

DOCUMENTO DEL BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO

BOLIVIA

PROGRAMA DE CONECTIVIDAD TERRITORIAL Y DESARROLLO PARA BOLIVIA

(BO-L1225)

PROPUESTA DE PRÉSTAMO

Este documento fue preparado por el equipo de proyecto integrado por: Raúl Rodríguez Molina, Jefe de Equipo (INE/TSP); Rafael Poveda y Christopher Persaud (INE/TSP) y Jaime Fernandez-Baca (CSD/CCS), Jefes de Equipo Alternos; Ana María Pinto, Claudia Díaz, Tomás Padilla, Emilia Molina, Seonhwa Lee, Pier Saraceno y Osvaldo Landaverde (INE/TSP); Daniel Da Silva (SPD/SDV); Diana Sandoval (INE/INE); Willy Bendix y Miguel Orellana (VPC/FMP); Mónica Castro (ESG/CBO); Julia Miguez y Adriana Zambrano (VPS/ESG); Pilar Jiménez y Sara Vila Saint-Etienne (LEG/SGO); Alejandro Quevedo (CAN/CBO); María Alejandra Escovar (CSD/RND); y Elisa Puga (Consultora).

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

ÍNDICE

RESUMEN DEL PROYECTO	1
I. DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO Y MONITOREO DE RESULTADOS.....	2
A. Antecedentes, problemática y justificación	2
B. Indicadores clave de resultados	14
II. ESTRUCTURA DE FINANCIAMIENTO Y PRINCIPALES RIESGOS	15
A. Instrumentos de financiamiento	15
B. Riesgos ambientales y sociales.....	17
C. Otros riesgos y temas clave.....	18
III. PLAN DE IMPLEMENTACIÓN Y GESTIÓN.....	19
A. Resumen de los arreglos de implementación	19
B. Resumen de los arreglos para el monitoreo de resultados.....	21

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

ENLACES ELECTRÓNICOS REQUERIDOS (EER)	
EER#1	Plan de Ejecución Plurianual (PEP) / Plan Operativo Anual (POA)
EER#2	Plan de Monitoreo y Evaluación
EER#3	Resumen de la Revisión Ambiental y Social (ESRS)
EER#4	Plan de Adquisiciones

ENLACES ELECTRÓNICOS OPCIONALES (EEO)	
EEO#1	Ficha Técnica del Proyecto
EEO#2	Evaluación Económica
EEO#3	Anexo Seguridad Vial
EEO#4	Anexo de Género
EEO#5	Anexo de Diversidad e Inclusión
EEO#6	Anexo de Cambio Climático
EEO#7	Anexo de Integración, Cadenas de Valor y Mipymes
EEO#8	Anexo de Transformación Digital
EEO#9	Reglamento Operativo del Programa (ROP)
EEO#10	Anexo de Planificación de la Ejecución
EEO#11	Estudio de Impacto Ambiental y Social (EIAS) y Plan de Gestión Ambiental y Social (PGAS)
EEO#12	Anexo de Microempresas de Mantenimiento

ABREVIATURAS	
ABC	Administradora Boliviana de Carreteras
ALC	América Latina y el Caribe
ASV	Auditorías de Seguridad Vial
BID	Banco Interamericano de Desarrollo
BM	Banco Mundial
CC	Cambio Climático
CO	Capital Ordinario
EBP	Estrategia Banco País
EIAS	Estudio de Impacto Ambiental y Social
EFA	Estados Financieros Auditados
EEP	Equipo de Ejecución del Proyecto
GNAF	Gerencia Nacional Administrativa y Financiera
INE	Instituto Nacional de Estadística
ITS	Sistemas Inteligentes de Transporte (Por sus siglas en inglés)
MOPSV	Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda
MPAS	Marco de Políticas Ambientales y Sociales
MRRVF	Modelo de Resiliencia de la Red Vial Fundamental
OE	Organismo Ejecutor
PcD	Personas con Discapacidad
PCR	Informe de Terminación de Proyecto
PEP	Plan de Ejecución Plurianual
PGAS	Plan de Gestión Ambiental y Social
PIB	Producto Interno Bruto
POA	Plan Operativo Anual
ROP	Reglamento Operativo del Programa
RVF	Red Vial Fundamental
SGAS	Sistema de Gestión Ambiental y Social
SGTCV	Subgerencia de Conservación Vial
SV	Seguridad Vial
TIRE	Tasa Interna de Rendimiento
UPC	Unidad de Planificación, Calidad y Gestión de Financiamiento Externo
VAN	Valor Actual Neto

RESUMEN DEL PROYECTO
BOLIVIA
PROGRAMA DE CONECTIVIDAD TERRITORIAL Y DESARROLLO PARA BOLIVIA
(BO-L1225)

Términos y Condiciones Financieras				
Prestatario:			Facilidad de Financiamiento Flexible ^(a)	
Estado Plurinacional de Bolivia			Plazo de amortización:	20 años
Organismo Ejecutor:			Período de desembolso:	5 años
Administradora Boliviana de Carreteras (ABC)			Período de gracia:	10,5 años ^(b)
Fuente	Monto (US\$)	%	Tasa de interés:	Basada en SOFR
BID (Capital Ordinario) ^(d):	50.000.000	86,20	Comisión de crédito:	^(c)
			Comisión de inspección y vigilancia:	^(c)
Local:	8.000.000	13,80	Vida Promedio Ponderada (VPP):	15,06 años
Total:	58.000.000	100,00	Moneda de aprobación:	Dólares de los Estados Unidos de América
Esquema del Proyecto				
Objetivo del proyecto: El objetivo general del programa es contribuir a la mejora de la conectividad en el departamento de La Paz, con un enfoque de seguridad, sostenibilidad e inclusión. El objetivo específico es mejorar las condiciones de circulación en la vía intervenida.				
Condiciones contractuales especiales previas al primer desembolso del financiamiento: Serán condiciones contractuales especiales previas al primer desembolso que el prestatario a través del Organismo Ejecutor (OE) haya presentado evidencia, a satisfacción del Banco de: (i) la aprobación y la entrada en vigencia del Reglamento Operativo del Programa (ROP) , en los términos y condiciones previamente acordados con el Banco; y (ii) la designación del Equipo de Ejecución del Proyecto (EEP) dentro del OE, incluyendo al menos: un coordinador, un especialista en adquisiciones, un especialista social, un especialista ambiental, un especialista financiero, y un especialista en monitoreo y planificación (¶3.7). Ver condiciones contractuales especiales previas al primer desembolso adicionales en el Anexo B del Resumen de la Revisión Ambiental y Social (EER#3) y en el Anexo III, sección IV del POD.				
Condiciones contractuales especiales de ejecución: Será condición contractual especial de ejecución que el prestatario, a través del OE, presente a satisfacción de Banco: antes del inicio de la construcción de cada obra del Componente 1, evidencia de la liberación de traza en los subtramos correspondientes (¶3.8). Ver las condiciones contractuales especiales de ejecución de carácter ambiental y social en el Anexo B del Resumen de la Revisión Ambiental y Social (EER#3).				
Excepciones a las políticas del Banco: Ninguna.				
Alineación Estratégica				
Desafíos ^(e):	SI <input checked="" type="checkbox"/>		PI <input checked="" type="checkbox"/>	EI <input checked="" type="checkbox"/>
Temas Transversales ^(f):	GE <input checked="" type="checkbox"/>	y DI <input checked="" type="checkbox"/>	CC <input checked="" type="checkbox"/>	y ES <input checked="" type="checkbox"/>
				IC <input checked="" type="checkbox"/>

(a) Bajo los términos de la Facilidad de Financiamiento Flexible (documento FN-655-1) el Prestatario tiene la opción de solicitar modificaciones en el cronograma de amortización, así como conversiones de moneda, de tasa de interés, de productos básicos y de protección contra catástrofes. En la consideración de dichas solicitudes, el Banco tomará en cuenta aspectos operacionales y de manejo de riesgos.

(b) Bajo las opciones de reembolso flexible de la Facilidad de Financiamiento Flexible (FFF), cambios en el período de gracia son posibles siempre que la Vida Promedio Ponderada (VPP) Original del préstamo y la última fecha de pago, documentadas en el contrato de préstamo, no sean excedidas.

(c) La comisión de crédito y la comisión de inspección y vigilancia serán establecidas periódicamente por el Directorio Ejecutivo como parte de su revisión de los cargos financieros del Banco, de conformidad con las políticas correspondientes.

(d) En virtud del documento AB-2990 "Mejora de las Salvaguardias Macroeconómicas", el desembolso de los recursos del Préstamo estará sujeto a los siguientes límites máximos: (i) hasta un 15% durante los primeros 12 meses; (ii) hasta un 30% durante los primeros 24 meses; y (iii) hasta un 50%, durante los primeros 36 meses, todos los cuales serán contados a partir de la fecha de aprobación del Préstamo por el Directorio Ejecutivo del Banco (¶2.3).

(e) SI (Inclusión Social e Igualdad); PI (Productividad e Innovación); y EI (Integración Económica).

(f) GE (Igualdad de Género) y DI (Diversidad); CC (Cambio Climático) y ES (Sostenibilidad Ambiental); e IC (Capacidad Institucional y Estado de Derecho).

I. DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO Y MONITOREO DE RESULTADOS

A. Antecedentes, problemática y justificación

- 1.1 **Contexto macroeconómico.** Bolivia tiene una población de 12,01 millones de habitantes¹, y su Producto Interno Bruto (PIB) en 2021 fue de US\$40.118 millones². Entre 2011 y 2018 su PIB creció un promedio de 5,0% anual, y en 2019 un 2,8%³. Durante 2020, la pandemia del COVID-19 provocó una caída del PIB boliviano del 8,7%⁴ y una subida del desempleo del 11,6%⁵. La pandemia supuso un deterioro de las condiciones socioeconómicas y del bienestar de la población, provocando un aumento de la informalidad y la pobreza, especialmente en sectores estratégicos como el de transporte⁶. En 2021, se experimentó un crecimiento económico del 6,1%, impulsado principalmente por los sectores de transporte y almacenamiento; y agricultura, silvicultura, caza y pesca que representan el 10,8% y el 13,9% del PIB respectivamente. Estos sectores generaron el 33% del empleo nacional en ese año⁷. Para 2022, se espera un crecimiento del PIB cercano al 4%⁸.
- 1.2 **Contexto socioeconómico de la región objeto del programa.** El departamento de La Paz es uno de los motores socioeconómicos de Bolivia. Concentra en torno al 25% tanto del PIB como de la población nacional⁹, quedando solo por debajo del departamento de Santa Cruz en ambos rubros, con una tasa de variación promedio del PIB per cápita de 6,0%¹⁰ en los últimos cinco años. Los principales sectores que impulsan la economía en el departamento son construcción, transporte, minería y comercio. Aun cuando en 2021 la economía paceña se expandió un 5,29% respecto a 2020, el departamento de La Paz continúa enfrentando brechas socioeconómicas significativas. Entre ellas se destaca que un 27,2% de la población está en el umbral de pobreza; un 35,3% en pobreza moderada; y un 10,6% en indigencia. Además, la tasa de analfabetismo en la zona rural del departamento es de 8,65%¹¹ (3,56% en hombres y 14,12% en mujeres), superior a la urbana en el mismo departamento (2,59%) y a la nacional (5,09%).
- 1.3 **La importancia de la conectividad en el sector carretero.** En Bolivia, el 78% de las exportaciones y el 86% de las importaciones en volumen se realizan por carretera, (excluyendo las exportaciones por ductos, principalmente gas). Por tanto, construir, rehabilitar y mantener en buen estado la infraestructura vial es esencial para la economía y su diversificación (§1.12). En áreas interurbanas y rurales, donde las carreteras son el único medio de acceso físico a bienes y servicios, la conectividad vial confiable y segura es esencial para contribuir a cerrar las brechas socioeconómicas (§1.16). Durante 2020, la pandemia paralizó

¹ Instituto Nacional de Estadísticas ([INE](#)), 2021.

² [INE](#).

³ [Banco Mundial \(BM\)](#), 2018.

⁴ [INE](#), 2022.

⁵ [INE](#), 2022.

⁶ [BID](#), 2021.

⁷ [INE](#), 2022.

⁸ Fondo Monetario Internacional y BM ([Informe Semestral](#)).

⁹ [INE](#), 2022.

¹⁰ [Ministerio de Economía y Finanzas Públicas](#), 2022. El cálculo no incluye 2020.

¹¹ [INE](#), 2012.

el 76,9% del total de las obras del sector transporte, ralentizando los esfuerzos de inversión de Bolivia para la mejora de su infraestructura vial.

- 1.4 **Red Vial Fundamental (RVF) de Bolivia.** La RVF o red primaria es el medio de conectividad terrestre doméstica e internacional del país. La RVF debe vincular las capitales políticas de los departamentos del país, vertebrando el territorio nacional y su conexión con los países limítrofes¹². Sin embargo, la RVF presenta deficiencias de niveles de servicio, relacionados fundamentalmente con el estándar de las vías y su estado, que comprometen su misión esencial de conectividad. De los 16.236 km que componen la RVF, o red primaria, menos de la mitad (7.579 km)¹³ están pavimentados, y aproximadamente el 45% de la RVF pavimentada se encuentra en un estado inadecuado (32% en estado regular y el 13% en estado malo)¹⁴, afectando sus condiciones de seguridad. La RVF concentra cerca del 30% de fallecidos por siniestros viales registrados anualmente en el país¹⁵. El alto índice de RVF sin pavimentar y con precarios sistemas de drenaje, reduce la vida útil de las vías e incrementa la necesidad de rehabilitación y mantenimiento. La mala rodadura por falta de pavimentación incrementa el consumo de combustible, aumentando las emisiones y la contaminación acústica¹⁶. Adicionalmente, si analizamos la densidad vial pavimentada como referencia de accesibilidad y desarrollo de infraestructura, en Bolivia el promedio nacional es de 0,17 km/km². Considerando únicamente las vías de integración regional e internacional (mayoritariamente RVF), se tiene una densidad vial de 0,014 km/km², y en torno al 0,007 km/km² si se toma en cuenta únicamente las vías pavimentadas. Estos valores son significativamente inferiores al promedio, ya de por sí bajo, de América Latina y el Caribe (ALC) de 0,18 km/km², por consiguiente, el país requiere inversiones para mejorar y expandir su RVF pavimentada.
- 1.5 La Administradora Boliviana de Carreteras (ABC) es el organismo responsable de la gestión integral de la RVF. De su presupuesto anual¹⁷, dedica en torno a un 77% a construcción, un 10,4% a rehabilitación y un 7,2% a conservación. Este último rubro es financiado parcialmente con los recursos provenientes de los recaudos del sistema de público peaje¹⁸ (¶2.10), y del recaudo de infracciones a la Ley de Cargas y Dimensiones¹⁹.
- 1.6 **Determinantes del problema.** A nivel nacional se identifican deficiencias en la RVF (¶1.4), con una mayor presencia en el departamento de La Paz, por concentrar el 17% de la misma. De sus 2.667 km disponibles, más del 61% (1.640 km) no cuenta con pavimento ni adecuados estándares de drenaje y Seguridad Vial (SV), comprometiendo su nivel de servicio, e incrementando su vulnerabilidad ante amenazas climáticas.
- 1.7 **Tramo de la RVF19, Botijlaca-Caquiaviri (RVF19).** Como parte de las deficiencias de la RVF del departamento de La Paz, y en línea con las prioridades

¹² DS N.º25134.

¹³ [INE, 2021](#).

¹⁴ Diagnóstico de la RVF. Diciembre de 2018.

¹⁵ ABC y OMS, 2018.

¹⁶ [Fundación laboral de la Construcción, 2017](#).

¹⁷ US\$1.118 millones (2021). Sistema de Gestión Pública del Viceministerio de Presupuestos y Contabilidad.

¹⁸ US\$73 millones en 2021.

¹⁹ Ley N.º441

de inversión del Gobierno de Bolivia (¶1.21), se identifica la necesidad de pavimentación y mejora de la RVF19. Este tramo conecta la ciudad de La Paz con la ciudad de Caquiaviri (importante nodo de conectividad del departamento de La Paz con su capital). La RVF19 sirve tanto a la conectividad regional como a la cohesión territorial doméstica ya que forma parte del Corredor Bioceánico Central Brasil-Bolivia-Perú-Chile, permitiendo una alternativa de conexión de este corredor con los puestos fronterizos del sur de Perú y norte de Chile (Hito IV y Charaña); pero, además, es uno de los principales vínculos terrestre de esta región del altiplano (suroeste de La Paz) con la capital, La Paz, y el resto del país.

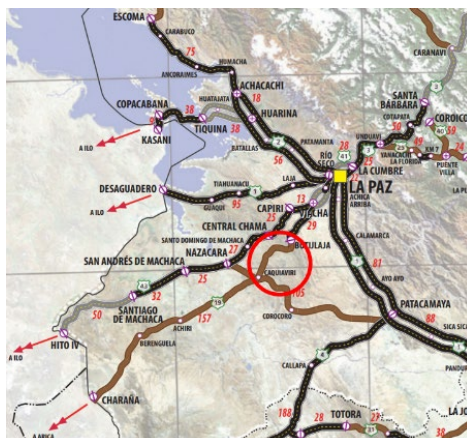
- 1.8 Actualmente la RVF19 presenta varias deficiencias de diseño y estado: no está pavimentada, no cuenta con un sistema de drenaje adecuado (infradimensionado y sin revestimientos de cunetas), ni con protecciones de taludes que prevengan de la erosión provocada por la escorrentía, y sus obras de paso no permiten un adecuado mantenimiento y evacuación de arrastres acumulados. La ruta no cuenta con estándares adecuados de SV como señalización horizontal y vertical; tampoco existen elementos mínimos de seguridad en las zonas habitadas ni en las cercanías de instalaciones de educación y servicios públicos, ni señalización adecuada para pasos de fauna, como camélidos y ganado presentes en la zona.
- 1.9 Como consecuencia de estas deficiencias, la RVF19 presenta unas condiciones inadecuadas en materia de seguridad (¶1.11), resiliencia frente a efectos climáticos (¶1.13) y servicio, con una velocidad máxima actual de circulación de apenas 40 km/h, muy inferior a los 80 km/h promedio deseables para tramos interurbanos de la RVF.

Figura 1. Mapa de ubicación del proyecto en la RVF de Bolivia



Fuente: ABC, 2020.

Figura 2. Mapa de ubicación del proyecto: RVF19 - Tramo Botijlaca-Caquiaviri



Fuente: ABC, 2020.

- 1.10 Desafíos en la gestión de la infraestructura y gestión vial.** El presupuesto gestionado por la ABC se ha incrementado sustancialmente pasando de US\$182 millones en 2006, a un promedio sostenido de US\$1.028 millones entre 2015 y 2021 (¶1.5). Sin embargo, cerrar la brecha de infraestructura vial del país (¶1.4), requiere de un incremento de la inversión mayor, de aproximadamente un 6,5% del PIB anual hasta 2040²⁰. Este incremento de inversión debe ir acompañado del fortalecimiento de las capacidades de la ABC y la transformación digital. La ABC aún presenta retos en sus procesos internos, como, por ejemplo, el uso de sistemas informáticos aislados y no articulados, que hacen que los procesos de coordinación, colaboración y comunicación entre las distintas unidades organizacionales sean poco eficientes²¹. Se requiere de un sistema de gestión centralizado y digital, que atienda e integre las diferentes dimensiones de la gestión vial, incluyendo, entre otras, la planificación, operación, mantenimiento y SV, bajo un único sistema interoperable. Se requiere además mejorar la interacción con las vías a través de la ampliación de Sistemas Inteligentes de Transporte (ITS) de pesaje y peaje, que permitan un control dinámico de pesos y dimensiones de los vehículos, y análisis de tráfico y flotas. Los ITS, combinados con un sistema de gestión digital integrado, son claves para mejorar la gestión del recaudo del peaje público (¶1.5), la planificación de la operación y mantenimiento, y el control de sobrecargas en las rutas²². Elementos necesarios para prevenir el deterioro anticipado de los pavimentos y mejorar la seguridad de circulación.
- 1.11 Desafíos de SV.** Bolivia registró un promedio de 1.200 muertes en siniestros de tránsito entre 2016 y 2020, con una tasa de mortalidad de 19,9 por cada 100.000 habitantes (2019), por encima del promedio de ALC (15,6)²³. Los peatones y los pasajeros han sido los actores viales más afectados por siniestralidad vial con cerca del 70% del total (2017), mientras que los conductores profesionales y los motociclistas aportan el 23% de las fatalidades. El departamento de La Paz registra el mayor número de víctimas fatales, 27% del total del país, concentrándose las mismas en peatones y pasajeros (85% de las

²⁰ Por encima de los US\$ 2.200 millones anuales. [CEPAL, 2021](#).

²¹ [Plan Estratégico Institucional ABC, 2020](#).

²² [BID, 2017](#).

²³ [La SV en la Región de las Américas \(OPS, 2018\)](#).

mismas)²⁴. Las deficiencias de la RVF (¶1.4), reflejadas en el tramo RVF19 (¶1.8) aumentan el riesgo de siniestralidad y de la gravedad de los siniestros, por tanto, las inversiones en mejora de la red deben ir acompañadas de manera sistemática de la incorporación de estándares de diseño seguros, de acuerdo con las mejores prácticas internacionales, y el fortalecimiento de la ABC en las capacidades de gestión de la SV. Incluyendo la elaboración de auditorías a diseños y obras, y el registro y análisis de siniestros como insumo esencial para el diseño de medidas correctivas.

1.12 Integración económica y mipymes. El servicio deficiente de la RVF19 (¶1.4) limita la conectividad doméstica y regional en el departamento de La Paz, afectando los costos de transporte y logística, que a su vez condicionan el potencial desarrollo de actividades económicas locales. Mejorar la infraestructura de conectividad vial reduciendo costos de transporte, puede beneficiar tanto a las empresas proveedoras de servicios de transporte como a las usuarias de los mismos, que en un 99,7% son micro, pequeñas y medianas empresas (mipymes en adelante)²⁵. Las mipymes, enfrentan costos logísticos hasta tres veces superiores a los de las grandes empresas²⁶. En el caso de Bolivia, según la Encuesta Nacional de Logística (BID, 2019), el costo logístico es del 18,1% sobre las ventas (14,7% en ALC), correspondiendo el 45,5% del costo logístico a las actividades de transporte y distribución. Lo cual es particularmente relevante en la escala local de la RVF19, donde la producción y comercialización de la producción, principalmente agrícola y agropecuaria, se realiza mayoritariamente por unidades económicas familiares o comunales²⁷. A nivel económico macro, en 2021, Bolivia exportó 5,7 millones de toneladas (excluyendo hidrocarburos), de los cuales el nodo suroeste del país, donde se ubica la RVF19, exportó 3,4 millones de toneladas, equivalentes al 60% de las exportaciones nacionales. Entre los productos de exportación en Bolivia, se encuentran: soya (Santa Cruz, Tarija, Beni), azúcares (Santa Cruz, Tarija, La Paz), cerámicos (Santa Cruz, La Paz, Cochabamba, Tarija) y semillas y oleaginosas (Santa Cruz, La Paz, Cochabamba). La RVF19 atiende la conectividad del ámbito logístico nacional central de La Paz-Cochabamba-Santa Cruz y el de La Paz-Oruro-Chile-Perú.

1.13 Desafíos para la adaptación de la red vial a los impactos climáticos. Bolivia es uno de los países de la región andina más vulnerable a los impactos del Cambio Climático (CC). Según el informe de 2021 del Índice de Riesgo Climático Global²⁸, que indica el nivel de exposición y vulnerabilidad a los fenómenos climáticos extremos, Bolivia ocupa el décimo puesto en este *ranking*; para el período histórico 2000-2019, su posición fue la 25. En los últimos 100 años, las sequías y las inundaciones son los eventos extremos que más han afectado a Bolivia, provocando daños equivalentes a US\$1.500 millones y US\$1.700 millones, respectivamente²⁹. La RVF19 se encuentra en la zona del Altiplano Boliviano, donde las precipitaciones son escasas pero de intensidad creciente, y con una

²⁴ INE, 2019.

²⁵ Registro de Comercio de Bolivia, 2021. Categorización basada en: (i) ingreso por ventas y/o servicios operativos anuales netos; (ii) patrimonio neto; y (iii) personal ocupado. [DS N.º 3564](#).

²⁶ [BID, 2015](#).

²⁷ Estudio preinversión Carretera Botijlaca – Charaña ([EEO#1](#)).

²⁸ [Global Climate Risk Index de Germanwatch](#).

²⁹ Según [la base de datos de eventos de emergencia](#).

orografía que reduce los tiempos de concentración provocando mayor erosión. Asimismo, la ruta está expuesta a amenazas altas por heladas, granizadas, sequía y sismo. Las deficiencias en los estándares de la vía (§1.8), particularmente vinculadas con el sistema de protección de estructuras y sistemas de drenaje actuales incrementan la vulnerabilidad de la vía ([EER#3](#)).

- 1.14 **Brechas de género.** Según datos de 2020, el 80,5% de la población activa masculina boliviana está empleada, mientras que en el caso de las mujeres el porcentaje es del 59,6%³⁰. En zonas rurales, como el área de influencia de este programa, el 0,09% de mujeres empleadas, lo están en el sector de la construcción, y el 0,19% en el sector de transporte y almacenamiento³¹. Las principales barreras para acceder a empleos en estos sectores son la generalización de estereotipos de género sobre las aptitudes físicas de las mujeres³². A nivel nacional, el ingreso promedio mensual en 2020 era un 17% inferior para las mujeres. En 2020, el 34% de matriculados en carreras de ingeniería³³ eran mujeres. Por otro lado, la encuesta de prevalencia y características de la violencia contra las mujeres³⁴ muestra que el 43,6% de las mujeres encuestadas (mayores de 15 años) ha sido víctima de abuso sexual o violación a lo largo de su vida. El 74,7% de las mujeres casadas o en unión libre, sufre violencia de pareja, y el 54,2% de las mujeres encuestadas reportó haber sufrido violencia psicológica en el ámbito laboral.
- 1.15 **Brechas de diversidad.** El 3,3% de la población del país tiene alguna discapacidad³⁵ y enfrenta exclusión en determinados servicios públicos, incluido el transporte, así como exclusión laboral. Según la Defensoría del Pueblo³⁶ a esta situación contribuyen las barreras en la infraestructura (físicas, comunicacionales, y actitudinales), así como la discriminación hacia Personas con Discapacidad (PcD). También se evidencia la falta de infraestructura accesible en los entornos urbanos, así como la carencia de instrumentos de planificación para fortalecer la incorporación de PcD en los mercados laborales y en la prestación de servicios. Con respecto a la exclusión laboral la Defensoría del Pueblo, reportó que solo 14 entidades públicas cumplen la Ley 977 de 2017 que requiere incorporar al menos 4% de PcD en los empleos públicos³⁷.
- 1.16 **Justificación del programa.** La mejora de la RVF y en particular la RVF19, contribuirá a reducir los costos logísticos y facilitar el acceso a nuevos mercados nacionales y regionales creando oportunidades económicas inclusivas para los agentes sociales³⁸. Específicamente, el programa contribuirá a mejorar la conectividad del departamento de La Paz (§1.7) y su integración económica, así como, a través de la reducción de costos de transporte, contribuirá a impulsar el tejido productivo, conformado principalmente por mipymes (§1.12). A su vez, la intervención traerá consigo beneficios a la población local, mayoritariamente rural, que se favorecerá directamente de un mejor y más seguro acceso a bienes y

³⁰ [BM, 2020.](#)

³¹ [INE, 2022.](#)

³² [INE, 2011-2020.](#)

³³ [CEUB, \(2020\).](#) Matrícula general del Sistema de la Universidad Boliviana.

³⁴ [INE, 2016.](#)

³⁵ [Censo Bolivia, 2012.](#)

³⁶ [Transporte Público Inclusivo para PcD 2019-2020.](#)

³⁷ [Esta misma ley requiere la incorporación de al menos un 2% de PcD para empresas privadas.](#)

³⁸ [Molina et al., 2016](#) y [Volpe Martincus et al., 2017.](#)

servicios, incentivando la generación de empleo, el emprendimiento, creación de nuevos negocios o el fortalecimiento de aquellos ya existentes, y en definitiva contribuyendo a cerrar las brechas socioeconómicas del departamento (§1.2). Adicionalmente, se fortalecerá la capacidad institucional y de gestión y mantenimiento de la ABC que contribuirán a una mejor sostenibilidad en el tiempo de los activos viales mejorados.

- 1.17 **Evidencia empírica.** La provisión de infraestructura y los servicios de transporte son clave para la construcción de sociedades más inclusivas y sostenibles³⁹, pues permite el movimiento de personas, bienes y servicios y es el medio de acceso a mercados y oportunidades de trabajo, salud y educación. Por tanto, la reducción de costos y tiempos de viaje a través de la mejora de infraestructura de transporte contribuye a la reducción de la pobreza e inequidad, y a mejorar la calidad de vida y la productividad en ALC. Además, los ahorros de costos y tiempos de transporte facilitan el acceso de productores a nuevos mercados y promueven la competitividad de las economías⁴⁰. Estudios del Banco Interamericano de Desarrollo (BID) demuestran que una reducción del 10% de costos de transporte puede aumentar las exportaciones entre 20% y 30%⁴¹, y por cada US\$1,00 millón invertidos en infraestructura en ALC se pueden generar aproximadamente 40.000 empleos anuales directos⁴². La intervención reducirá los tiempos de viaje y costos de operación vehicular (§1.36), reduciendo los costos logísticos de los encadenamientos productivos que por ella transcurren.
- 1.18 Adicionalmente, estimaciones del BID para Bolivia muestran que las inversiones para mejorar la conectividad y el servicio de la RVF en tramos no pavimentados resultaron en reducciones en tiempo promedio de viaje, disminuciones en el costo de operación anual vehicular, y mejoras en la SV. Así ha ocurrido en operaciones similares a la propuesta sobre la RVF, como por ejemplo: (i) la operación BO-L1093, donde se percibió una disminución del 69% en el tiempo de recorrido en la autopista La Paz-El Alto, y un ahorro estimado de 9% por US\$28,3 millones en costos operativos; y (ii) la operación BO-L1079, referida al tramo de la RVF Doble Vía Montero-Yapacaní donde se observó una reducción del tiempo de viaje del 33%, un ahorro del 90% en costos vehiculares operativos, y una reducción de la tasa de siniestros con fatalidades del 30%.
- 1.19 **Intervención propuesta.** El programa prevé financiar la mejora y pavimentación del tramo Botijlaca-Caquiaviri (33,1 km) de la RVF19, empleando estándares de diseño y SV (§1.27) adecuados bajo criterios de resiliencia frente a amenazas climáticas y naturales. Específicamente, las obras de ingeniería incluirán un sistema de drenaje y puentes diseñados para mejorar su desempeño en su entorno topográfico y considerando escenarios de lluvias con períodos de retorno mayores a los tradicionales. Además, se incorporaron protecciones especiales contra la erosión de pilas de puentes, alcantarillas, cunetas y taludes para evitar fenómenos de derrumbes y deslizamientos en vista del aumento de los caudales

³⁹ [Foro Económico Mundial, 2020](#) y [BID, 2020](#).

⁴⁰ Para una revisión de la literatura sobre impactos en: (i) reducción de pobreza ([Provias descentralizado, 2014](#)); (ii) el impacto de una nueva red de carreteras radiales en Brasil en mejoras en el acceso vial en la población y la actividad económica ([Bird y Straub, 2014](#)); y (iii) contribución de la infraestructura de transporte a la productividad y al crecimiento económico ([Taotao, 2013](#)).

⁴¹ [BID, 2018](#).

⁴² [DIA 2020 – De estructuras a servicios – El camino a una mejor infraestructura en América Latina y el Caribe](#).

proyectado y la erosión por arrastres. Se incluyó también un programa de conservación de áreas naturales sensibles como bofedales y humedales, y de revegetación de áreas intervenidas. Está prevista la implementación de cuatro ITS en peajes y pesajes en la vía intervenida y otras vías de la RVF, con el fin de controlar el transporte de cargas, para contribuir a aumentar la vida útil de los pavimentos y reducir las emisiones (¶1.10), y generar incentivos para una mayor eficiencia del uso de los vehículos ([EEO#8](#)). Las obras se combinarán con el financiamiento de actividades de fortalecimiento institucional, fortalecimiento de microempresas de mantenimiento vial, y productos orientados a contribuir a reducir las brechas y mejorar los problemas identificados anteriormente (¶1.10 y ¶1.15).

- 1.20 **Conocimiento del Banco sobre el sector y lecciones aprendidas.** En los últimos 30 años, el Banco ha aprobado 16 operaciones por más de US\$1.500 millones en Bolivia, incluyendo cinco operaciones del sector transporte por US\$585 millones⁴³, cuya ejecución ha estado a cargo de la ABC. El Banco a partir del año 2013, se convirtió en el principal socio estratégico de la ABC para impulsar el desarrollo de capacidades técnicas en el sector vial, este esfuerzo se concentra en cuatro pilares clave: (i) gestión integrada de salvaguardas ambientales durante el ciclo del proyecto, actualmente la ABC es el primer Organismo Ejecutor (OE) en Bolivia en contar con un Sistema de Gestión Ambiental y Social (SGAS); (ii) fortalecimiento institucional para la gestión vial mediante recursos técnicos y capacitaciones; (iii) incorporación de nuevas técnicas para la construcción de pavimentos de la larga duración; y (iv) la ampliación del uso de las microempresas de mantenimiento (¶1.26). De esta experiencia y del análisis de los Informes de Terminación de Proyecto (PCR) se derivan las siguientes lecciones aprendidas, que serán tomadas en cuenta en el presente programa:

Cuadro 1. Conocimiento del BID sobre el sector y lecciones aprendidas

Lección aprendida	Acciones consideradas en la operación
Efectividad de incorporación de las microempresas de mantenimiento ⁴⁴ en los tramos rehabilitados para desempeñar las labores de mantenimiento rutinario promoviendo el empleo local y la formación (BO-L1102 y BO-L1095 incluyen programa de microempresas).	Se dará continuidad al programa de microempresas de mantenimiento (¶1.26) con recursos del Componente 2, promoviendo la incorporación de mujeres, y se ampliarán sus atribuciones para colaborar en labores básicas de gestión vial mediante el uso de medios digitales (¶1.29).
Mejora de la eficiencia y efectividad del programa adecuado nivel de definición del programa y mecanismos de ejecución para optimizar los tiempos de licitación y ejecución del proyecto (transversal a la cartera de transporte en Bolivia).	(i) Se cuenta con los estudios de ingeniería y diseños completos, con un análisis de razonabilidad de precios que contempla los escenarios de subida de precios; (ii) actualización de los presupuestos previo a la licitación de la obra; (iii) se prevé la contratación de una firma supervisora que acompañará la ejecución y liberación de los derechos de vía que será financiada con recursos del préstamo; y

⁴³ Operaciones activas: [3385/BL-BO](#), [3540/BL-BO](#) y [4376/BL-BO](#). Operaciones cerradas: [2786/BL-BO](#) y [2981/BL-BO](#).

⁴⁴ Las actividades de microempresas de mantenimiento del programa PROVIAL previamente fueron financiadas mediante los Componentes 3 y 2 de las operaciones [3385/BL-BO](#) y [3540/BL-BO](#), respectivamente.

Lección aprendida	Acciones consideradas en la operación
	(iv) fortalecimiento de la relación de atribución directa entre los resultados específicos previstos a las intervenciones financiadas.
Fortalecer los mecanismos de planificación y administración del proyecto para mejorar la eficiencia y sostenibilidad de las inversiones (experiencia en la ejecución actual).	(i) Se conformará/designará el EEP con personal necesario para atender todas las áreas de ejecución, con dedicación exclusiva al programa (¶1.3.3); y (ii) se desarrollará un sistema integrado de gestión digital para la modernización y optimización de los sistemas de gestión general incluido la planificación y ejecución de proyectos (¶1.25).
Acompañar la inversión con fortalecimiento institucional para la correcta y sostenible adopción de las adicionalidades de SV, género, diversidad y CC (BO-L1075, BO-L1102 y BO-L1095).	El programa prevé recursos de administración y fortalecimiento institucional para el financiamiento de consultorías especializadas, personal de refuerzo, medios y herramientas de gestión y capacitaciones (¶1.34 y ¶1.35).

- 1.21 **Estrategia del país en el sector carretero.** El Gobierno de Bolivia establece en el PDES (Plan de Desarrollo Económico y Social) la meta 3.3 que consiste en “Impulsar la integración nacional e internacional para fortalecer los centros productivos con sistemas de transporte carretero, aéreo, férreo, fluvial y urbano”, para lo cual ha identificado la necesidad de dotar de mayor infraestructura vial construida y rehabilitada y mejorar la transitabilidad de la población, de las actividades productivas, y la logística. Para alcanzar esta meta se requiere rehabilitar y/o construir nuevos tramos carreteros vinculados a la RVF que permitan una vinculación e integración del país y la promoción del desarrollo productivo, así como la implementación de planes de conservación vial. En este contexto se enmarca la identificación de la RVF19 en el departamento de La Paz como una ruta prioritaria.
- 1.22 **Estrategia del Grupo BID con Bolivia.** El programa está alineado con la Estrategia de País del Grupo BID con Bolivia (EBP) 2022-2025 ([GN-3088](#)) en el área prioritaria de diversificación productiva, por contribuir a mejorar la infraestructura de transporte seguro facilitando la competitividad logística, el desarrollo productivo y la integración (¶1.17). El programa contribuirá a la matriz de resultados de la EBP, en el indicador de km construidos y rehabilitados, que hasta 2020, tiene un valor de 8.401 km de la red vial de Bolivia.
- 1.23 **Alineación estratégica.** La operación es consistente con la Actualización de la Estrategia Institucional (UIS) 2020-2024 (AB-3190-2) al alinearse con los desafíos de desarrollo de: (i) Productividad e Innovación e Integración Económica, al mejorar el acceso de cadenas productivas con enfoque sostenible (¶1.12 y ¶1.16); y (ii) Inclusión social e igualdad, al contribuir al desarrollo socioeconómico de población vulnerable (¶1.2 y ¶1.26). Asimismo, se alinea con las áreas transversales de: (i) Igualdad de Género y Diversidad (¶1.29 y ¶1.30); (ii) CC y Sostenibilidad Ambiental (¶1.28); y (iii) Capacidad Institucional y Estado de Derecho (¶1.25).
- 1.24 Adicionalmente, contribuirá al Marco de Resultados Corporativos 2022-2023 del Grupo BID (GN-2727-12): (i) vías construidas o mejoradas (km); y

(ii) financiamiento de acciones de mitigación al CC. El 29,81% de los recursos de la operación se invierten en actividades de adaptación al CC, según la [metodología conjunta de los Bancos Multilaterales de Desarrollo](#) de estimación de financiamiento climático. Estos recursos contribuyen a la meta de financiamiento climático del BID, 30% del volumen de aprobaciones anualmente ([EEO#6](#)). También es consistente con: (i) la Estrategia de Infraestructura Sostenible para la Competitividad y el Crecimiento Inclusivo (GN-2710-5); y (ii) los Marcos Sectoriales de: (a) Marco Sectorial de Transporte (GN-2740-12); y (b) Género y Diversidad (GN-2800-8).

- 1.25 **Acciones de mejora de gestión mediante innovación y tecnología.** La transformación digital del sector público puede mejorar la calidad en la provisión de servicios, y con ello la calidad de vida para usuarios y beneficiarios. Un estudio del BID⁴⁵, establece que la adopción y el uso de tecnologías digitales son elementos clave para multiplicar el impacto económico de la inversión en infraestructura y mejorar el desempeño de los servicios asociados. En la Estrategia de Transformación Digital para el Sector de Infraestructura y Energía [2021 – 2025](#), se propone el fortalecimiento de la infraestructura digital por medio de herramientas y tecnologías digitales, como la computación en la nube que facilite la interoperabilidad, los portales únicos de servicios en línea y la ciberseguridad. Para su implementación entre los organismos ejecutores del Banco, es necesario promocionar el desarrollo de tecnologías digitales innovadoras, facilitando el acceso y la capacitación para su uso. En este sentido, y atendiendo a los desafíos identificados en el campo de la gestión vial (§1.10), el programa apoyará la transformación digital de la ABC mediante el diseño e implementación de un sistema digital integrado de gestión vial que permita integrar las diferentes áreas de trabajo bajo un único sistema interoperable por todos los actores involucrados en los procesos de gestión de la ABC, optimizando procesos y flujos de información. Asimismo, el programa financiará la adquisición y adopción de los equipos necesarios para llevar a cabo este proceso de transformación digital, facilitando su uso mediante capacitaciones especializadas ([EEO#8](#)). Como instrumento de interacción de este sistema digital con la vía, se financiará la construcción y puesta en marcha de estaciones ITS de peaje y pesaje (§1.10). Con el apoyo a la transformación digital de la ABC se contribuirá a mejorar la gestión de la infraestructura vial y el servicio de transporte asociado, impactando positivamente en la vida útil de las vías, la reducción de emisiones, y la generación de incentivos para el eficiente uso de las vías.
- 1.26 **Apoyo al programa de microempresas de mantenimiento.** El programa dará continuidad al programa de microempresas de mantenimiento rutinario PROVIAL. Las microempresas, conformadas por miembros de las comunidades rurales aledañas a la carretera, llevan a cabo las labores de mantenimiento preventivo y cuidado de las carreteras. Su estrecha relación con las vías, como usuarios y beneficiarios, les otorga un buen conocimiento de estas y una atención rápida y continua de sus necesidades primarias de mantenimiento o incidencias. Los miembros de las microempresas reciben capacitaciones en materia de gestión vial y gestión de su microempresa, que les permiten ampliar sus posibilidades de empleabilidad y desarrollo socioeconómico, pudiendo acceder a trabajos más estables y mejor remunerados que los propios de las economías de subsistencias

⁴⁵ [BID. 2020.](#)

predominantes en las áreas rurales. A la fecha, el programa PROVIAL cuenta con 467 microempresas y 3.032 socios, de los cuales 500 son mujeres⁴⁶. El presente programa financiará la adquisición de equipamientos e insumos necesarios para el funcionamiento de las microempresas, contribuyendo a la creación de 82 nuevas microempresas durante el período de ejecución del préstamo. Adicionalmente, se financiarán las capacitaciones necesarias para incorporar a las microempresas en el sistema digital integrado de gestión vial (§§1.25), a través del uso de dispositivos digitales que les permitan reportar incidencias en la vía. Las capacitaciones, orientadas prioritariamente a mujeres, se realizarán en materia de habilidades digitales, pavimentos y SV entre otros, con ello se espera lograr una participación femenina en las nuevas microempresas creadas del 30%⁴⁷. Entre los beneficios identificados del programa de microempresas se destacan el mejor aprovechamiento de los recursos asignados a mantenimiento vial, una mejor calidad del mantenimiento rutinario, la generación de empleo entre hombres y mujeres del área de influencia, el fortalecimiento de las comunidades al formar parte de los procesos de selección de las microempresas, y la transferencia de recursos monetarios a las zonas rurales y población con rentas más bajas ([EEO#12](#)).

1.27 **Acciones de SV.** En atención a los desafíos en materia de SV identificados (§§1.11), y para promover una obra vial segura, los pliegos de las licitaciones de la RVF19 se basarán en el concepto de sistema seguro debiendo de incluir al menos las siguientes medidas de SV, mismas que están previstas en el presupuesto de la obra (§§1.33): (i) diseño de señalización integral (horizontal y vertical); (ii) reducción de la velocidad en pasos urbanos con medidas de tráfico calmado que garanticen el paso seguro para todo los usuarios de la vía; y (iii) elementos de contención vehicular adecuados para el tramo. Asimismo, se llevarán a cabo Auditorías de SV (ASV) en las subsiguientes etapas del proyecto (construcción y operación), y cuyos resultados deberán ser gestionados (en el marco del alcance del proyecto) por la unidad ejecutora para mantener altos estándares de seguridad. Para mantener unas condiciones óptimas de seguridad en la operación, se plantea fortalecer las capacidades tanto de la ABC como de las microempresas de mantenimiento vial, de manera que contribuyan en el reporte del estado de la señalización vial, estructura de pavimento y posibles incidencias en la vía. También se promoverán talleres de formación en SV para la unidad ejecutora (a quien se le dará un enfoque más técnico en cuanto a recolección y análisis de datos de siniestralidad), para actores públicos y privados involucrados y para la comunidad. Adicionalmente, la adopción del sistema digital integrado de gestión vial permitirá optimizar los procesos de recolección de información y gestión vial, lo que se traduce en oportunidades para la toma de decisiones oportunas y adecuadas en pro de mantener condiciones seguras de movilidad.

1.28 **Inclusión de medidas de adaptación a los impactos climáticos en las obras y mejora de capacidades de planificación.** El diseño de ingeniería incorpora medidas adecuadas para incrementar la resiliencia de la RVF19 frente a los desafíos del CC (§§1.13 y §§1.16), incluido el diseño de drenajes para intensidades de amenaza significativamente superiores a las típicamente utilizadas en

⁴⁶ 126 mujeres son representantes legales de las microempresas (ABC, 2022).

⁴⁷ Al final del programa se espera lograr una participación femenina total de mujeres como socias de microempresas de 605 mujeres, aproximadamente un 18% del total de socios.

proyectos viales y razonablemente suficientes para mitigar el efecto del CC a medio plazo. Adicionalmente, el programa apoyará la puesta en servicio del Modelo de Resiliencia de la Red Vial Fundamental (MRRVF), que permite identificar sectores críticos frente a las amenazas climáticas (*Blue Spot Analysis*) y su uso en la planificación de la infraestructura vial en Bolivia. Esta herramienta servirá para la preparación de planes de inversiones y de gestión de riesgo de desastres y CC. Para su adecuado uso y aprovechamiento, el programa financiará la capacitación de personal de la ABC en el uso del MRRVF, el diseño de proyectos viales resilientes y/u otras aplicaciones necesarias.

- 1.29 **Acciones de género.** Para contribuir a cerrar la brecha laboral y combatir la violencia contra la mujer (¶1.14), el programa desarrollará las siguientes actividades ([EEO#4](#)): (i) diseño de un plan de acción y políticas de género para la ABC; (ii) implementación de un programa de pasantías remuneradas en trabajos no tradicionales en la ABC que contribuya a la formación e inserción laboral para estudiantes mujeres de carreras técnicas; (iii) diseño e implementación de un plan de comunicación con colegios para promover el ingreso de mujeres a carreras universitarias de ingenieras; (iv) identificación de incentivos para los pliegos de licitación para la incorporación de mujeres en trabajos no tradicionales del sector vial; y (v) incentivos para la incorporación de mujeres como socias de las microempresas de mantenimiento vial adoptando las nuevas habilidades digitales propuestas por el programa. En el marco de la implementación de las salvaguardas sociales se llevarán a cabo: (i) talleres de prevención de violencia de género para las empresas contratistas y supervisoras; (ii) desarrollo de códigos de conducta y convivencia sobre acoso y violencia sexual; y (iii) campañas de capacitación y sensibilización sobre violencia de género en las comunidades donde se desarrollen las obras del programa. Para la implementación de estas actividades se contará con el liderazgo y seguimiento de un punto focal de género designado por la ABC, contribuyendo así a la transversalización y sinergia entre actividades de género incluidas en la cartera del Banco con Bolivia.
- 1.30 **Acciones de diversidad e inclusión.** Para promover la inclusión laboral de PcD (¶1.15) el programa incluirá: (i) talleres de sensibilización para la inclusión de PcD; (ii) capacitaciones para promover la contratación de PcD en la ABC; (iii) inclusión de estándares de accesibilidad universal en las licitaciones de los diseños de las vías; (iv) desarrollo de un Manual de Accesibilidad Universal en entornos viales urbanos y rurales para la ABC; y (v) desarrollo de una consultoría de identificación y adaptación de puestos de trabajo adecuados para las diferentes capacidades de las PcD en el ámbito de la construcción e ingeniería.
- 1.31 **Transparencia en la obra pública.** Los proyectos de infraestructura, generalmente, y a nivel internacional, implican riesgos de integridad por los elevados presupuestos y la naturaleza de algunas obras o compras de equipamiento especializado, que dependen de instituciones con capacidades heterogéneas. El Gobierno de Bolivia impulsa distintas estrategias para gestionar estos riesgos, entre ellas, el Sistema de Contrataciones Estatales (SICOES) dependiente de la Contraloría General del Estado, que brinda información pública sobre contratación de obras en todos los niveles del Estado, y un registro de empresas habilitadas denominado Registro Único de Proveedores del Estado (RUPE). La ABC cuenta con una Unidad de Transparencia y Lucha Contra la Corrupción, para identificar, investigar y reportar a la Presidencia de la ABC las

- prácticas indebidas, cuya ubicación jerárquica la dota de independencia respecto de las acciones de las Gerencias Operativas. En este programa, la Unidad de Planificación Calidad y Gestión de Financiamiento Externo (UPC) incorporará las mejores prácticas en manejo de riesgo de integridad que serán reconocidas en el Reglamento Operativo del Programa (ROP) (¶3.6). Adicionalmente, la implementación del sistema de gestión digital integrado (¶1.25) facilitará un manejo transparente de la información y la interacción con los diferentes agentes y actores del proceso de gestión vial.
- 1.32 **Objetivos.** El objetivo general del programa es contribuir a la mejora de la conectividad en el departamento de La Paz, con un enfoque de seguridad, sostenibilidad e inclusión. El objetivo específico es mejorar las condiciones de circulación en la vía intervenida.
- 1.33 **Componente 1. Infraestructura vial (US\$55,02 millones).** Este componente financiará: (i) las obras de mejora y pavimentación del tramo de la RVF19, Botijlaca-Caquiaviri, incluyendo las medidas de SV (¶1.27), y la supervisión de las obras; (ii) las medidas de compensación ambiental y social (¶1.19); y (iii) la implementación de los ITS en peajes y pesajes (¶1.19 y ¶1.25).
- 1.34 **Componente 2. Fortalecimiento institucional (US\$2,42 millones).** Este componente financiará: (i) el desarrollo y puesta en marcha de la fase inicial de un sistema digital integrado de gestión vial para la ABC (¶1.25); (ii) ASV, talleres y capacitaciones de SV (¶1.27); (iii) la implementación de la herramienta de planificación de infraestructuras críticas frente al CC (Blue Spot Analysis) y capacitación para su uso (¶1.28); (iv) acompañamiento al programa de microempresas de PROVIAL para su fortalecimiento, sostenibilidad y transformación digital promoviendo la participación de mujeres (¶1.26 y ¶1.29); (v) fortalecimiento institucional de la ABC para transversalizar el enfoque de género e incentivar la participación de mujeres en trabajos no tradicionales (¶1.29); (vi) talleres de formación en materia de género y PcD (¶1.29 y ¶1.30); (vii) desarrollo de un manual de accesibilidad universal en entornos urbanos y rurales para la ABC; y (viii) estudio de accesibilidad e identificación de potencial de inclusión laboral (¶1.30). Asimismo, este componente financiará: (i) la mejora de normativa técnica y manuales de la ABC incluyendo el Manual Ambiental de Carreteras; (ii) el fortalecimiento de la gestión del ciclo de proyectos incluyendo un plan de gestión fiduciaria quinquenal; y (iii) la adquisición de equipamiento y *software* para la adopción de las nuevas herramientas digitales de gestión.
- 1.35 **Administración del programa (US\$0,55 millones).** Financiará: (i) administración, evaluación y monitoreo del programa; y (ii) auditoría financiera externa.

B. Indicadores clave de resultados

- 1.36 **Resultados esperados.** El cumplimiento del objetivo de desarrollo del programa será verificado a través de los siguientes indicadores del objetivo general: (i) Índice de Densidad (ID) de vías pavimentadas en La Paz; (ii) índice de percepción de SV en el tramo intervenido; (iii) porcentaje de mujeres socias de las microempresas de mantenimiento vial que operan en la RVF; (iv) porcentaje de PcD sobre el total de empleos directos de la obra; y (v) número de vehículos fiscalizados a través de

estaciones de pesaje/peaje ITS instaladas por el programa⁴⁸. El objetivo específico será analizado mediante los indicadores de resultados para el tramo Botijlaca-Caquiaviri: (i) tránsito medio diario anual; (ii) Índice de Rugosidad Internacional (IRI); y (iii) coste de operación vehicular en el tramo (Anexo II).

- 1.37 **Viabilidad técnica y económica.** El Banco revisó los estudios de factibilidad técnica y económica del tramo Botijlaca-Caquiaviri. La evaluación económica (EEO#2) compara monetariamente los costos y beneficios económicos que se producen a lo largo de la vida del proyecto de la situación “con” proyecto frente a la situación “sin” proyecto. En concreto, se cuantificó la inversión prevista para la pavimentación del tramo, los beneficios económicos por el ahorro en el costo generalizado del transporte (COV+CTV) y beneficios por ahorros en costos de mantenimiento vial utilizando el modelo HDM-4. Los resultados de los análisis económicos registran una Tasa Interna de Retorno Económico (TIRE) superior a la tasa de descuento utilizada (12%), con una Valor Actual Neto (VAN) igual a US\$5,25 millones. El análisis de sensibilidad indica su robustez frente a escenarios más desfavorables (Cuadro 2).

Cuadro 2. TIRE y VAN del proyecto del tramo a financiar Botijlaca-Caquiaviri

	Indicadores				Análisis de sensibilidad	
	Longitud (km)	Costo de Inversión ⁴⁹ (mill US\$)	VAN (mill US\$)	TIRE (%)	Reducción Demanda desviada larga distancia 15% ⁵⁰	Costos de mantenimiento e inversión +20%
					TIRE (%)	TIRE (%)
Tramo Botijlaca Caquiaviri	33,10	49,42	5,25	13,40	12,67	11,70

Fuente: Elaboración propia.

- 1.38 **Beneficiarios.** Los habitantes y las mipymes de los sectores productivos en las áreas de influencia del proyecto (¶1.26) incluyendo una población potencialmente beneficiada en el área directa de influencia directa de 6.552 habitantes en el tramo Botijlaca-Caquiaviri. Las cifras de población beneficiada en el área indirecta toman en cuenta a un aproximado de 25.907 habitantes en el primer corredor al integrar los municipios de Caquiaviri, Comanche, Charaña y San Andrés de Machaca, dando a la vez acceso a la frontera con Perú y creando un punto de acceso al corredor paralelo Nazacara-Hito IV.

II. ESTRUCTURA DE FINANCIAMIENTO Y PRINCIPALES RIESGOS

A. Instrumentos de financiamiento

- 2.1 **Modalidad.** La operación se ejecutará como un Préstamo de Inversión Específica, el cual financiará obras definidas al momento de la aprobación del préstamo.

⁴⁸ Ayudará a controlar la eficiencia de los vehículos pesados y así disminuir emisiones contaminantes.

⁴⁹ Incluye construcción de la vía, instalación de una estación de pesaje y peaje, supervisión, fiscalización y medidas de mitigación socioambiental.

⁵⁰ Se considera una demanda desviada de larga distancia un 15% inferior durante los últimos 10 años de servicio.

- 2.2 **Costo, financiamiento y período de desembolso.** El costo del programa asciende a US\$58 millones, incluyendo US\$50 millones de recursos del Capital Ordinario (CO) del Banco y US\$8 millones de aporte local. El presupuesto detallado está disponible en el Plan de Ejecución Plurianual (PEP) y en el Plan Operativo Anual (POA) ([EER#1](#)). El período de desembolsos será de cinco años.

Cuadro 3. Costos estimados del programa (US\$)⁵¹

Componentes	BID	Local	TOTAL	%
Componente 1. Infraestructura vial	47.210.000	7.813.000	55.023.000	94,87
1.1 Costos de construcción y supervisión técnica	38.492.000	7.813.000	46.305.000	79,84
1.1.1 Costos de Construcción	36.227.000	7.813.000	44.040.000	75,93
1.1.2 Supervisión Técnica	2.265.000	0	2.265.000	3,91
1.2 Plan de reposición de pérdidas	1.466.000	0	1.466.000	2,53
1.3. Implementación ITS en peajes y pesajes en la RVF	7.252.000	0	7.252.000	12,5
Componente 2. Fortalecimiento institucional	2.236.000	187.000	2.423.000	4,18
2.1 Difusión y visibilidad del proyecto	0	187.000	187.000	0,32
2.2 Microempresas (PROVIAL de la RVF)	1.000.000	0	1.000.000	1,72
2.3. Apoyo a la transversalización de adicionalidades	445.500	0	445.500	0,77
2.3.1 Género y Diversidad	115.500	0	115.500	0,20
2.3.2 Cambio Climático	250.000	0	250.000	0,43
2.3.3 Seguridad Vial	80.000	0	80.000	0,14
2.4 Apoyo al fortalecimiento de la gestión de ABC y adopción de herramientas digitales	790.500	0	790.500	1,36
Administración del programa	554.000	0	554.000	0,96
TOTAL	50.000.000	8.000.000	58.000.000	100

Fuente: Elaboración propia.

- 2.3 **Cronograma de desembolso.** De conformidad con los documentos AB-2990 “Mejora de las Salvaguardias Macroeconómicas” y GN-2753-7 “Directrices Operativas para la Implementación de las Salvaguardas Macroeconómicas en el BID”, el ritmo del desembolso por parte del Banco de los recursos de financiamiento con cargo al CO estará sujeto a los siguientes límites: (i) en los primeros 12 meses, se podrá desembolsar como máximo el 15% del monto total del financiamiento aprobado por el Banco; (ii) en los primeros 24 meses, se podrá desembolsar como máximo el 30% del monto total del financiamiento aprobado por el Banco; y (iii) en los primeros 36 meses, se podrá desembolsar como máximo el 50% del monto total del financiamiento aprobado por el Banco. Estos períodos se contarán desde el momento en que el Directorio Ejecutivo apruebe la operación de préstamo. Estos límites podrían no ser de aplicación en la medida en que se cumplan los requisitos establecidos en la política.

⁵¹ Los costos por subcomponente son indicativos.

Cuadro 4. Desembolsos y aporte local estimados del programa por año

	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5	Total
Monto BID anual (US\$)	7.500.000	7.500.000	10.000.000	12.500.000	12.500.000	50.000.000
Monto local anual (US\$)	1.200.000	1.200.000	1.600.000	2.000.000	2.000.000	8.000.000
TOTAL (US\$)	8.700.000	8.700.000	11.600.000	14.500.000	14.500.000	58.000.000
% BID anual	15,00%	15,00%	20,00%	25,00%	25,00%	100,00%
% BID acumulado	15,00%	30,00%	50,00%	75,00%	100,00%	100,00%

Fuente: Elaboración propia.

B. Riesgos ambientales y sociales

- 2.4 De acuerdo con el Marco de Políticas Ambientales y Sociales (MPAS) del Banco, este programa se clasifica como Categoría “B” debido a que las obras de pavimentación de la vía existente Botijlaca-Caquiaviri provocarán el reasentamiento de 60 familias campesinas y afectaciones a terrenos agrícolas y equipamiento comunitario. No se anticipan impactos a hábitats naturales críticos o no críticos ni a la biodiversidad debido a que no se abrirán nuevos tramos o se realizará ensanchamiento de la vía actual. No se prevén daños al patrimonio cultural. De acuerdo con la Metodología de Evaluación del Riesgo de Desastres y CC del Banco, el programa tiene un riesgo de desastres y CC Moderado debido a que las obras tienen una exposición baja a amenazas de inundaciones y deslizamientos y moderada criticidad de su infraestructura. El riesgo ambiental y social del proyecto es Sustancial debido a la significancia de sus impactos socioambientales y a las necesidades de fortalecimiento de las capacidades de supervisión de la ABC.
- 2.5 Se cuenta con estudios socioambientales completos para el corredor Botijlaca-Charaña, del cual forma parte el tramo Botijlaca-Caquiaviri, los cuales fueron aprobados por la autoridad ambiental y sometidos a consulta en 2019 con las autoridades originarias y municipales y la población de las comunidades atravesadas por el corredor. En las consultas del tramo participaron 374 personas entre las que se obtuvo un apoyo generalizado al proyecto, y su conformidad con las medidas de gestión socioambiental propuestas, incluyendo las opciones de compensación por establecimiento del derecho de vía. Con base en los estudios existentes se ha elaborado el Estudio de Impacto Ambiental y Social (EIAS) y Plan de Gestión Ambiental y Social (PGAS) del proyecto de acuerdo con los requisitos del MPAS. Se ha desarrollado también el documento preliminar de Sistema de Gestión Ambiental y Social (SGAS) del proyecto. Las consultas ya realizadas cumplen con los requisitos de consulta significativa del MPAS y no es necesario realizar consultas adicionales en esta fase de preparación de la operación. El EIAS/PGAS, incluyendo los informes de consulta, está disponible en la página web del Banco⁵².

⁵² [Programa de Conectividad Territorial y Desarrollo para Bolivia.](#)

- 2.6 **Riesgos fiduciarios.** De acuerdo al análisis de capacidad institucional llevado a cabo con la ABC/UPC se identifica un riesgo fiduciario medio que será mitigado con las siguientes acciones incluidas en el programa: (i) fortalecimiento del equipo humano a través de la conformación/designación de un EEP dentro de la ABC dedicado exclusivamente a la ejecución de la operación y otros proyectos BID (§1.35, §3.3 y §3.7); (ii) fortalecimiento de los procesos de ejecución de la UPC para agilizar la ejecución del programa⁵³, a través de la elaboración de flujogramas de los principales procesos de la gestión del ciclo de proyecto integrado de la ABC, cuyo detalle estará establecido en el ROP, el fortalecimiento del EEP con perfiles y dedicación adecuados (§3.7), la liberación anticipada del derecho de vía (§3.8); (iii) realizar auditorías técnico/operativas de forma trimestral durante la ejecución de la operación, iniciando a los seis meses de la entrada en vigencia del contrato de préstamo cuyo detalle estará establecido en el ROP. Dichas auditorías serán realizadas por una firma de auditoría independiente aceptable al Banco, y se financiarán con recursos de la operación de préstamo; y (iv) capacitación oportuna sobre las normas y procedimientos del Banco para el cierre del programa. El equipo fiduciario del Banco mantendrá el proceso de identificación y gestión de riesgos durante la ejecución.

C. Otros riesgos y temas clave

- 2.7 Adicionalmente, se identificaron los siguientes riesgos medio-altos:
- 2.8 **Económico financiero.** Se identifica un riesgo medio-alto relacionado al posible impacto que se podría generar si durante los primeros dos años de ejecución del programa se generan variaciones significativas de costos relacionados a inflación (en dólares americanos), pudiendo generarse desfases en los costos de los principales productos, en especial, del Componente 1, ocasionando un impacto en la disponibilidad presupuestaria en el total del programa. Para mitigar este riesgo se realizará: (i) monitoreo de los recursos financieros, incluyendo en los contratos de obra fórmulas paramétricas de redeterminación de precios; (ii) reforzar el esquema de monitoreo durante la ejecución de obras; y (iii) incorporación de margen de contingencia en los precios unitarios presupuestados más sensibles a la inflación.
- 2.9 **Recursos humanos.** Se identifica un riesgo medio-alto relacionado al posible impacto que se podría generar si no se cuenta con la capacidad (recursos humanos y equipamiento) necesaria para llevar a cabo la administración técnica y socioambiental de las obras previo al inicio de estas, pudiéndose producir retrasos en la ejecución o riesgos en la calidad de las obras del Componente 1, lo cual afectaría al desempeño del programa en términos de calidad y/o de cumplimiento de resultados y objetivos en plazo. Para mitigar este riesgo se conformará/designará un EEP dedicado exclusivamente a la ejecución de la operación y otros proyectos BID cuyo equipo mínimo y perfiles serán definidos en el ROP (§3.3), y se contará con recursos para la contratación de consultorías y especialistas de apoyo al EEP.

⁵³ El promedio de ejecución de operaciones y proyectos similares tomando el promedio histórico es de 6,5 años desde su efectividad legal.

- 2.10 **Sostenibilidad de las inversiones.** Para la conservación de las obras del programa, la ABC deberá elaborar un Plan de Conservación por cinco años, para asegurar la sostenibilidad de las inversiones en el corto plazo. Dicho plan deberá incluir la definición (aspectos técnicos, financieros, socioambientales, sostenibilidad, etc.) del mantenimiento en el mediano y largo plazo para el tramo intervenido. La ABC, dentro de su Programa de Conservación Vial, cuenta con recursos del tesoro nacional para el mantenimiento de la RVF, y sigue los criterios del manual de conservación de la ABC. La responsabilidad de implementación del Plan de Conservación será de la Subgerencia de Conservación Vial (SGCV) de la ABC, y los aspectos ambientales serán monitoreados por la Subgerencia Socioambiental de la ABC. El mantenimiento rutinario de las obras financiadas será llevado a cabo a través del programa PROVIAL de microempresas (§1.26). Los recursos obtenidos mediante el sistema de peajes público, establecido por ley⁵⁴, complementan la inversión pública del tesoro nacional destinada a sufragar las obras y mantenimiento vial (§1.5).

III. PLAN DE IMPLEMENTACIÓN Y GESTIÓN

A. Resumen de los arreglos de implementación

- 3.1 **Prestatario y Organismo Ejecutor (OE).** El prestatario será el Estado Plurinacional de Bolivia y el OE será la Administradora Boliviana de Carreteras (ABC), organismo autárquico con personalidad jurídica, patrimonio propio y con autonomía de gestión técnica, administrativa, económica y financiera de duración indefinida, bajo tuición del MOPSV; y es la encargada de la planificación y gestión de la RVF.
- 3.2 La ejecución del préstamo será realizada por la ABC quien a través de la UPC asegurará el cumplimiento de los procedimientos técnicos, administrativos, financieros, ambientales y sociales, monitoreo y evaluación en coordinación con las tres gerencias: (i) la Gerencia Nacional Técnica (GNT), de la cual dependen el área de Estudios y Proyectos, la Subgerencia de Construcción (SCT), la Subgerencia de Conservación Vial (SCV) y la Subgerencia Socioambiental (SSA); (ii) la Gerencia Nacional Administrativa y Financiera (GNAF), que comprende la Subgerencia de Asuntos Financieros y la Subgerencia de Asuntos Administrativos; y (iii) la Gerencia Nacional Jurídica con su Subgerencia de Asuntos Jurídicos; así como otras instancias competentes y las gerencias regionales de los departamentos.
- 3.3 La ABC conformará un EEP dedicado exclusivamente a la ejecución de la operación y otros proyectos BID, cuyo equipo mínimo y perfiles es definido en el ROP y será consistente con la condición reflejada en el Anexo B del ESRS.
- 3.4 **Mecanismo de ejecución.** La implementación del programa de préstamo estará a cargo de la ABC, quien, a través de la UPC y el EEP y en coordinación con las unidades técnicas de la ABC, será responsable de: (i) la programación de las obras y servicios a ser contratados; (ii) los procesos de licitación y contratación de

⁵⁴ El DS N.º28948 crea la entidad pública Vías Bolivia, quien administra y opera los peajes, pesajes, y control de pesos y dimensiones de la RVF.

las obras y servicios a ser financiados por el programa; y (iii) la fiscalización y la administración de los contratos de consultoría, bienes y obras, además de velar por el cumplimiento de las especificaciones y planes de manejo socioambiental.

- 3.5 En cuanto al control fiduciario, la UPC/EEP en coordinación con la GNAF, será responsable de: (i) la implementación y mantenimiento de adecuados sistemas de información y control para la administración contable-financiera y del sistema de control interno de acuerdo a los requerimientos del Banco; (ii) la presentación oportuna de las solicitudes de desembolso y justificaciones de gastos elegibles en base a un sistema de planificación financiera actualizado; (iii) la preparación y presentación de informes semestrales financieros sobre la situación y destino de los recursos entregados como anticipo y otros informes requeridos; (iv) el mantenimiento de una cuenta especial, por medio de una libreta dentro de la Cuenta Única del Tesoro exclusiva para la ejecución del programa, y separada de otras fuentes para el manejo de los recursos del Banco y utilizar el Sistema Integrado de Gestión Pública-SIGEP; (v) el mantenimiento de un adecuado sistema de archivo de la documentación de respaldo de los gastos elegibles; (vi) la presentación oportuna de los Estados Financieros Auditados (EFA) del programa; y (vii) el mantenimiento actualizado en el sitio web de la entidad, de toda la información de carácter público relacionada con la ejecución del programa.
- 3.6 **Reglamento Operativo del Programa (ROP).** La ejecución del programa seguirá un ROP que definirá aspectos operativos en materia técnica, ambiental, fiduciaria, financiera, entre otros. El ROP deberá incluir, al menos, los siguientes elementos: (i) mecanismos de coordinación y reporte entre la ABC y el Banco; (ii) definición de flujograma de los principales procesos de la gestión del ciclo de proyecto Integrado de la ABC, para la ejecución, que incluya: (a) organigramas de las áreas participantes; (b) identificando áreas involucradas, posiciones responsables, tiempos y documentos o entregables; (c) procedimientos; y (d) registro de cuellos de botella, entre otros; (iii) procedimientos para la contratación de las obras, bienes, y servicios de consultoría; (iv) lineamientos para el uso de los recursos y la gestión financiera y fiduciaria del programa; (v) procedimientos para los desembolsos; (vi) la estructura del EEP, identificando funciones y perfil del personal clave; (vii) mejores prácticas en la promoción de transparencia y manejo de riesgo de integridad; (viii) los requerimientos ambientales y sociales, SGAS y el Plan de Acción Ambiental y Social (PAAS); y (ix) definición de auditorías técnico/operativas trimestrales durante la ejecución de la operación, iniciando a los seis meses de la entrada en vigencia del contrato de préstamo.
- 3.7 **Serán condiciones contractuales especiales previas al primer desembolso del financiamiento que el prestatario a través del OE, haya presentado evidencia, a satisfacción del Banco de:** (i) la aprobación y la entrada en vigencia del [ROP](#), en los términos y condiciones previamente acordados con el Banco; y (ii) la designación del Equipo de Ejecución del Proyecto (EEP) dentro del OE, incluyendo al menos un coordinador, un especialista en adquisiciones, un especialista social, un especialista ambiental, un especialista financiero y un especialista en monitoreo y planificación. La primera condición se justifica para asegurar que el proyecto esté debidamente asignado para una adecuada ejecución y coordinación del proyecto, y la segunda, dado que la experiencia del Banco en la región indica que la aprobación del ROP

previo al primer desembolso contribuye a la organización interna del OE para la implementación de la operación.

- 3.8 **Condición contractual especial de ejecución.** Será condición contractual especial de ejecución, que el prestatario, a través del OE, presente a satisfacción de Banco: antes del inicio de la construcción de cada obra del Componente 1, evidencia de la liberación de traza en los subtramos correspondientes. Esta condición se justifica para evitar retrasos en la ejecución de las obras debido a interferencias en el derecho de vía.
- 3.9 **Acuerdos y requisitos fiduciarios.** Se considerarán los principios y criterios previstos en la Guía de Gestión Financiera para Proyectos Financiados por el BID (OP-273-12, o la que se encuentre vigente al momento de la ejecución). Adicionalmente se promoverá el uso de herramientas de transparencia para los procesos de licitación y gestión de obras (§1.31).
- 3.10 **Adquisición de obras, bienes y servicios.** Las adquisiciones y contrataciones se realizarán conforme a las Políticas para la Adquisición de Obras y Bienes Financiados por el BID (GN-2349-15) y las Políticas para la Selección y Contratación de Consultores Financiados por el BID (GN-2350-15) y con las previsiones del contrato de préstamo, el ROP ([EEO#9](#)) y el PA ([EER#4](#)). Los procesos de licitación serán supervisados por el Banco de manera ex ante según lo establecido en el PA.
- 3.11 **Desembolsos.** Los desembolsos serán principalmente mediante la modalidad de anticipo de fondo u otra modalidad establecida en la Guía de Gestión Financiera para Proyectos Financiados por el Banco OP-273-12 o la que se encuentre vigente al momento de la ejecución, como se describe en el Anexo III. Los anticipos de fondos se realizarán conforme a un plan financiero/flujo de caja por compromisos contraídos que cubra necesidades reales de liquidez del proyecto hasta 180 días u otro plazo. Exceptuando el primer anticipo de fondo, los subsiguientes se tramitarán cuando se justifique al menos un 80% del total de saldos acumulados pendientes de justificación. Para la gestión de los recursos, el EEP utilizará la Cuenta Única de Tesoro (Libreta CUT de uso exclusivo). La ABC a través de la UPC/EEP presentará los EFA anuales y al final de la operación, en los términos y plazos requeridos por el Banco en sus políticas.
- 3.12 **Auditorías.** La ABC por medio de la UPC/EEP presentará al Banco anualmente, dentro de los 120 días del cierre del respectivo ejercicio fiscal, los EFA por una firma de auditores independientes aceptables al Banco por el período de duración de la operación. La determinación del alcance y otros aspectos relacionados se regirá bajo la Guía OP-273-12 y el instructivo de Estados Financieros y Auditoría Externa. El costo de la auditoría será financiado con recursos del préstamo.

B. Resumen de los arreglos para el monitoreo de resultados

- 3.13 **Monitoreo.** El Plan de Monitoreo y Evaluación ([EER#2](#)) acompañará la ejecución de la operación en conformidad con las metas y los indicadores de avance definidos en la Matriz de Resultados (Anexo II). Para ello, se utilizarán los siguientes instrumentos: (i) PEP, POA, Plan de Adquisiciones, visitas de supervisión financiera, revisión de EFAs, revisión de solicitudes de desembolsos,

reuniones técnicas/operativas con el EEP, entre otros; (ii) informes semestrales de progreso incluyendo, indicadores de monitoreo de impacto, resultados, ejecución de cada componente y cumplimiento de los requisitos operativos detallados en el ROP ([EEO#9](#)); y (iii) informes ambientales, sociales y de salud y seguridad ocupacional, descritos en el PGAS.

- 3.14 **Evaluación.** La ABC presentará al Banco una evaluación final dentro de los 90 días contados a partir de la fecha en que se haya alcanzado la justificación del 95% de los desembolsos del proyecto. Esta evaluación incluirá al menos: (i) un análisis de costo beneficio ex post, bajo la misma metodología del análisis ex ante, e incluirá la comparación de los resultados a efecto de verificar los supuestos y parámetros considerados, todo conforme al detalle establecido en el [EER#2](#); (ii) los resultados de la ejecución financiera; (iii) el cumplimiento de las metas establecidas, de acuerdo con los indicadores de resultados acordados; y (iv) el cumplimiento de los compromisos contractuales relativos a la ejecución del programa.
- 3.15 **Información para el monitoreo y la evaluación del programa.** La ABC será responsable del mantenimiento de los sistemas de recopilación de datos y seguimiento. La ABC se comprometerá a mantener un sistema de monitoreo y evaluación de todos los componentes, sobre la base del cual preparará los informes y datos que remitirán al Banco. Para efectos de la evaluación, la ABC recopilará, almacenará y mantendrá consigo toda la información, indicadores y parámetros, incluyendo los planes anuales, y la evaluación final, necesarios para la elaboración del PCR.

Matriz de Efectividad en el Desarrollo		
Resumen		BO-L1225
I. Prioridades corporativas y del país		
1. Prioridades Estratégicas del Grupo BID e Indicadores del CRF		
Retos Regionales y Temas Transversales	<div>-Inclusión Social e Igualdad</div> <div>-Productividad e Innovación</div> <div>-Integración Económica</div> <div>-Equidad de Género y Diversidad</div> <div>-Cambio Climático</div> <div>-Capacidad Institucional y Estado de Derecho</div>	
Nivel 2 del CRF: Contribuciones del Grupo BID a los Resultados de Desarrollo	<div>-Beneficiarios de iniciativas de apoyo al empleo (#)</div> <div>-Empresas que reciben asistencia técnica (#)</div> <div>-Vías construidas o mejoradas (km)</div> <div>-Mujeres beneficiarias de iniciativas de empoderamiento económico (#)</div> <div>-Valor de las inversiones en infraestructura resiliente o con bajas emisiones de carbono (\$)</div> <div>-Instituciones con capacidades gerenciales y de tecnología digital reforzadas (#)</div> <div>-Instituciones con prácticas reforzadas de transparencia e integridad (#)</div>	
2. Objetivos de desarrollo del país		
Matriz de resultados de la estrategia de país		
Matriz de resultados del programa de país		La intervención no está incluida en el Programa de Operaciones de 2022.
Relevancia del proyecto a los retos de desarrollo del país (si no se encuadra dentro de la estrategia de país o el programa de país)		
II. Development Outcomes - Evaluability		Evaluable
3. Evaluación basada en pruebas y solución		10.0
3.1 Diagnóstico del Programa		2.5
3.2 Intervenciones o Soluciones Propuestas		3.5
3.3 Calidad de la Matriz de Resultados		4.0
4. Análisis económico ex ante		10.0
4.1 El programa tiene una TIR/VPN, o resultados clave identificados para ACE		1.5
4.2 Beneficios Identificados y Cuantificados		3.0
4.3 Supuestos Razonables		2.5
4.4 Análisis de Sensibilidad		2.0
4.5 Consistencia con la matriz de resultados		1.0
5. Evaluación y seguimiento		9.2
5.1 Mecanismos de Monitoreo		4.0
5.2 Plan de Evaluación		5.2
III. Matriz de seguimiento de riesgos y mitigación		
Calificación de riesgo global = magnitud de los riesgos*probabilidad		Specify risk rate on risk tab
Clasificación de los riesgos ambientales y sociales		B
IV. Función del BID - Adicionalidad		
El proyecto se basa en el uso de los sistemas nacionales		
Fiduciarios (criterios de VPC/FMP)	Si	Administración financiera: Presupuesto, Contabilidad y emisión de informes, Controles externos, Auditoría interna. Adquisiciones y contrataciones: Sistema de información.
No-Fiduciarios		
La participación del BID promueve mejoras adicionales en los presuntos beneficiarios o la entidad del sector público en las siguientes dimensiones:		
Antes de la aprobación se brindó a la entidad del sector público asistencia técnica adicional (por encima de la preparación de proyecto) para aumentar las probabilidades de éxito del proyecto	Si	Cooperación para estudios de preinversión (socioambientales, evaluación económica y revision de estudios de ingeniería)

Nota de valoración de la evaluabilidad:

El PROGRAMA DE CONECTIVIDAD TERRITORIAL Y DESARROLLO PARA BOLIVIA consiste en un proyecto de inversión a intervenciones viales (mejora y pavimentación) en el tramo Botijaca-Caquiaviri (31km) de la RVF-19, con un presupuesto total equivalente a US\$58 millones (US\$50 millones del BID). El objetivo general (OG) de la propuesta de préstamo es contribuir a la mejora de la conectividad en el departamento de La Paz, con un enfoque de seguridad, sostenibilidad e inclusión. La propuesta también establece un objetivo específico: mejorar las condiciones de circulación en la vía intervenida.

El diagnóstico del proyecto es claro. Las intervenciones se centrarán en un tramo de la RVF-19 que tiene un servicio deficiente, caracterizado por la ausencia de pavimentación y de un sistema de drenaje adecuado. Por lo tanto, los desplazamientos hechos en por ese tramo sufren con altos costos y tiempos – actualmente la velocidad máxima para circulación de vehículos es de 40km/h. Se incluyó también en el proyecto la implementación de cuatro estaciones de peajes y pesajes para apoyar el control de cargas transportadas en la vía. La matriz de resultados incluye indicadores asociados tanto al GO como a los OE, y sus metas son razonables y están basadas en evidencia.

El análisis económico es adecuado, con supuestos y análisis de sensibilidad razonables y estándar. El valor presente neto estimado del programa es de US\$3,024 millones, lo que equivale a una interna de retorno es de 13,4%.

El plan de evaluación es adecuado. Él propone realizar un análisis antes y después de los indicadores de los objetivos específicos y generales, y un análisis económico ex post del tramo intervenido. Sin embargo, este ejercicio no permitirá la atribución empírica de los resultados obtenidos.

Matriz de Resultados

El objetivo general del programa es contribuir a la mejora de la conectividad en el departamento de La Paz, con un enfoque de seguridad, sostenibilidad e inclusión. El objetivo específico es mejorar las condiciones de circulación en la vía intervenida.

Objetivo General de Desarrollo

Indicadores	Unidad de medida	Año línea de base	Valor línea de base	Año meta	Valor Meta	Medio de verificación	Comentario
Objetivo general: El objetivo general del programa es contribuir a la mejora de la conectividad en el departamento de La Paz, con un enfoque de seguridad, sostenibilidad e inclusión.							
Índice de densidad (ID) de vías pavimentadas en La Paz. ¹	Índice	2021	30,98	2027	32,20	INE (longitud de las redes viales) y cálculo del Índice.	Ver detalles de cálculo en el PME.
Índice de Percepción de Seguridad vial en el tramo intervenido.	Índice	2022	2	2027	3 ²	Medición del índice de percepción de seguridad vial en el tramo.	Ver detalles de cálculo en el PME.
Porcentaje de mujeres socias de las microempresas de mantenimiento vial que operan en la RVF.	Porcentaje	2022	16%	2027	18% ³	Informes de ABC.	Ver detalles de cálculo en el PME.
Porcentaje de personas con discapacidad sobre el total de empleos directos de la obra.	Porcentaje	2022	0	2027	2% ⁴	Informes de ABC.	Ver detalles de cálculo en el PME.
Número de vehículos fiscalizados mensualmente a través de estaciones de pesaje/peaje en tramo Botijlaca-Caquaviari instalada por el programa.	Número (#)	2022	0	2027	512 ⁵	Informes de ABC.	Ver detalles de cálculo y descripción en el PME.

¹ El índice de densidad de vías pavimentadas se obtuvo para el departamento de La Paz.

² Los valores de línea de base y meta son aproximaciones basados en encuesta interna realizada en el equipo. Serán actualizados en base a los resultados obtenidos en una encuesta piloto preliminar que se realizará antes del comienzo del proyecto.

³ Se prevé la participación del 30% de mujeres en las nuevas empresas que se creen a partir de 2023, equivalente a un incremento de 2% en el cómputo general de mujeres respecto a la línea de base.

⁴ Para el establecimiento de la meta se toma como referencia el cumplimiento de la Ley 977 de 2017, de inserción laboral determina que las empresas del sector privado tienen la obligación de insertar laboralmente a personas con discapacidad en un porcentaje no menor al dos por ciento (2%) de su personal. [Informe Defensorial de Seguimiento al Cumplimiento del Artículo 2, Inserción Laboral y Ayuda Económica para PcD](#)

⁵ Ley No 441 de 25 de noviembre de 2013 (ley de control de pesos y dimensiones vehiculares en la red vial fundamental, Bolivia).

Objetivo Específico de Desarrollo

Indicadores	Unidad de medida	Año línea de base	Valor línea de base	Año meta	Valor meta	Medio de verificación	Comentario
Objetivo específico: mejorar las condiciones de circulación en la vía intervenida.							
Tránsito Medio Diario Anual en el tramo Botilaca-Caquiaviri.	Veh/día	2019	308	2026	632	Mediciones de tránsito a través de conteos, puestos permanentes y censos de ABC.	Se consideró tránsito normal y desviado para la meta, con base a los estudios de tránsito de ABC. El TMDA se medirá al menos un año después de la fecha de finalización de la obra.
Índice de Rugosidad Internacional (IRI) en el tramo Botilaca-Caquiaviri.	m/km	2022	14	2026	2	Mediciones efectuadas por ABC.	Se medirá luego de ejecutada la obra.
Coste de operación vehicular en el tramo Botilaca-Caquiaviri ⁶ .	Índice	2022	100	2026	66,88	Highway Development and Management (HDM- 4).	Este indicador incluye Coste de operación (VOC) + coste de tiempo (CTV) de viaje total, promedio del a flota tipo de vehículos por vehículo y por km. Ver detalles de cálculo en el PME.

⁶ El monto de 100 en la Línea de Base equivale a 0,9156. Más detalles pueden ser consultados en el PME.

Productos

Indicadores	Unidad Medida	LB	Año LB	USD	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5	Fin del Proyecto	Medios de Verificación	Comentarios
Componente 1: Infraestructura Vial												
Km de la RVF construida.	km	0	2022	47.548.000	0	6,20	12,40	20,77	31,11	31,11	Actas de recepción de obra a satisfacción.	
Liberación del derecho de vías.	km	0	2022	223.000	0	31,11	0	0	0	31,11	Acta administrativa de finiquito de proceso.	
Estaciones de peajes/pesajes implementados con ITS.	Estación	0	2022	7.252.000	0	0	0	0	4	4	Actas de recepción de obra a satisfacción.	
Componente 2: Fortalecimiento Institucional												
Estudiantes universitarias mujeres de carreras técnicas que han finalizado pasantías remuneradas en ABC y/o empresas ejecutoras de proyectos.	Pasante	0	2022	10.500	0	5	5	5	5	20	Informes del OE.	
Plan de Comunicación con colegios para la promoción de ingreso de mujeres a carreras universitarias de ingenierías elaborado.	Plan	0	2022	15.000	1	0	0	0	0	1	Informes del OE.	
Plan de Comunicación con colegios para la promoción de ingreso de mujeres a carreras universitarias de ingenierías implementado.	Plan	0	2022	20.000	0	1	1	1	1	4	Informes del OE.	
Plan de acción y políticas de género del ABC diseñado.	Plan	0	2022	20.000	0	1	0	0	0	1	Informes del OE.	
Mujeres socias de microempresas que han participado en programas de digitalización.	Porcentaje	0	2022	43.000	10	10	15	15	20	70	Informes del OE.	

Indicadores	Unidad Medida	LB	Año LB	USD	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5	Fin del Proyecto	Medios de Verificación	Comentarios
Talleres de sensibilización y capacitaciones para la inclusión de PcD desarrollados.	Taller/capacitaciones	0	2022	10.000	0	2	0	0	0	2	Informes del OE.	
Inclusión de estándares de accesibilidad universal en los pliegos de licitación de diseño y construcción de vías.	Porcentaje de pliegos	0	2022	0	20	40	60	80	100	100%	Revisión de pliegos sacados a licitación.	Los estándares de accesibilidad universal se utilizarán en los diseños de vía donde haya cruces urbanos y lugares de paradas de autobús o paso peatonal.
Estudio de accesibilidad e identificación de potencial de inclusión laboral elaborado.	Estudio	0	2022	10.000	1	0	0	0	0	1	Informes del OE.	
Manual de Accesibilidad Universal en entornos viales urbanos y rurales para la ABC elaborado.	Manual	0	2022	30.000	1	0	0	0	0	1	Informes del OE.	
Sistema de Gestión Integrado de activos viales del ABC desarrollado.	Sistema	0	2022	160.000	0	0	0	0	1	1	Informes del OE.	
Equipos y software (computadoras portátiles y de escritorio), impresoras y Plotters, tablets, scanner de alto tráfico, GPS de precisión y navegadores, drones, distanciómetros, kits portátiles de monitoreo para análisis de aguas y gases, entre otros) - para la gestión del proyecto adquiridos.	Equipamiento	0	2022	291.000	0	1	0	0	1	2	Informes del OE.	

Indicadores	Unidad Medida	LB	Año LB	USD	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5	Fin del Proyecto	Medios de Verificación	Comentarios
Normativa Técnicas de ABC incluyendo el Manual Ambiental de Carreteras actualizado.	Manual	0	2022	227.000	0	0	1	0	0	1	Informes del OE.	
Plan de Capacitación Quinquenal del ABC elaborado.	Plan	0	2022	12.500	1	0	0	0	0	1	Informes del OE.	
Programa de Gestión del Ciclo de Proyecto Integrado del ABC implementado.	Programa	0	2022	100.000	0	1	0	0	0	1	Informes del OE.	
Herramienta de planificación de infraestructura resiliente e implementación Bluespot Analysis	Sistema	0	2022	250.000	0	0	0	0	1	1	Informes del OE.	
Auditorías de seguridad vial, mediante la realización de Inspecciones de seguridad vial y análisis de criterios de infraestructura en zonas de peaje y pesaje realizadas.	Auditoria	0	2022	30.000	0	0	1	0	1	2	Informes del OE.	
Talleres de seguridad vial para formación de personas e instituciones realizados.	Taller	0	2022	50.000	0	1	1	1	0	3	Informes del OE.	
Plan de Comunicación del proyecto implementado.	Plan	0	2022	187.000	0	1	0	0	0	1	Informes del OE.	

País: Bolivia

División: INE/TSP

Operación: BO-L1225

Año: 2022

ACUERDOS Y REQUISITOS FIDUCIARIOS

Organismo Ejecutor (OE): Administradora Boliviana de Carreteras (ABC)

Nombre de la operación: Programa de Conectividad Territorial y Desarrollo para Bolivia

I. CONTEXTO FIDUCIARIO DEL ORGANISMO EJECUTOR

1. Uso de sistema de país en la operación

<input checked="" type="checkbox"/> Presupuesto	<input type="checkbox"/> Reportes	<input checked="" type="checkbox"/> Sistema Informativo	<input type="checkbox"/> Licitación Pública Nacional (LPN)
<input checked="" type="checkbox"/> Tesorería	<input type="checkbox"/> Auditoría Interna	<input type="checkbox"/> Comparación de Precios	<input type="checkbox"/> Otros
<input checked="" type="checkbox"/> Contabilidad	<input type="checkbox"/> Control Externo	<input type="checkbox"/> Consultores Individuales	

2. Mecanismo de ejecución fiduciaria

<input checked="" type="checkbox"/>	Particularidades de la ejecución fiduciaria	El Prestatario será el Estado Plurinacional de Bolivia y la Administración Boliviana de Carreteras (ABC) será el OE por intermedio de su Unidad de Planificación, Calidad y Gestión de Financiamiento Externo (UPC), la cual llevará a cabo las actividades técnicas, administrativas, legales, fiduciarias, ambientales y sociales del programa. Los recursos del BID serán otorgados de conformidad al ROP elaborado para esta operación.
-------------------------------------	---	---

3. Capacidad fiduciaria

Capacidad fiduciaria del OE	La evaluación de la capacidad fiduciaria del OE es nivel medio-alto. El resultado del análisis de capacidad institucional indicó que la capacidad fiduciaria del OE requiere ser fortalecida con un Equipo de Ejecución de Proyecto – EEP, dentro de la ABC dedicado exclusivamente a la ejecución de la operación y otros proyectos BID, el cual asumirá la responsabilidad de la gestión de los recursos del Programa, incluyendo la administración financiera y contable, las compras y las contrataciones. La designación del personal clave estará a cargo de la ABC. Asimismo, fueron identificadas algunas intervenciones de fortalecimiento, asociadas a la carga operativa técnica y administrativo, así como la elaboración de flujogramas de procesos y procedimientos asociados a la ejecución del programa.
-----------------------------	--

4. Riesgos fiduciarios y respuesta al riesgo

Taxonomía del Riesgo	Riesgo	Nivel de Riesgo	Respuesta al Riesgo
Recursos humanos	Si la carga operativa adicional que supone la ejecución técnica, fiduciaria y socio ambiental del proyecto sobrepasa la capacidad de los recursos humanos existentes en la Dirección de Financiamiento Externo (DFE) de la ABC, se podrían producir retrasos en la ejecución del programa, lo cual afectará todo el Programa, en términos de calidad y/o de cumplimiento de resultados y objetivos en plazo.	Medio	Para mitigarlo se tiene previsto la conformación de un EEP, que deberá contar con un/a Especialista en Adquisiciones y otro Financiero con conocimiento y experiencia de políticas fiduciarias de multilaterales y de preferencia del Banco, contratados, desde el inicio del proyecto, con recursos del préstamo. Además, el OE contará con la capacitación y acompañamiento del equipo fiduciario del Banco, que también analizarán, mecanismos que permitan procesos abreviados.

5. Políticas y Guías aplicables a la operación: Las adquisiciones estarán definidas en el [PA](#) aprobado por el Banco, y se realizarán en el marco de las Políticas para la Adquisición de Bienes y Obras financiadas por el BID (GN-2349-15) y las Políticas para la Selección y Contratación de Consultores financiados por el BID (GN-2350-15) o las que se encuentren vigentes.

6. Excepciones a Políticas y Guías: No aplica.

II. ASPECTOS A SER CONSIDERADOS EN LAS ESTIPULACIONES ESPECIALES DEL CONTRATO DE PRÉSTAMO

Tasa de cambio: Para efectos de lo estipulado en el Artículo 4.10 de las Normas Generales, las Partes acuerdan que la tasa de cambio aplicable será la indicada en el inciso (b)(i) de dicho Artículo. Para efectos de determinar la equivalencia de gastos incurridos en Moneda Local con cargo al Aporte Local o del reembolso de gastos con cargo al préstamo, la tasa de cambio acordada será la tasa de cambio en la fecha efectiva en que el Prestatario, el OE o cualquier otra persona natural o jurídica a quien se le haya delegado la facultad de efectuar gastos, efectúe los pagos respectivos en favor del contratista, proveedor o beneficiario.

Tipo de auditoría: Informes financieros auditados del programa. El OE, deberá presentar dentro del plazo de 120 días siguientes al cierre de cada ejercicio económico del OE y durante el Plazo Original de Desembolsos o sus extensiones, y dentro del plazo de 120 días siguientes a la fecha del último desembolso del préstamo, los EFA anuales del programa, debidamente dictaminados por una firma de auditoría independiente aceptable para el Banco, según los Términos de Referencia que el Banco acuerde con la ABC.

III. ACUERDOS Y REQUISITOS PARA LA EJECUCIÓN DE ADQUISICIONES

<input checked="" type="checkbox"/>	Documentos de Licitación	Para adquisiciones de Obras, Bienes y Servicios Diferentes de Consultoría ejecutadas de acuerdo con las Políticas de Adquisiciones (GN-2349-15), sujetas a Licitación Pública Internacional, se utilizarán los Documentos Estándar de Licitación del Banco o los acordados entre el OE y el Banco para la adquisición particular. Así mismo, la selección y contratación de Servicios de Consultoría serán realizadas de acuerdo con las Políticas de Selección de Consultores (GN-2350-15) y se utilizará la Solicitud Estándar de Propuestas emitida por el Banco o acordada entre el OE y el Banco para la selección particular. Para la/s Licitaciones Públicas Nacionales y Comparación de Precios, y consultoría individual, se desarrollará un documento de adquisiciones a ser acordado entre la autoridad competente del país y el Banco. La revisión de las especificaciones técnicas, así como de los términos de referencia de las adquisiciones durante la preparación de procesos de selección, es responsabilidad del especialista sectorial del proyecto. Esta revisión técnica puede ser ex ante y es independiente del método de revisión de la adquisición.
<input checked="" type="checkbox"/>	Gastos Recurrentes	Los gastos recurrentes requeridos para poner en funcionamiento el proyecto aprobado por el Jefe de Equipo de Proyecto, que sean financiados, serán realizados siguiendo los procedimientos administrativos del Ejecutor. Dichos procedimientos serán revisados y aceptados por el Banco, siempre que no vulneren los principios economía, eficiencia y competencia.
<input checked="" type="checkbox"/>	Supervisión de las Adquisiciones	El método de supervisión del Banco para las licitaciones será ex ante. Para adquisiciones que se ejecuten a través del sistema nacional, la supervisión se llevará por medio del sistema de supervisión nacional del país.
<input checked="" type="checkbox"/>	Registros y Archivos	ABC será responsable de establecer los controles necesarios para el resguardo e integridad de la documentación generada por la ejecución ex ante o ex post del programa. El Banco podrá, en cualquier momento verificar los estándares de organización, control y seguridad de los archivos.

Adquisiciones Principales

Descripción de la Adquisición	Método de Selección	Fecha Estimada	Monto Estimado (US\$)
Obras			
Construcción de Obra vial tramo Botijlaca - Caquiaviri	LPI	Jul-2023	44.040.000
Servicios de No Consultoría			
Implementación sistemas Inteligentes ITS en peajes y pesajes en la RVF	LPI	Ene-2025	7.252.000
Firmas			
Servicio de Supervisión técnica tramo vial Botijlaca - Caquiaviri	SBCC	Mar-2023	2.265.000
Sistema digital integrado de gestión vial	SBCC	Ene-2025	2.790.500

Para acceder al PA [ver enlace](#).

IV. ACUERDOS Y REQUISITOS PARA LA GESTIÓN FINANCIERA

<input checked="" type="checkbox"/>	Programación y Presupuesto	Al ser el prestatario El Estado Plurinacional de Bolivia, los fondos de esta operación serán incorporados en el Presupuesto General de la Nación, para posteriormente ser transferidos a la ABC, que es una entidad con autonomía administrativa y financiera propia, quien también debe incorporarlos en su presupuesto. No se prevén retos para la ejecución que podrían afectar a la ejecución.
<input checked="" type="checkbox"/>	Tesorería y Gestión de Desembolsos	<p>La condición especial fiduciaria previa al primer desembolso, es la conformación de EEP, con un mínimo de miembros, entre ellos el Especialista Financiero, que debe cumplir con el perfil, experiencia y competencias del cargo, y con dedicación exclusiva.</p> <p>Requisitos fiduciarios a incluir en el ROP: (1) contar con un flujograma de los principales procesos de la Gestión del Ciclo de Proyecto Integrado de la ABC, para la ejecución, que incluya: (i) Organigramas de las áreas participantes, (ii) Identificando áreas involucradas, posiciones responsables, tiempos y documentos o entregables, (iii) Flujogramas, (iv) Procedimientos, y (v) Registro de Cuellos de Botella, entre otros a, cuyo detalle estará establecido en el ROP, y (2) Contratar y realizar auditorías técnico/operativas de forma trimestral durante la ejecución de la operación, iniciando a los seis meses de la entrada en vigencia del contrato de préstamo. Dichas auditorías serán realizadas por una firma de auditoría independiente aceptable al Banco, según los TORs que se acuerden con la ABC, y se financiarán con recursos de la operación de préstamo.</p> <p>El tipo de cambio para la rendición de cuentas se utilizará la tasa de cambio en la fecha efectiva en que el Prestatario, el OE o cualquier otra persona natural o jurídica a quien se le haya delegado la facultad de efectuar gastos, efectúe los pagos o transferencias respectivos. Artículo 4.01, (b), (i) de las normas generales.</p> <p>El método de desembolsos será mediante anticipos de fondos y/o reembolsos.</p> <p>El mecanismo de desembolsos será mediante la presentación de solicitudes de desembolso físicas y/o electrónicas por medio de la plataforma <i>Online Disbursements</i>.</p> <p>Cuenta bancaria: El prestatario/OE deberá mantener los fondos de anticipos en una cuenta bancaria exclusiva para el programa en dólares americanos en el Banco Central de Bolivia (BCB) para recibir los desembolsos, que controlará/conciliará por medio de la Libreta CUT (Cuenta Designada).</p> <p>Plan financiero: se realizarán anticipos para un período de hasta seis meses (180 días), según las necesidades de liquidez para la adeuda ejecución del proyecto, con base a compromisos adquiridos.</p>

		<p>El porcentaje para la rendición de cuentas será del 80% del saldo de anticipos pendientes por justificar.</p> <p>Flujo de los recursos del proyecto: Los fondos se desembolsarán al OE, en la cuenta abierta en el BCB, de allí se transfieren los pagos en concepto de pagos de bienes y servicios a los contratistas/ proveedores.</p>
<input checked="" type="checkbox"/>	Contabilidad, Sistemas de Información y Generación de Reportes	<p>Las normas específicas de contabilidad para la ejecución del proyecto serán el Marco Normativo del Estado Plurinacional de Bolivia.</p> <p>Los reportes para la rendición de cuentas, será el Estado de Efectivo Recibido y Desembolsos Efectuados, y Estado de Inversiones Acumuladas, con sus respectivas notas, preparados con base en la contabilidad que genera el Sistema de Información Financiera Pública.</p> <p>El método contable y moneda, la contabilidad se llevará por el método de base de devengado, pero los informes financieros a presentarse al Banco se deberán preparar con base en el método de caja o efectivo, y en dólares de los Estados Unidos de América.</p>
<input checked="" type="checkbox"/>	Supervisión Financiera de la Operación	<p>La supervisión financiera se realizará mediante visitas in situ al INE, reuniones de trabajo, y revisión de escritorio de reportes e informes financieros auditados, entre otros. Serán realizadas por el Equipo de Gestión Financiera del Banco, consultores de apoyo y la firma auditora que se contrate para realizar la auditoría anual de los EFAs del programa, y la auditoría técnica/operativa semestral. Esta supervisión podrá ajustarse, con base a la experiencia en la ejecución del programa¹.</p>

¹ Opinión de EFAs anuales y observaciones/hallazgos de control interno, en el caso que se den.

DOCUMENTO DEL BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO

PROYECTO DE RESOLUCIÓN DE-__/22

Bolivia. Préstamo ____/OC-BO al Estado Plurinacional de Bolivia
Programa de Conectividad Territorial y Desarrollo para Bolivia

El Directorio Ejecutivo

RESUELVE:

Autorizar al Presidente del Banco, o al representante que él designe, para que, en nombre y representación del Banco, proceda a formalizar el contrato o contratos que sean necesarios con el Estado Plurinacional de Bolivia, como prestatario, para otorgarle un financiamiento destinado a cooperar en la ejecución del Programa de Conectividad Territorial y Desarrollo para Bolivia. Dicho financiamiento será hasta por la suma de US\$50.000.000, que formen parte de los recursos del Capital Ordinario del Banco, y se sujetará a los Plazos y Condiciones Financieras y a las Condiciones Contractuales Especiales del Resumen del Proyecto de la Propuesta de Préstamo.

(Aprobada el ____ de _____ de 2022)

LEG/SGO/CAN/EZSHARE-1720032226-17131
BO-L1225