Suárez, generará una importante expansión de la frontera agropecuaria y la explotación forestal. Estos y otros impactos solamente podrán llegar a ser positivos siempre y cuando se controlen y mitiguen aquellos impactos socioambientales negativos para los cuales ha sido diseñado el BO-0033. Para esto es indispensable que los programas previstos por el BO-0033 sean implementados en las fechas y forma establecidas. El BO-0033 incluye todas las acciones de mitigación ambiental y cubre los costos correspondientes a los impactos indirectos (Plan de Acción) que ocasione la mejora del Corredor. Con relación a los impactos directos (los programas del PPM-PASA), el BO-0033 incluye acciones de mitigación ambiental y cubre los costos correspondientes a la primera fase de obras del Proyecto Vial. La mitigación de los impactos directos referentes a la segunda fase de obras deberán ser financiadas por el BO-0036, siguiendo criterios uniformes a los adoptados para este Proyecto.
- 4.17 El costo de la mitigación de impactos, hace parte del presupuesto de construcción de la carretera para cada tramo y comprende las medidas y obras requeridas por el EIA del Proyecto Vial en conformidad con las normas técnicas ambientales y el Código de Conducta de los trabajadores. El cumplimiento de dichas medidas será exigido a los contratistas de construcción por la Supervisión Ambiental del BO-0033.
- 4.18 Para atender a los impactos indirectos, el Plan de Acción del BO-0033 desarrollará los siguientes programas: (i) saneamiento, titulación y registro de tierras; (ii) programa indígena; (iii) conservación ambiental (manejo de las áreas protegidas y conservación de bosques); (iv) fortalecimiento institucional y desarrollo sostenible municipal; y (v) comunicación. El BO-0033 prevé una inversión de US\$15,4 millones.

- 4.19 Para atender a los impactos directos el PPM-PASA del BO-0033 desarrollará los siguientes programas y actividades: (i) reposición de pérdidas (reposición de viviendas, compensación económica y rehabilitación socioeconómica de la población afectada, mitigación y compensación de impactos socioeconómicos de construcción sobre las comunidades vecinas); (ii) protección y rescate del patrimonio arqueológico y cultural; (iii) información e interacción social; (iv) supervisión y monitoreo socioambiental de la obra; y (v) fiscalización socioambiental de la autoridad ambiental competente. El PPM-PASA prevé una inversión de US\$5,0 millones. Las indemnizaciones por expropiación y pago de mejoras dentro del Derecho de Vía serán financiadas por el BO-0036.
- 4.20 El Viceministerio de Medio Ambiente, Recursos Naturales y Desarrollo Forestal concedió la licencia ambiental (DIA) para que el SNC pueda realizar las obras en todo el Corredor Vial.
- 4.21 El BO-0033 fue ampliamente discutido con los más diversos sectores de la sociedad y existe el apoyo generalizado para lograr su concreción. De hecho, tanto la carretera como las medidas socioambientales propuestas viabilizan antiguas reivindicaciones de la población de la región. La concertación lograda y los diversos mecanismos de consulta utilizados dan legitimidad al BO-0033 y sus Programas y viabilizan la ejecución del Proyecto.
- 4.22 La política OP710 del Banco fue considerada en el diseño del BO-0033 y prevé los procedimientos necesarios para el reasentamiento de las familias de bajos ingresos. De las 52 familias que serán afectadas por la implantación del DdV, 48 serán reubicadas en el mismo terreno y 4 serán reasentadas en lotes diferentes, todas en viviendas con patrón superior al actual.
- 4.23 Con el objetivo de uniformar los criterios y parámetros de control ambiental a ser utilizados en la construcción de todos los tramos del Corredor y para lograr que el mismo se desarrolle de manera sostenible, el GdB ha acordado con el Banco hacer obligatorio el cumplimiento de las medidas de control ambiental que están especificadas en este informe y en el Plan Operativo del BO-0033 independientemente de la fuente de financiación.
- 4.24 Para asegurar la adecuada implantación de las medidas ambientales previstas, se recomienda que el Contrato de Préstamo incluya las siguientes cláusulas contractuales:
- 4.25 **Condición de primer desembolso:** BO-0033 elegible para desembolsos.
- 4.26 **Condición previa a la adjudicación de la licitación de la obra Tramo Paraíso - El Tinto:** el Prestatario, por intermedio del Organismo Ejecutor, deberá presentar, a satisfacción del Banco un informe describiendo el avance en la ejecución del BO-0033. Este informe dará lugar a una misión de administración conjunta de los equipos de proyecto de los BO-0033 y BO-0036 y la Representación, misión a la que se podrá invitar a la CAF, la CE y otros financiadores. Este informe deberá incluir, entre otros aspectos, la siguiente evidencia:

- a. Que la liberación del DdV del Tramo Paraíso-El Tinto ha concluido, para lo cual: (i) la reposición o compensación o indemnización total de las pérdidas de tierras, mejoras e instalaciones afectadas por la constitución del DdV y, en el caso de viviendas, que la reposición de las mismas haya finalizado o, para aquellas en que dicho proceso no haya concluido, que las mismas se encuentren en carácter de “protegidas”⁸; y (ii) la rehabilitación socioeconómica ha sido iniciada para los predios, familias e individuos afectados por la habilitación del DdV⁹;
 - b. Que han sido contratados los consultores individuales para la Supervisión Socioambiental del SNC, los consultores para la Fiscalización Socioambiental a cargo del VMARNDF y el Auditor Socioambiental; y que los mismos fueron capacitados en los temas y las características ambientales del Programa, especialmente lo referido a la mitigación de los impactos directos y la responsabilidad ambiental de contratista y supervisor de obra;
 - c. Que las actividades de Acción Social y Gestión del Programa de Reposición de Pérdidas están siendo ejecutadas;
 - d. Que el Ministerio de Desarrollo Sostenible y Planificación ha desembolsado los recursos para la constitución de los tres Fondos de Fideicomiso, administrados por el Fondo para el Desarrollo de los Pueblos Indígenas de América Latina y el Caribe (Fondo Indígena), Fundación para el Desarrollo del Sistema Nacional de Áreas Protegidas (FUNDESNAP) y Fundación Protección y Uso Sostenible de Medio Ambiente (Fundación PUMA);
 - e. Que se hallan en ejecución las actividades de saneamiento (regularización), titulación y registro de tierras en los municipios de Pailón, San José de Chiquitos, Roboré, El Carmen Rivero Torres, Puerto Suárez y Puerto Quijarro, y en las Áreas Protegidas de San Matías y Otuquis, a cargo de las firmas especializadas contratadas para tales propósitos; y
- 4.27 Con respecto a la liberación del DdV, el BO-0033 estipula como objetivos: (i) liberar oportunamente las áreas del DdV necesarias para el mejoramiento o construcción de la carretera; (ii) reponer o compensar adecuadamente las pérdidas de tierras, mejoras, viviendas e instalaciones afectadas por la constitución del DdV; (iii) mitigar y compensar los diversos impactos socioeconómicos que la construcción, presencia y operación de la carretera causarán en las comunidades vecinas; y (iv) asegurar la rehabilitación socioeconómica de la población afectada (BO-0033, ¶2.33 de la Propuesta de préstamo).

⁸ Para propósitos de este Proyecto, se entenderá por “vivienda protegida” aquella que estando dentro del tramo a ser construido no tiene su situación saneada. Para éstas, el Organismo Ejecutor establecerá una zona de protección no inferior a 500 metros a cada lado de la vivienda en cuestión.

⁹ En los pocos casos de población rural vulnerable afectada, el Proyecto BO-0033 prevé la rehabilitación conducida de la misma dentro de la porción remanente del predio, y o el reasentamiento de eventuales pequeños poseedores desalojados.

- 4.28 **Otras condiciones contractuales:** los pliegos de licitación de las empresas constructoras y los pliegos del concurso público de la supervisión de obra de ingeniería y sus respectivos contratos, para el tramo financiado por el Banco, deberán incluir la obligación de cumplir y hacer cumplir: (i) las especificaciones técnicas ambientales; (ii) los procedimientos de control y de gestión ambiental de obra establecidos en el Plan Operativo del BO-0033, y de conformidad con la Resolución del Directorio del SNC.

G. Equidad social y pobreza

- 4.29 Si bien el Proyecto atravesará áreas deprimidas, cuya población pertenece en general a los estratos sociales de bajos ingresos, los beneficios esperados de la carretera serán apropiados principalmente por comerciantes y productores agrícolas e industriales de Santa Cruz y Puerto Suárez. El Proyecto no está dirigido directamente al alivio a la pobreza ni beneficia mayoritariamente a la población de bajos ingresos. De lograrse los objetivos de desarrollo, sin embargo, esta población tendrá ocasión de apropiarse de una parte importante de estos beneficios. Por las razones antes expuestas, esta operación no califica como un proyecto que promueva la equidad social, como se describe en los objetivos clave para la actividad del Banco contenidos en el informe sobre el Octavo Aumento General de Recursos (Documento AB-1704). De manera similar, esta operación no califica como un proyecto orientado a la reducción de la pobreza (PTI).

H. Riesgos

- 4.30 Los beneficios de la carretera solamente se materializarán si ésta se construye en su totalidad. Los principales riesgos identificados son:
- a. *esquema de ejecución y financiamiento:* la participación de una gran variedad de donantes, con procedimientos administrativos, técnicos y de contratación muy diferentes, agrega complejidad a la contratación de las obras en un momento en que el SNC se encuentra encarando su reorganización interna;
 - b. *constructivos:* la experiencia en Bolivia en materia de construcción de obras de gran complejidad y costo no es satisfactoria. Demoras en los procesos licitatorios, cambios en la naturaleza de las obras, extensiones de plazo y sobrecostos han sido moneda corriente. Los cambios a los contratos de obra y supervisión y los documentos de licitación y la mejora de los procedimientos previos al inicio de obra, analizados con el SNC y en elaboración por éste, permitirán mitigar este riesgo. Adicionalmente, contará con el apoyo del GTA (§3.13) para facilitar el gerenciamiento del proyecto;
 - c. *contrapartida:* este aporte estará a cargo de la PSC; la experiencia del Banco es que la falta de los aportes a cargo de las prefecturas ha llevado a la demora de muchas operaciones. La PSC está cumpliendo con sus compromisos, mediante el uso de recursos de transferencia con destino específico y aún por encima del valor de éstos; posee la capacidad de hacer frente a nuevas obligacio-

nes, si éstas se establecen con anticipación y se ajustan al flujo financiero de sus ingresos. La constitución del FAL mitigará este riesgo;

- d. *institucional*: el GdB ha iniciado recientemente la institucionalización del SNC; completar esta tarea requerirá un esfuerzo consecuente por parte de la institución y de las autoridades políticas. Mientras se consolida el SNC, su capacidad de actuación podría generar demoras en la contratación de las actividades. El compromiso político del GdB, el consenso social alrededor de la importancia del Corredor y la presencia del Banco y el Banco Mundial, mitigarán este riesgo. Además, existe un sistema de indicadores y metas para verificar anualmente el cumplimiento de los compromisos establecidos en el ARI, el cual permite tomar acciones correctivas en forma oportuna (§1.46 y 3.10);
- e. *fiscal*: el GdB asumirá obligaciones financieras desde el inicio de la construcción del Corredor. La capacidad del fisco de hacer frente a estos aportes, esenciales para el cumplimiento de las metas constructivas, es crucial para el éxito de la operación. El haber cerrado la ingeniería financiera de la primera fase de la operación mitiga el riesgo. Sin embargo, el impacto macroeconómico del Corredor y la participación del sector vial en la inversión pública durante el periodo de ejecución del Programa, pondrá tensión sobre los recursos de inversión remanentes para los otros sectores y sobre el nivel y asignación de los recursos de inversión del sector público; y
- f. *ambiental*: el Proyecto presenta gran complejidad ambiental debido a los impactos indirectos que generará. Estos se encuentran adecuadamente cubiertos por el BO-0033 Programa de Protección Ambiental y Social del Corredor Santa Cruz – Puerto Suárez.

BOLIVIA

CORREDOR DE INTEGRACIÓN SANTA CRUZ – PUERTO SUÁREZ (BO-0036)

Marco lógico

Objetivo	Indicadores	Medios de comprobación	Supuestos
Integración de las diversas regiones y productivos de Bolivia entre sí y con los países vecinos.	<ul style="list-style-type: none"> • Estadísticas Nacionales y Regionales del PIB. • Estadísticas de Comercio bilateral Brasil – Bolivia. 	<ul style="list-style-type: none"> • Informes de la Secretaría de Planificación de Bolivia. • Instituto Nacional de Estadística. 	<ul style="list-style-type: none"> • Satisfactoria evolución de las condiciones macroeconómicas tanto de Bolivia como de Brasil.
<p>Beneficiar a los usuarios de la red vial de Santa Cruz y a los transportistas de carga internacional condiciones de operación más seguras y económicas (menores costos y tiempos de viaje).</p> <p>Beneficiar a los usuarios de la red vial de Santa Cruz y a los transportistas de carga internacional condiciones de transporte de pasajeros y carga internacional.</p>	<p>Al finalizar la ejecución del programa (dentro de 7 años) se habrán alcanzado las siguientes metas:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Los costos de operación de vehículos en el corredor se reducen en un 80%. • El tiempo medio de viaje, para los vehículos pesados, se reduce en el corredor de 7 días a 20 horas. • El tránsito de vehículos particulares y comerciales aumenta 10 y 12 veces, respectivamente. • El Ferrocarril y la carretera proporcionan servicios complementarios. • Índices de accidentalidad inferiores al promedio de la red vial nacional. • Los recursos financieros del CNCV han aumentado un 20% en 2005 y un 30% en 2006 con respecto al año 2002. • El porcentaje de ejecución de recursos financieros de crédito y donación 	<ul style="list-style-type: none"> • Estudios técnicos del SNC, basados en la aplicación del HDM. • Aforos de tránsito SNC • Informes de ejecución del Programa. • Registros de carga del ferrocarril. • Informes del Comité Consultivo del ARI. 	<ul style="list-style-type: none"> • La evolución de las condiciones macroeconómicas y del mercado de transporte es satisfactoria. • SNC y la Prefectura de Santa Cruz brindando un adecuado mantenimiento a la red bajo su responsabilidad. • La institucionalización del SNC implantándose con recursos suficientes y personal adecuadamente remunerado.

BOLIVIA

CORREDOR DE INTEGRACIÓN SANTA CRUZ – PUERTO SUÁREZ (BO-0036)

Marco lógico

Objetivo	Indicadores	Medios de comprobación	Supuestos
	<p>externos han aumentado un 87% en 2004 y un 95% en 2006</p> <ul style="list-style-type: none"> El porcentaje de la red en buen estado aumentó a 30% en 2004 y a 50% en 2006. 		
<p>OS</p> <p>Corredor de Santa Cruz a Puerto Suárez es estable durante todo el año. El trayecto So – San José ha sido pavimentado y los tramos rehabilitados y recibido un mantenimiento adecuado.</p>	<p>1.1 Se han pavimentado 125 km de carretera a 5 años de iniciado el programa</p> <p>1.2 Se han rehabilitado 139 km de vía a 2 años de iniciado el programa</p> <p>1.3 Se ha dado mantenimiento a 308 km de vía a 2 años de iniciado el programa.</p> <p>1.4 Se ha adecuado y pavimentado 139 km de vía a 2 años de iniciado el programa.</p> <p>1.5 Se ha dado mantenimiento a 344 km de vía a 2 años de iniciado el programa.</p>	<p>1.1 Informes del SNC y Supervisión.</p>	<p>1.1 La ejecución de los tramos fin CAF y CE se han realizado sin</p> <p>1.2 Se han construido las estaciones de la Fase 1 con financiamien</p> <p>1.3 La PSC ha logrado hacer frente a los aportes de contrapartida corre</p> <p>1.4 Los programas de protección al Proyecto BO-0033 han sido implementados satisfactoriam</p>
<p>Fortalecimiento institucional</p>	<p>2.1 El personal total del SNC en carrera administrativa disminuyó de 698 en 2001 a 301 en el año 2003.</p> <p>2.2 El personal contratado competitivamente se mantiene en 301 a partir del 2003.</p> <p>2.3 El porcentaje de personal profesional contratado bajo el nuevo esquema</p>	<p>2.1 Informes del Comité Consultivo del ARI.</p>	<p>2.1 La institucionalización del SNC implantándose con recursos su personal adecuadamente remun</p>

BOLIVIA

CORREDOR DE INTEGRACIÓN SANTA CRUZ – PUERTO SUÁREZ (BO-0036)

Marco lógico

Objetivo	Indicadores	Medios de comprobación	Supuestos
	<p>salarial es de 70% en 2002 y del 100% en el año 2003.</p>		
<p>Objetivos:</p> <p>de Indemnización a afectados del DdV</p> <p>trataciones</p> <p>onstrucción vía Paraíso–San José. 125 km</p> <p>habilitación Tramo Roboré – El</p> <p>armen, 139 km</p> <p>antenimiento El Tinto-San José. 81 km</p> <p>e Mantenimiento Roboré-El Carmen, 139</p> <p>n</p> <p>antenimiento El Carmen - Puerto Suárez</p> <p>km</p> <p>pervisión</p> <p>udios Especiales</p> <p>ministración y gerenciamiento (GTA)</p>	<p>Fase I</p> <p>US\$ 1.427 millones</p> <p>US\$ 66.4 millones</p> <p>US\$ 3.5 millones</p> <p>US\$ 0.3 millones</p> <p>US\$ 0.8 millones</p> <p>US\$ 0.9millones</p> <p>US\$ 4.0 millones</p> <p>US\$ 2.0 millones</p> <p>US\$ 2.3 millones</p>	<p>1.1 Registros contables del Programa</p> <p>2.1 Registros contables del Programa</p> <p>2.2 Auditoría financiera independiente</p> <p>2.3 Reuniones periódicas de seguimiento del Programa</p>	<p>1.1 No se presentan litigios por f de indemnizaciones</p> <p>2.1 El tramo San José-Roboré es por CAF.</p> <p>2.2 El tramo El-Tinto-San José e por la CE.</p> <p>2.3 La evolución de las finanzas Gobierno Central y de la Pref Santa Cruz es satisfactoria, p contar con los recursos de co en forma oportuna</p>

BO-MA: Proyecto Corredor de integración Santa Cruz-Puerto Suárez (BO-0036)
Plan de adquisiciones

categorías de gasto	financiamiento			método	precalificación	publicación		
	(%)					AGA	Al	
	TOTAL	BID	aporte local			previa	semestre/a	
					SI/NO	SI/NO	ño	
n Paraíso-El Tinto	66,385	55,763	10,622	LPI	SI	SI	II/2002	
n Roboré-El Carmen	3,467	2,912	555	LPI	NO	SI	II/2002	
nto El Tinto-San José	288	242	46	LPN	NO	SI	II/2002	
nto Roboré-El Carmen	814	684	130	LPN	NO	SI	II/2002	
nto El Carmen-Puerto Suárez	850	714	136	LPN	NO	SI	II/2002	
le Consultoría								
peciales	2,000	1,680	320	CPI	SI	SI	II/2003	
de obras	4,000	3,360	640	CPI	SI	SI	II/2002	
ento del proyecto	2,297	1,929	368	CPN	NO	SI	II/2002	
TOTAL	80,101	67,284	12,817					

ción pública internacional

ción pública nacional

urso público internacional

urso público nacional