

DOCUMENTO DEL BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO

BOLIVIA

PROGRAMA DE CONECTIVIDAD TERRITORIAL Y DESARROLLO PARA BOLIVIA

BO-L1225

PERFIL DE PROYECTO

Este documento fue preparado por el equipo compuesto por: Liderada por Raúl Rodríguez (INE/TSP); coliderada por Rafael Poveda, Christopher Persaud (INE/TSP) y Jaime Fernandez-Baca (CSD/CCS); miembros de equipo: Ana María Pinto, Claudia Díaz, Tomás Padilla y Emilia Molina (INE/TSP); 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); Cinthya Prado y Alejandro Quevedo (CAN/CBO); y María Alejandra Escovar (CSD/RND).

De conformidad con la Política de Acceso a Información, el presente documento está sujeto a divulgación pública.

PERFIL DE PROYECTO

BOLIVIA

I. DATOS BÁSICOS

Nombre del Proyecto: Programa de Conectividad Territorial y Desarrollo para Bolivia

Número de Proyecto: BO-L1225

Equipo de Proyecto: Liderada por Raúl Rodríguez (INE/TSP); coliderada por Rafael Poveda, Christopher Persaud (INE/TSP) y Jaime Fernandez-Baca (CSD/CCS); miembros de equipo: Ana María Pinto, Claudia Díaz, Tomás Padilla y Emilia Molina (INE/TSP); 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); Cinthya Prado y Alejandro Quevedo (CAN/CBO); y María Alejandra Escovar (CSD/RND)

Prestatario: Estado Plurinacional de Bolivia

Organismo Ejecutor: Administradora Boliviana de Carreteras (ABC)

Plan Financiero:

BID (CO):	US\$ 52.000.000,00
Local:	US\$ 9.000.000,00
Total:	US\$ 61.000.000,00

Salvaguardias: Políticas activadas: NDAS 1; NDAS 2; NDAS 3; NDAS 4; NDAS 5; NDAS 6; NDAS 7; NDAS 8; NDAS 9; y NDAS 10

Clasificación: Categoría B

II. JUSTIFICACIÓN GENERAL Y OBJETIVOS

- 2.1 **Contexto macroeconómico.** Durante 2020, la pandemia del COVID-19 provocó una caída del Producto Interno Bruto (PIB) boliviano del 8,7%¹ y una subida del desempleo del 11,6%². En 2021, se experimentó un crecimiento económico del 6,1%³, impulsado principalmente por los sectores de transporte y almacenamiento

¹ Fondo Monetario Internacional (FMI), 2021 y [BID, 2018](#).

² Instituto Nacional de Estadística (INE), 2021.

³ [IADB's Labor Markets and Social Security Information System](#).

(10.8%⁴ del PIB); y agricultura, silvicultura, caza y pesca (13,9%⁵ del PIB), sectores que generaron el 33% del empleo nacional en este año⁶. Para 2022, se espera un crecimiento del PIB cercano al 4%⁷.

- 2.2 En Bolivia el 78% de las exportaciones y el 86% de las importaciones en volumen⁸, y el 40% de las exportaciones en valor⁹ se realizan por carretera, (excluyendo las exportaciones por ductos, principalmente gas). Por tanto, rehabilitar y mantener un buen estado de la infraestructura vial es esencial para la economía y su diversificación. Durante 2020, la pandemia paralizó el 76,9% del total de las obras del sector transporte¹⁰.
- 2.3 **Brecha de infraestructura vial.** La longitud total de las vías en Bolivia a nivel nacional, municipal y departamental equivale a 192.396 km; donde la Red Vial Fundamental (RVF) comprende 16.207 km de esta infraestructura. La densidad vial 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, significativamente inferior al promedio de América Latina y el Caribe (ALC) de 0,18 km/km². La RVF conecta los principales centros poblacionales, políticos y económicos y cuenta con bajos niveles de pavimentación (52% de la longitud total¹¹). Adicionalmente, el 32% y el 13% de la RVF se encuentra en estado regular y malo respectivamente¹². La RVF concentra cerca del 30% de fallecidos por siniestros viales registrados anualmente en el país¹³.
- 2.4 **Diagnóstico del problema.** El departamento de La Paz es uno de los motores económicos de Bolivia. Representa el 25%¹⁴ del PIB y el 25.5% de la población¹⁵, 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%¹⁶ en los últimos cinco años. Las deficiencias en la RVF (¶2.3) limitan la conectividad doméstica y regional, afectando los costos de transporte (¶2.8). La subida de estos costos es desproporcionadamente mayor para las economías locales conformadas mayoritariamente por micro, pequeñas y medianas empresas (mipymes) (¶2.8), y condiciona el acceso a bienes y servicios, particularmente a la población de menores rentas. El departamento de La Paz concentra el 17% de la RVF, sin embargo, de sus 2,667 km disponibles, únicamente 1027 km cuentan con un pavimento en buen estado y unos adecuados estándares de drenaje, condicionando su seguridad vial y su transitabilidad en casos de amenazas climáticas.

⁴ [Encuesta continua de empleo del INE.](#)

⁵ Ídem.

⁶ INE, 2021.

⁷ FMI ([WEO abril 2022](#)) y Banco Mundial (BM) ([Informe Semestral](#)).

⁸ Boletines del [IBCE](#) a diciembre de 2021.

⁹ [INE, 2019.](#)

¹⁰ [PDES \(2021-2025\).](#)

¹¹ INE, 2016.

¹² Informe de Plan Vial Preliminar de la RVF, 2018.

¹³ ABC y OMS, 2018.

¹⁴ Ministerio de Desarrollo Productivo y Economía Plural de Bolivia - [MDPyEP, 2021.](#)

¹⁵ De acuerdo con el Instituto Nacional de Estadística (INE), se estima una población de 2.926.996 habitantes para 2020, a partir de proyecciones del Censo Nacional de Población y Vivienda de 2012.

¹⁶ [MDPyEP, 2021.](#)

- 2.5 Las deficiencias de la RVF condicionan su función vertebradora de la conectividad nacional y regional, necesaria para facilitar el desarrollo socioeconómico y productivo del territorio boliviano. El [Plan de Desarrollo Económico y Social \(PDES\) \(2021-2025\)](#), prioriza la inversión en infraestructuras para cerrar las brechas de conectividad del país catalizando las oportunidades productivas de cada región. En este contexto se enmarca la identificación de la RVF N°19 en el departamento de La Paz como una ruta prioritaria.
- 2.6 En particular, el tramo de la RVF N°19 Botijlaca-Caquiaviri, conecta la ciudad de La Paz con la ciudad de Caquiaviri que es un importante nodo de conectividad del departamento de La Paz con su capital. Este tramo forma parte de un ramal del Corredor Bioceánico Central Brasil-Bolivia-Chile, el cual es clave en las exportaciones nacionales (§2.8). Actualmente la vía no tiene pavimento, y cuenta con un drenaje y estructuras deficientes que condicionan su servicio y seguridad. El área de influencia integra los municipios de Caquiaviri, Comanche, Charaña y San Andrés de Machaca¹⁷. El tramo es también un eslabón de acceso a la frontera con Perú a través de Charaña y una alternativa de acceso al corredor paralelo Nazacara-Hito IV¹⁸.
- 2.7 **Intervención propuesta.** El programa prevé financiar la pavimentación del tramo Botijlaca-Caquiaviri (32 km) de la RVF N°19, empleando estándares de diseño y seguridad adecuados bajo criterios de resiliencia frente a amenazas climáticas y naturales. Las obras se combinarán con el financiamiento de actividades de fortalecimiento institucional y productos orientados a contribuir a reducir las brechas y mejorar los problemas identificados a continuación (§2.9 y §2.14).

Figura 1. Mapa de ubicación



RVF-19 Tramo Botijlaca- Caquiaviri

Fuente: [ABC, 2019.](#)

- 2.8 **Conectividad y mipymes.** La pavimentación de la RVF N°19 reducirá los tiempos de viaje y costos de operación de las vías, reduciendo los costos logísticos de los

¹⁷ Población total estimada 32.450 habitantes.

¹⁸ Ídem.

encadenamientos productivos que por ella transcurren¹⁹. En 2021, el suroeste del departamento de La Paz, donde se ubica la RVF N°19, concentró el 60% de las exportaciones nacionales (excluyendo hidrocarburos), principalmente minerales y soja. Con la intervención propuesta se beneficiarán los siguientes ámbitos logísticos: el nacional central de La Paz-Cochabamba-Santa Cruz y el de La Paz-Oruro-Chile-Perú. La reducción de costos de transporte beneficia mayoritariamente a las mipymes²⁰, que representan el 99,7% del tejido empresarial²¹, al enfrentar costos logísticos hasta tres veces superiores que las grandes empresas²². Además, una disminución del 10% de costos de transporte puede aumentar las exportaciones entre 20% y 30%²³, y por cada US\$1.000.000 invertidos en infraestructura en ALC se pueden generar aproximadamente 40.000 empleos anuales directos²⁴.

- 2.9 **Resiliencia y adaptación al Cambio Climático (CC).** Las variaciones en intensidad y frecuencia de sequías e inundaciones son los eventos que más han afectado a Bolivia, con daños equivalentes a US\$3.200 millones²⁵. Esta operación se preparará en *double booking* con la División de Cambio Climático y Sostenibilidad (CSD/CCS) para la implementación de una herramienta de planificación que permita identificar y priorizar infraestructuras en función de su criticidad y vulnerabilidad frente al CC (*Blue Spot Analysis*).
- 2.10 **Género y empleo.** En 2020 la participación de las mujeres en el mercado laboral en Bolivia fue del 59,6%, mientras que la de los hombres fue 80,5%²⁶. En zonas rurales, el 0,09% de mujeres que trabajaban lo hacían en el sector de la construcción, y el 0,19% en el sector de transporte y almacenamiento²⁷. A nivel nacional, el ingreso promedio mensual en 2020 era un 17% inferior para las mujeres²⁸. Por otro lado, la encuesta de prevalencia y características de la violencia contra las mujeres²⁹ muestra que el 43,6% de las mujeres encuestadas (mayor de 15 años) ha sido víctima de abuso sexual o violación a lo largo de su vida. Las mujeres casadas o en unión libre son más propensas a ser víctimas de violencia ya que el 74,7% de estas mujeres se encuentra en una situación de violencia de pareja. En el ámbito social, el 54,2% de las mujeres reportó haber sufrido violencia psicológica en el ámbito laboral. Para contribuir a cerrar esta brecha laboral y combatir la violencia contra la mujer, el programa desarrollará actividades para facilitar: (i) el aumento de la participación laboral de mujeres en empleos en el sector, incluyendo microempresas de mantenimiento vial; (ii) la

¹⁹ En términos de carga se destacan las siguientes cadenas para las exportaciones vía Tamboquemado-Charaña-Arica: estaño, plata, cinc, nueces y el principal producto de exportación nacional, la soja con destino de los principales mercados regionales (Brasil, Argentina, Colombia, Perú) y globales (India, Japón, China, EUA, Corea del Sur y Emiratos Árabes).

²⁰ Reducciones promedio aproximadamente de 50% de los tiempos de viaje de las mipymes en el área de influencia de La Paz hacia los pasos de frontera chilenos (BID, 2022).

²¹ Estadísticas Registro de Comercio de Bolivia, 2021. La categorización de las empresas se basa sobre los tres criterios de: (i) ingreso por ventas y/o servicios operativos anuales netos; (ii) patrimonio neto; y (iii) personal ocupado. Para mayor información ver [Decreto Supremo N.º 3564, 24 de mayo de 2018](#).

²² [BID, 2015](#).

²³ [BID, 2018](#).

²⁴ DIA 2020, ([BID, 2020](#)).

²⁵ [Registro de 100 años](#).

²⁶ [BM, 2020](#).

²⁷ [INE, 2022](#).

²⁸ [INE, 2011-2020](#).

²⁹ [INE, 2016](#).

promoción de un ambiente seguro para mujeres trabajadoras y de las comunidades donde se ejecutarán los proyectos; y (iii) la prevención y atención de la violencia sexual y de género.

- 2.11 **Diversidad e inclusión.** El 3,3% de la población del país tiene discapacidad³⁰ y enfrenta barreras de exclusión laboral. Según el informe de la Defensoría del Pueblo³¹, solo 14 entidades públicas cumplen la Ley 977 de 2017 que requiere incorporar al menos 4% de Personas con Discapacidad (PcD) en la planilla. Este programa incluirá: (i) talleres de sensibilización para la inclusión de PcD; (ii) capacitaciones para promover la contratación de PcD; y (iii) estándares de accesibilidad universal en los diseños de las vías.
- 2.12 **Infraestructura segura.** La pavimentación de las vías y la mejora de sus estándares de diseño irá acompañada de unos estándares de seguridad vial adecuados y modernización de la gestión de la seguridad vial. Para ello el programa incluirá auditorías de seguridad vial en las distintas fases del proyecto y capacitación en inspección vial y reporte de siniestros a microempresas de mantenimiento.
- 2.13 **Sostenibilidad de las inversiones. Innovación y tecnología.** La ABC se encarga de planificar y gestionar la RVF. Su presupuesto aumentó de US\$182 millones en 2006 a US\$1.477 millones en el 2018³². En 2014, la ABC, apoyada por el Banco³³, inició un proceso de incremento de recursos de gestión. En este contexto, esta operación dará continuidad a este fortalecimiento para modernizar la gestión vial contribuyendo así a la sostenibilidad de las inversiones. Se incorporarán herramientas tecnológicas para optimizar el centro de gestión de activos viales de ABC y sus procesos, financiando la incorporación de Sistemas Inteligentes de Transporte (ITS) a la RVF que promuevan y fortalezcan la transparencia e integridad en la gestión vial.
- 2.14 **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: Productividad e Innovación, e Integración Económica, al mejorar el acceso de cadenas productivas con enfoque sostenible (§2.8). Asimismo, se alinea con las áreas transversales de: (i) Igualdad de Género y Diversidad (§2.10); (ii) CC y Sostenibilidad Ambiental (§2.9); y (iii) Capacidad Institucional y Estado de Derecho (§2.12, §2.13).
- 2.15 Adicionalmente, contribuirá al Marco de Resultados Corporativos del Grupo BID (CRF) de 2020-2023 (GN-2727-12): (i) vías construidas o mejoradas (km); y (ii) financiamiento de acciones de mitigación al CC, según la metodología conjunta de los [Bancos Multilaterales de Desarrollo](#). 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) Transporte (GN-2740-12); (b) Género y Diversidad (GN-2800-8); y (c) Cambio Climático (GN-2835-8). El programa se alinea con la Estrategia del Grupo BID con Bolivia

³⁰ [Censo Bolivia, 2012](#).

³¹ [Defensoría del Pueblo Bolivia](#).

³² Datos ABC.

³³ Préstamos 3385/BL-BO 2014, y 3540/BL-BO, 2015.

2022-2025 (GN-3088), al contribuir a mejorar la productividad e innovación; la integración económica regional; la prestación de servicios de infraestructura incluyentes y sostenibles; y el fortalecimiento de la capacidad del Estado. Asimismo, se alinea con la [Visión 2025](#) en los ámbitos de reactivación del sector productivo, a través de la inversión en infraestructura; género y diversidad; CC; economía digital; y apoyo a pymes.

- 2.16 **Objetivos.** El objetivo general es contribuir a mejorar la conectividad en Bolivia, con un enfoque de seguridad, sostenibilidad, inclusión y desarrollo económico social. El objetivo específico es mejorar las condiciones de circulación en la vía intervenida.
- 2.17 **Componente 1. Infraestructura vial (US\$52.000.000).** Financiará: (i) la pavimentación del tramo de la RVF N°19, Botijlaca-Caquiaviri; (iii) la implementación de ITS en peajes y pesajes; (iv) la supervisión de las obras; y (v) las compensaciones ambientales y sociales.
- 2.18 **Componente 2. Fortalecimiento institucional (US\$8.800.000).** Financiará: (i) auditorías de seguridad vial y la incorporación de herramientas tecnológicas para la gestión de activos viales y del centro de gestión de la ABC; (ii) la implementación de las herramientas de planificación de infraestructuras críticas frente al CC (*Blue Spot Analysis*); (iii) apoyo a la incorporación de microempresas de mantenimiento vial; y (iv) talleres de formación en materia de género, PcD y seguridad vial.
- 2.19 **Evaluación y auditoría (US\$200.000).** Financiará: (i) administración, evaluación y monitoreo; y (ii) auditoría financiera externa.
- 2.20 **Costo y modalidad de financiamiento.** El costo del programa es US\$61.000.000,00, incluyendo US\$52.000.000,00 de recursos del Capital Ordinario (CO) del Banco y US\$9.000.000,00 de aporte local. El programa se ejecutará como préstamo de inversión específica, conformado por el tramo Botijlaca-Caquiaviri perteneciente a la RVF N°19 (¶2.7) que está completamente definido, y cuentan con estudios de diseños, costos y viabilidad técnica, económica y socioambiental. El período previsto de desembolso será de cinco años teniendo en cuenta el alcance de las obras y la experiencia previa en obras similares en el país.
- 2.21 **Beneficiarios.** Los habitantes y empresas de los sectores productivos en las áreas de influencia del proyecto (¶2.6) incluyendo una población potencialmente beneficiada en el área directa de influencia directa de 6551 habitantes en el tramo Botijlaca – Caquiaviri. Las cifras de población afectada 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.
- 2.22 **Resultados esperados.** Los resultados esperados vinculados con el objetivo específico incluyen la reducción de costos de operación vehicular y tiempos de viaje en las vías intervenidas.

III. ASPECTOS TÉCNICOS Y CONOCIMIENTO DEL SECTOR

- 3.1 **Conocimiento del Banco sobre el sector.** 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 millones³⁴, cuya ejecución ha estado a cargo de la ABC. De esta experiencia y del análisis de los Informes de Terminación de Proyecto (PCR) se derivan las siguientes lecciones aprendidas, que serán tenidas en cuenta en el presente programa: (i) contar con estudios de ingeniería completos y diseños actualizados; (ii) sistematizar las auditorías de seguridad vial; (iii) priorizar la inversión en la rehabilitación de vías y apoyar su gestión mediante fortalecimiento institucional de la ABC; (iv) incorporar medidas de previsión para realizar la liberación de derecho de vía de manera oportuna; (v) continuar con las gestiones de fortalecimiento técnico, fiduciario y socioambiental del ejecutor; y (vi) fomentar la aplicación de tecnologías nuevas y buenas prácticas en el desarrollo del proyecto.
- 3.2 **Esquema de ejecución.** El prestatario será el Estado Plurinacional de Bolivia y el Organismo Ejecutor (OE) será la Administradora Boliviana de Carreteras, la cual es una entidad de derecho público autárquica, con personalidad jurídica, patrimonio propio y con autonomía de gestión técnica, administrativa, económica y financiera de duración indefinida, bajo tuición del Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda; y es la encargada de la planificación y gestión de la RVF.
- 3.3 **Excepciones a las políticas del Banco.** No hay excepciones.

IV. RIESGOS AMBIENTALES Y ASPECTOS FIDUCIARIOS

- 4.1 **Riesgos socioambientales.** De acuerdo con el Marco de Políticas Ambientales y Sociales (MPAS) del Banco este programa se clasifica como categoría “B” debido a que la pavimentación de la vía Botijlaca-Caquiaviri provocará el reasentamiento de 43 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. No se prevén daños al patrimonio cultural. De acuerdo con la Metodología de Evaluación del Riesgo de Desastres y Cambio Climático del Banco, el programa tiene un riesgo de desastres y cambio climático Moderado debido a que las obras tienen una exposición moderada a amenazas de inundaciones y moderada criticidad de su infraestructura.
- 4.2 Existen estudios socioambientales completos para el corredor Botijlaca-Charaña, del cual forma parte el tramo Botijlaca-Caquiaviri que financiará el programa. Se cuenta también con el informe de las consultas con las partes interesadas llevadas a cabo en 2019 para el corredor. De manera preliminar se considera que estas consultas cumplen con los requisitos del MPAS del Banco y no se requieren consultas adicionales durante la preparación del programa³⁵. Con base en los estudios socioambientales existentes, se está desarrollando el Estudio de Impacto

³⁴ Operaciones activas: BO-L1095, BO-L1102 y BO-L1186. Operaciones cerradas: BO-L1075 y BO-L1093.

³⁵ Esta valoración se confirmará durante la etapa de análisis.

Ambiental y Social (EIAS) y Plan de Gestión Ambiental y Social (PGAS) del proyecto de acuerdo con los requisitos del MPAS. El EIAS/PGAS, incluyendo el informe de las consultas realizadas para el corredor, se publicarán en la página web del Banco antes de la misión de análisis. El OE contará con un Sistema de Gestión Ambiental y Social (SGAS) conforme con los requisitos del MPAS.

- 4.3 **Aspectos fiduciarios.** Se utilizarán las Políticas para la Adquisición de Bienes y Obras (GN-2349-15) y las Políticas para la Selección de Consultores financiados por el Banco (GN-2350-15). Para la gestión financiera, se considerarán los principios y criterios previstos en la Guía de Gestión Financiera para Proyectos Financiados por el BID (OP-273-12). Los requisitos y acuerdos fiduciarios se describirán en la Propuesta de Desarrollo (POD), en el Anexo III y en el Manual de Operaciones del Proyecto (MOP).
- 4.4 **Financiamiento retroactivo.** El prestatario prevé solicitar al Banco financiar retroactivamente hasta un 10% del monto de préstamo para el financiamiento de gastos correspondientes al Componente 1 elegibles, efectuados por el prestatario, bajo requisitos sustancialmente análogos a los establecidos en el contrato de préstamo. Dichos gastos deberán haberse efectuado a partir de la aprobación de este Perfil de Proyecto. No se financiarán gastos efectuados más de 18 meses antes de la fecha de aprobación del préstamo.
- 4.5 **Otros riesgos identificados.** Se identificó un riesgo medio-alto vinculado a la reducción de recursos de contrapartida local del proyecto lo que generaría una disminución de los productos planeados. Como medida de mitigación se llevarán acompañará la identificación presupuestaria previa, una definición de los mecanismos de aportes locales y una asignación adecuada de los gastos a cubrir por la contrapartida. La mitigación de este riesgo también contribuirá a reducir el riesgo de sobrecostos por la volatilidad de precios debida a la inestabilidad de las cadenas de suministro globales y la reducida oferta local. Se llevarán a cabo análisis de razonabilidad de los precios de los proyectos de ingeniería.

V. RECURSOS Y CRONOGRAMA DE PREPARACIÓN

- 5.1 El cronograma de preparación contempla que la fecha esperada de distribución del POD será el 21 de septiembre de 2022 y la Propuesta de Préstamo será considerada por el Directorio Ejecutivo en noviembre de 2022. Los recursos requeridos para la preparación de la operación se presentan en el Anexo V y la operación requerirá un presupuesto de US\$134.500,00.

CONFIDENCIAL

¹ La información contenida en este Anexo es de carácter deliberativo, y por lo tanto confidencial, de conformidad con la excepción relativa a "Información Deliberativa" contemplada en el párrafo 4.1 (g) de la "Política de Acceso al Información" del Banco (Documento GN-1831-28).



E&S Screening Filter

Operation Information

Operation Name	
Territorial Connectivity and Development Program for Bolivia	
Operation Number	BO-L1225

Operation Details

Organizational Unit	IDB Sector/Subsector
INE/TSP	MAJOR HIGHWAYS
Type of Operation & Modality	Original IDB Amount
LON / ESP	\$52,000,000.00
Executing Agency	Borrower
BO-ABC	ESTADO PLURINACIONAL DE BOLIVIA
ESG Primary Team Member	Team Leader
Julia Miguez Morais	Raul Rodriguez Molina
Toolkit Completion Date	Author
25/07/2022	De La Bastida, Jose Luis
Applicable ESPSs with requirements	
ESPS 1; ESPS 2; ESPS 3; ESPS 4; ESPS 5; ESPS 6; ESPS 7; ESPS 8; ESPS 9; ESPS 10	

Operation E&S Classification Summary

Environmental and Social Impact Categorization (ESIC)	B
Disaster and Climate Change Risk Classification (DCCRC)	Moderate
Environmental and Social Risk Rating (ESRR)	Substantial

Summary of Impacts / Risks and Potential Solutions

The operation will not have direct impacts associated with child labor or forced labor in the workforce.

The operation will not have significant indirect and/or cumulative impacts associated with child labor or forced labor in the workforce.

The Executing Agency or other relevant entity (in relation to the operation) has a proven track record to respect and protect the fundamental principles and rights of workers (including fair treatment,



E&S Screening Filter

commitment to non-discrimination, equal opportunity, protection of workers including workers in vulnerable situations, work accommodations, migrant workers' rights, collective bargaining and rights of association) and compliance with national employment and labor laws.

The operation will not result in the direct loss of employment (i.e. retrenchment).

The operation will not result in the indirect and/or cumulative loss of employment (i.e. retrenchment).

The Borrower will prepare and operate a Grievance Redress Mechanism for all workers (direct and contracted).

The operation will not cause indirect and/or cumulative impacts associated with accidents, injury, and disease arising from, associated with, or occurring in the course of work.

The operation will promote a sustainable use of resources including energy, water and raw materials.

The operation will not have indirect and/or cumulative adverse impacts on human health and the environment due to pollution from project activities.

The operation will not generate indirect and/or cumulative impacts generated by solid waste (hazardous and/or non-hazardous).

The operation will not have indirect and/or cumulative negative impacts to the environment and human health and safety due to the production, procurement, use, and disposal of hazardous materials such as PCBs, Radiological Waste, Mercury, CFCs, etc.

The operation will not have direct negative impacts to the environment and human health and safety due to the production, procurement, use, and disposal of pesticides.

The operation will not have indirect and/or cumulative negative impacts to the environment and human health and safety due to the production, procurement, use, and disposal of pesticides.

The operation is considering alternatives to implement technically and financially feasible and cost-effective options to avoid or minimize project-related GHG emissions during the design and operation of the project.

The operation has no exposure to climate transition risks related with a loss of value of a project driven by the transition to a lower-carbon economy, result from extensive policy, legal, technology, and/or market changes to address climate change.

The project will not indirectly-cumulatively affect the public (including workers and their families) by exposing them to hazardous materials released by the project, particularly those that may be life threatening.

There is no potential for the project or project-related activities (e.g. the influx of temporary or permanent project labor, among others) to indirectly-cumulatively result in or exacerbate community exposure to water-related (i.e., waterborne, water-based, and vector-borne diseases) and/or communicable diseases (e.g. COVID).

There is no potential for an emergency or unanticipated event to occur in the project area of influence that demands immediate action to prevent or reduce harm to people, property, and/or the environment.

There is no potential direct impacts to workers and project-affected people related to the use or



E&S Screening Filter

arrangement of security services to safeguard personnel and/or property.

There is no potential indirect and/or cumulative impacts to workers and project-affected people related to the use or arrangement of security services to safeguard personnel and/or property.

The project will not lead to indirect and/or cumulative impacts related to physical, and/or economic displacement - Impacts include, and are not limited to, relocation; expropriation; loss of shelter; loss of land; loss of assets; restrictions on land and natural resources; loss of income; loss of livelihoods; loss of social safety net.

Vulnerable people will not be disproportionately affected by direct impacts related to land acquisition - people may be considered vulnerable by virtue of disability, state of health, indigenous status, gender identity, sexual orientation, religion, race, color, ethnicity, age, language, political or other opinion, national or social origin, property, birth, economic disadvantage, or social condition. Other vulnerable people include the elderly, children, single-headed households, refugees, internally displaced persons, natural resource dependent communities.

Vulnerable people will not be disproportionately affected by indirect and/or cumulative impacts related to land acquisition - people may be considered vulnerable by virtue of disability, state of health, indigenous status, gender identity, sexual orientation, religion, race, color, ethnicity, age, language, political or other opinion, national or social origin, property, birth, economic disadvantage, or social condition. Other vulnerable people include the elderly, children, single-headed households, refugees, internally displaced persons, natural resource dependent communities.

The operation doesn't have the potential to directly impact modified habitat that include significant biodiversity value.

The operation doesn't have the potential to directly convert or degrade natural habitat.

The operation doesn't have the potential, including through the supply chain, to indirectly-cumulatively convert or degrade natural habitat.

The operation doesn't have the direct potential to implement project activities in critical natural habitat.

The operation doesn't have the indirect and/or cumulative potential, including through the supply chain, to implement project activities in critical natural habitat.

The operation is not expected to directly impact a legally protected area or an internationally recognized area.

The operation is not expected, including through the supply chain, to indirectly-cumulatively impact a legally protected area or an internationally recognized area.

The project will not directly introduce (intentionally or accidentally) alien, or non-native, species of flora and fauna that have the potential for invasive behavior in areas where they are not normally found.

The project will not indirectly-cumulatively, including through the supply chain, introduce (intentionally or accidentally) alien, or non-native, species of flora and fauna that have the potential for invasive behavior in areas where they are not normally found.

The project is not likely to adversely directly impact ecosystem services.

The project is not likely to adversely indirectly-cumulatively, including through the supply chain, impact



E&S Screening Filter

ecosystem services.

The project is not expected to cause adverse direct impact on Indigenous Peoples. FPIC is required when there will be (i) impacts on lands and natural resources subject to traditional ownership or under customary use; (ii) Relocation of Indigenous Peoples from lands and natural resources subject to traditional ownership or under customary use; or (iii) significant impact on Cultural Heritage.

The project is not expected to cause adverse indirect/cumulative impact on Indigenous Peoples.

Indigenous Peoples are not expected to be adversely impacted by indirect/cumulative project related land-acquisition or access restrictions. Note that all impacts on lands and natural resources subject to traditional ownership or under customary law requires FPIC.

The project doesn't have the potential to cause adverse direct impacts on Indigenous Peoples who live in isolation and initial contact.

The project doesn't have the potential to cause adverse indirect and/or cumulative impacts on Indigenous Peoples who live in isolation and initial contact.

The project is not expected to indirectly-cumulatively damage or negatively impact cultural heritage.

The project is not expected to directly damage or negatively impact critical cultural heritage.

The project is not expected to indirectly-cumulatively damage or negatively impact critical cultural heritage.

The project will not negatively directly affect people due to their gender, sexual orientation or gender identity.

The project will not negatively indirectly-cumulatively affect people due to their gender, sexual orientation or gender identity.

The project is not expected to lead to indirect and/or cumulative risks and impacts associated with Sexual and Gender-based Violence.

The project will not potentially face direct barriers to equitable gender-based participation.

The project will not potentially face indirect and/or cumulative barriers to equitable gender-based participation.

The project will not deal with a subject matter and/or be implemented in an area where the manipulation, interference, coercion, discrimination, and intimidation of stakeholders has been documented.

ESPS 1 - Assessment and Management of Environmental and Social Risks and Impacts

The Executing Agency will conduct an Environmental and Social Assessment (ESA) or Environmental and Social Impact Assessment (ESIA) process for the project during preparation.

The Executing Agency will prepare and maintain an Environmental and Social Management System (ESMS) for the operation as defined under ESPS 1.

The Borrower/Executing Agency's has moderate organizational capacity and competency for managing environmental and social issues.



E&S Screening Filter

There are moderate levels of contextual risks associated with the project (e.g. political instability, oppression of communities, armed forces in the project area).

ESPS 2 - Labor and Working Conditions

The Executing Agency will prepare and maintain an Environmental and Social Management System (ESMS) for the operation with specific elements related to Labor and Working Conditions under ESPS 2.

The operation has the potential to cause moderate direct impacts associated with accidents, injury, and disease arising from, associated with, or occurring in the course of work.

ESPS 3 - Resource Efficiency and Pollution Prevention

The operation will have minor direct adverse impacts on human health and the environment due to pollution from project activities.

The operation will generate minor direct impacts generated by solid waste (hazardous and/or non-hazardous).

The operation will have minor direct negative impacts to the environment and human health and safety due to the production, procurement, use, and disposal of hazardous materials such as PCBs, Radiological Waste, Mercury, CFCs etc.

The operation is expected to or currently produce directly GHG emissions (less than 25,000 tons of CO2 equivalent per year).

The operation is expected to or currently produce indirectly-cumulatively GHG emissions (less than 25,000 tons of CO2 equivalent per year).

ESPS 4 - Community Health, Safety, and Security

There are minor direct health and safety risks associated with the design of structural elements or components of the operation (e.g. existing or new buildings, earthworks, bridges, drainage, roadways, power stations, transmission and distribution poles, underground utilities, and dams), and/or road transport activities (e.g. transport of heavy or over-sized equipment) which could result in health and safety impacts to third parties and project-affected people.

There are minor indirect and/or cumulative health and safety risks associated with the design of structural elements or components of the operation (e.g. existing or new buildings, earthworks, bridges, drainage, roadways, power stations, transmission and distribution poles, underground utilities, and dams), and/or road transport activities (e.g. transport of heavy or over-sized equipment) which could result in health and safety impacts to third parties and project-affected people.

The project will potentially minorly directly affect the public (including workers and their families) by exposing them to hazardous materials released by the project, particularly those that may be life threatening.

There is minor potential for the project or project-related activities (e.g. the influx of temporary or permanent project labor, among others) to directly result in or exacerbate community exposure to water-related (i.e., waterborne, water-based, and vector-borne diseases) and/or communicable diseases (e.g. COVID).



E&S Screening Filter

The project's direct impacts on priority ecosystem services may result in minor adverse health and safety risks and impacts to the project-affected people.

The project's indirect and/or cumulative impacts on priority ecosystem services may result in minor adverse health and safety risks and impacts to the project-affected people.

Natural hazards, such as earthquakes, droughts, landslides, floods, wildfires, or others, including those caused or exacerbated by climate change, are likely to occur in the project area, and these may moderately impact the project, and/or the project may moderately exacerbate the risk from natural hazards to human life, property, and/or the environment.

ESPS 5 - Land Acquisition and Involuntary Resettlement

The project will lead to moderate direct impacts related to physical, and/or economic displacement - Impacts include, and are not limited to, relocation; expropriation; loss of shelter; loss of land; loss of assets; restrictions on land and natural resources; loss of income; loss of livelihoods; loss of social safety net.

ESPS 6 - Biodiversity Conservation and Sustainable Management of Living Natural Resources

The operation has the potential, including through the supply chain, to minorly indirectly-cumulatively impact modified habitat that include significant biodiversity value.

ESPS 7 - Indigenous Peoples

Indigenous Peoples will be adversely minorly impacted by direct project related land-acquisition or access restrictions. Note that all impacts on lands and natural resources subject to traditional ownership or under customary law requires FPIC.

ESPS 8 - Cultural Heritage

The project has the potential to minorly directly damage or negatively impact cultural heritage.

ESPS 9 - Gender Equality

The project will potentially lead to minor direct risks and impacts associated with Sexual and Gender-based Violence.

ESPS 10 - Stakeholder Engagement and Information Disclosure

The Borrower will prepare a stakeholder engagement framework/plan for the lifetime of the program (including the equal participation of women and men and also take into account Indigenous Peoples, vulnerable groups when relevant).

The Borrower will engage in meaningful consultations and engagement with stakeholders which is free of manipulation, interference, coercion, discrimination, and intimidation.

The Borrower will operate a Grievance Redress Mechanism at the Project level (direct and contracted).

DOCUMENTO DEL BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO



BOLIVIA

PROGRAMA DE CONECTIVIDAD TERRITORIAL Y DESARROLLO PARA BOLIVIA

BO-L1225

RESUMEN DE LA REVISIÓN AMBIENTAL Y SOCIAL INICIAL

13/07/2022

Este documento fue preparado por:
Mónica Castro y Julia Míguez Morais (VPS/ESG)

Resumen de la revisión ambiental y social inicial	
Datos de la operación	
Número de la operación	BO-L1225
Sector/Subsector del BID	Transporte / Carreteras (INE/TSP)
Tipo y modalidad de la operación	Préstamos de inversión, Obras específicas (LON/ESP)
Clasificación de impacto ambiental y social inicial (ESIC)	B
Calificación inicial de riesgo ambiental y social (ESRR)	Sustancial
Clasificación inicial de riesgo de desastre y cambio climático (DCCRC)	Moderado
Prestatario	Estado Plurinacional De Bolivia
Agencia Ejecutora	Administradora Boliviana de Carreteras (ABC)
Monto del préstamo BID (y coste total del proyecto)	BID: \$52.000.000 Otros: \$9.000.000 Total: \$61.000.000
Normas de desempeño con requerimientos	NDAS 1; NDAS 2; NDAS 3; NDAS 4; NDAS 5; NDAS 6; NDAS 7; NDAS 8; NDAS 9; NDAS 10
Resumen ejecutivo	
<p>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 Botijlaca-Caquiaviri provocarán el reasentamiento de 43 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. No se prevén daños al patrimonio cultural. De acuerdo con la Metodología de Evaluación del Riesgo de Desastres y Cambio Climático del Banco, el programa tiene un riesgo de desastres y cambio climático Moderado debido a que las obras tienen una exposición moderada a amenazas de inundaciones y moderada criticidad de su infraestructura.</p> <p>Se cuenta con estudios socioambientales completos para el corredor Botijlaca-Charaña, del cual forma parte el tramo Botijlaca-Caquiaviri. Se cuenta también con el informe de las consultas llevadas a cabo en 2019 para el corredor. De manera preliminar se considera que las consultas realizadas cumplen con los requisitos del MPAS del Banco y no se requieren consultas adicionales durante la preparación del programa, si bien esta valoración se confirmará una vez revisada toda la documentación. Con base en los estudios socioambientales existentes, se está desarrollando 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. El EIAS/PGAS, incluyendo el informe de las consultas realizadas para el corredor, se publicarán en la página web del Banco antes de la misión de análisis, y la versión actualizada antes de OPC. El Ejecutor está desarrollando un Sistema de Gestión Ambiental y Social (SGAS) conforme con los requisitos del MPAS.</p>	

Descripción de la operación	
<p>Esta operación tiene como objetivo general contribuir a mejorar la conectividad en Bolivia, con un enfoque de seguridad, su objetivo general es sostenibilidad, inclusión y desarrollo económico social. El objetivo específico es mejorar las condiciones de circulación en las vías intervenidas. Consta de dos componentes:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Componente 1. Infraestructura vial – obras y supervisión. Este componente financiará: (i) la construcción (pavimentación) de 33,11 km de la RVF- 19 correspondientes al tramo Botijlaca-Caquiaviri; (ii) implementación de sistemas inteligentes de transporte en peajes y pesajes; (iii) las actividades de supervisión de las obras a ejecutar; y (iv) compensaciones ambientales, sociales y por reasentamientos necesarias para garantizar la ejecución de las obras del programa. ▪ Componente 2. Fortalecimiento Institucional y de la gestión vial. Financiará: (i) auditorías de seguridad vial y la incorporación de herramientas tecnológicas para la gestión de pavimentos, activos viales y del centro de gestión de la ABC; (ii) la implementación de las herramientas de planificación de infraestructuras críticas frente al CC (Blue Spot Analysis); (iii) apoyo a la incorporación de microempresas de mantenimiento vial; y (iv) talleres de formación en materia de género, Personas con discapacidad y seguridad vial. <p>El tramo vial Botijlaca-Caquiaviri forma parte del corredor Botijlaca-Charaña, que transcurre por el departamento de La Paz en las estribaciones de la cordillera occidental de Los Andes, a una altura de entre 3.700 y 4.300 msnm, con pendientes bajas sobre suelos susceptibles de erosión laminar, surco, cárcava y erosión eólica. Todo el corredor presenta una estructura de ripio, y el proyecto financiará la pavimentación de los 33,1 km del tramo Botijlaca-Caquiaviri.</p> <p><u>Ejecutor</u></p> <p>El Organismo Ejecutor (OE) será la Agencia Boliviana de Carreteras (ABC), la cual cuenta con una gerencia socio ambiental a nivel nacional y regional. La ABC tiene una amplia experiencia de trabajo con la banca multilateral (Banco Mundial, Corporación Andina de Fomento), y en especial con el BID, que tiene un portafolio de proyectos en ejecución (BO-L1075, BO-L1095, BO-L1102, BO-L1186) con desempeño socioambiental satisfactorio o parcialmente satisfactorio. La ABC cuenta con una política de protección al medio ambiente y para la salud y seguridad en el trabajo; manuales para la gestión ambiental, la liberación del derecho de vía y de relacionamiento comunitario; procesos y mecanismos de consulta y participación de los diferentes actores; guía de identificación y manejo de pasivos ambientales; y procedimientos para el seguimiento y control socio ambiental.</p> <p>ABC es una de las agencias ejecutoras seleccionadas por el BID para la implementación de un piloto de desarrollo y aplicación de un Sistema de Gestión Ambiental y Social (SGAS) conforme con los principios del Marco de Políticas Ambientales y Sociales (MPAS).</p>	
Fundamentos de las clasificaciones/calificaciones	
<i>Clasificación de impacto ambiental y social</i>	<p>Categoría B</p> <p>El proyecto provocará el reasentamiento de 43 familias campesinas y afectaciones a terrenos de uso agrícola y equipamientos comunitarios. No se anticipan impactos sobre hábitats naturales críticos o no críticos.</p>

Calificación de riesgo ambiental y social	Sustancial La ABC tiene amplia experiencia de trabajo con el Banco, pero no en la aplicación del nuevo MPAS. Asimismo, la ABC enfrenta problemas en algunos proyectos que se ejecutan en otros lugares del país, lo que denota ciertas debilidades en las capacidades de supervisión de las obras y las empresas contratistas.
Clasificación de riesgo de desastre y cambio climático	Moderado El área del proyecto está expuesta a amenazas por inundaciones con probabilidad de ocurrencia media. Según el cubo de criticidad para infraestructura vial de la Metodología de Evaluación del Riesgo de Desastres y Cambio Climático del Banco, el criterio de características físicas para el programa es Moderado; la interacción con el medio antrópico y natural es Baja; y el impacto negativo en los servicios esenciales es Bajo. La criticidad del programa se clasifica por tanto como Moderada. El diseño técnico de las vías incorpora criterios de riesgo de desastres y cambio climático, por lo cual no se esperan incrementos significativos de las condiciones actuales de amenazas naturales o de la vulnerabilidad de las comunidades o del entorno a causa de las intervenciones del programa. Considerando los niveles de amenaza identificados, la estimación de la criticidad y la vulnerabilidad de las intervenciones de infraestructura y los niveles de exacerbación del riesgo, la operación se clasifica como de riesgo Moderado.
¿Se considera el marco ambiental y social del prestatario?	
No	
El programa aplicará el Marco de Política Ambiental y Social del Banco.	
Normas de Desempeño Ambiental y Social aplicables al proyecto propuesto	
NDAS-1. Evaluación y gestión de riesgos e impactos ambientales y sociales	
Sí	
El corredor Botijlaca-Charaña cuenta con un Estudio de Diseño Técnico de Preinversión (EDTP) aprobado por la ABC en marzo de 2019. Las obras se categorizan como de nivel II según la normativa ambiental boliviana, por lo cual el EDTP incluye un Estudio de Evaluación Ambiental Analítico Específico (EEAA), un Programa de Prevención y Mitigación (PPM) y un Plan de Aplicación y Seguimiento Ambiental (PASA). El EEAA considera los impactos directos, indirectos y acumulativos vinculados a las obras de pavimentación de la vía, así como a campamentos, áreas industriales, bancos de préstamo y sitios de disposición de material excedente, e incluye las actas de autorización de las comunidades para la explotación de los bancos de préstamo y el uso de agua. En febrero de 2020 la autoridad ambiental emitió la Declaratoria de Impacto Ambiental (DIA) autorizando la ejecución del proyecto.	
El EEAA-PPM-PASA presenta la información desagregada para los cinco tramos de los que consta el corredor Botijlaca-Charaña, incluyendo el tramo Botijlaca-Caquiaviri a financiar por el presente programa. A partir de este EEAA-PPM-PASA, la ABC está elaborando el Estudio de Impacto Ambiental y Social (EIAS) y Plan de Gestión Ambiental y Social (PGAS) del tramo Botijlaca- Caquiaviri, de acuerdo con los requisitos tanto de la normativa nacional como de las NDAS 1 a 10 del BID. La debida diligencia muestra que el EEAA-PPM-PASA existente cubre la gran mayoría de los requisitos del MPAS; pero que se deberán profundizar los siguientes temas a fin de lograr un cumplimiento pleno:	
<ul style="list-style-type: none">Evaluación de riesgos y definición de medidas de gestión relativas a las condiciones laborales de los trabajadores del proyecto.Definición de un mecanismo de quejas para trabajadores y un mecanismo para quejas de la comunidad.	

- Evaluación y definición de medidas de prevención y atención de riesgos de violencia sexual y de género en el proyecto.

El EEAA incluye los informes de las consultas que se realizaron durante su preparación. Los informes muestran que los procesos de consulta satisfacen los requisitos del MPAS. No se considera por tanto necesario realizar consultas adicionales, siempre y cuando no se identifiquen impactos de importancia no relevados en los EEAA originales. Antes del inicio de las obras, la ABC deberá emprender un proceso de relacionamiento con las partes interesadas para informarles sobre los tiempos de ejecución y presentarles nuevamente los impactos previstos y sus medidas de gestión.

La versión publicable del EIAS/PGAS del proyecto, incluyendo los informes de las consultas realizadas para el corredor, se publicarán en la página web del Banco antes de la misión de análisis. La versión final se publicará antes de OPC.

El Banco está financiando una consultoría para apoyar a la ABC a desarrollar los elementos básicos de un Sistema de Gestión Ambiental y Social (SGAS). La ABC está revisando los productos iniciales de esta consultoría y, en base a ello, determinará si necesita apoyos adicionales para desarrollar un SGAS para el programa, según los requisitos de la NDAS 1.

NDAS-2. Trabajo y condiciones laborales

Sí

La ABC no tiene procedimientos de gestión laboral de los trabajadores de sus empresas contratistas ni de gestión de quejas de estos trabajadores. El SGAS y el PGAS incluirán un Procedimiento de Gestión Laboral (PGL) para promover relaciones de empleo basadas en el principio de igualdad de oportunidades, trato justo, no discriminación y prohibición del trabajo infantil o forzoso o restricciones a la libertad de asociación o negociación colectiva. Incluirá asimismo lineamientos para la implementación de un mecanismo de quejas de los trabajadores de los proyectos. El PGL incluirá, como mínimo, un código de conducta de los trabajadores, un plan de capacitación de la fuerza laboral y procedimientos de gestión de campamentos.

Se analizará si el país cuenta con procedimientos adecuados para la prevención de riesgos y accidentes ocupacionales según los requisitos de la NDAS 2 y, de ser necesario, se complementarán los planes de gestión correspondientes en el PGAS del programa.

NDAS-3. Uso eficiente de los recursos y prevención de la contaminación

Sí

Durante la etapa constructiva se esperan impactos negativos localizados y temporales por incrementos en el nivel de ruido y la emisión de polvo, partículas y gases a la atmósfera; contaminación del agua y el suelo por el arrastre de material sólido procedente de la construcción, el vertido de efluentes de los campamentos y áreas industriales y derrames de combustibles, aceites y otros materiales peligrosos; y la generación de desechos sólidos y líquidos peligrosos y no peligrosos. El EIAS incluirá un análisis de los impactos y riesgos de contaminación ambiental directos, indirectos y acumulativos y el PGAS establecerá medidas de manejo orientadas a su adecuada gestión, empleando la jerarquía de mitigación.

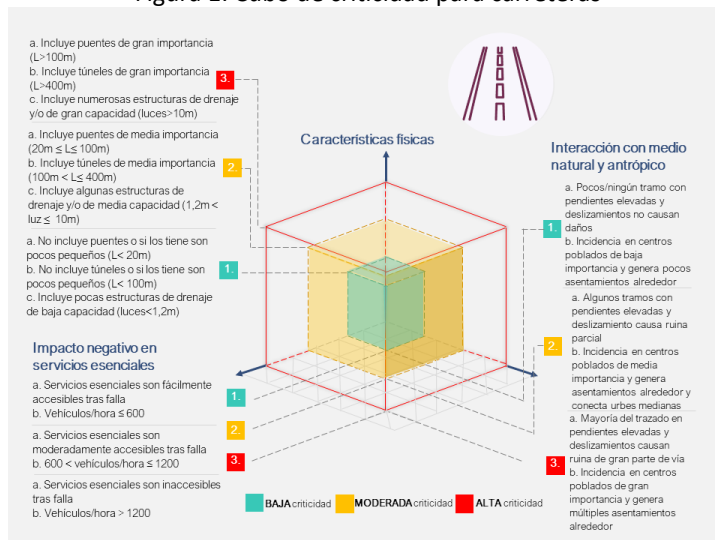
Durante la debida diligencia se hará una estimación de las emisiones de gases de efecto invernadero del programa para las fases de construcción y de operación.

NDAS-4. Salud y seguridad de la comunidad

Sí

Riesgo de desastres y cambio climático

Figura 1: Cubo de criticidad para carreteras



El EIAS incluirá un análisis de los impactos y riesgos para la población relacionados con la afluencia de mano de obra; circulación de vehículos y maquinaria; uso de materiales peligrosos; exposición a enfermedades; y presencia de personal de seguridad, entre otros, y definirán medidas de manejo proporcionales a los riesgos identificados.

NDAS-5. Adquisición de tierras y reasentamiento involuntario	<i>Sí</i>
La normativa boliviana establece un Derecho de Vía (DDV) de 100 metros, 50 a cada lado del eje central, para las carreteras de la red vial fundamental. Este ancho puede ser menor en las áreas urbanas. El	

EEAA del corredor incluye la identificación, valoración y avalúo de los terrenos, viviendas, negocios e infraestructura pública y privada afectados por la liberación del DDV, así como el respectivo Plan de Reposición de Pérdidas (PRP) con las medidas de compensación para cada afectación y un presupuesto detallado. Las compensaciones se han determinado según la normativa de la ABC, la cual tiene en cuenta el uso del bien afectado, el grado de afectación (total o parcial), la situación de tenencia (propietario, poseedor, ocupante) y la vulnerabilidad social y económica familiar. Se cuenta con los informes de las consultas con las comunidades y personas afectadas. La debida diligencia preliminar indica que los PRP existentes son equivalentes en contenido a lo que en la NDAS 5 se denomina plan de reasentamiento y restauración de medios de vida.

- A febrero de 2019 se identifican las siguientes afectaciones totales y/o parciales en el DDV:
- 43 viviendas
- 18 equipamientos sociales (sede social, escuela, 3 canchas de fútbol, piletas...)
- 48 infraestructuras de uso privado (cerco perimetral, piletas, pozos, hornos...)
- 50.176 m2 de terrenos de uso agrícola distribuidos en 11 comunidades campesinas
- Afectaciones a servicios (red de agua, postes eléctricos, postes telefónicos...)

Todas las afectaciones corresponden a propietarios con título de propiedad o a poseedores con certificado de posesión refrendado por la autoridad de su Ayllu o Comunidad. Tanto los propietarios como los poseedores tienen derecho a compensación; sin embargo, los poseedores pueden ser compensados por las mejoras realizadas, pero no así por los terrenos. Las opciones de compensación propuestas y consultadas con los afectados son: (i) reposición de vivienda de familia vulnerable; (ii) indemnización por avalúo comercial de vivienda de familia no vulnerable; (iii) reposición de infraestructura pública; (iv) indemnización o reposición de infraestructura de uso privado; (v) indemnización por el valor comercial del terreno afectado, en el caso de propietarios; (vi) indemnización por las mejoras agrícolas. En las afectaciones parciales se harán las reparaciones necesarias para que el bien siga cumpliendo su función de manera segura.

El EEAA incluye las actas de autorización de las autoridades comunitarias para la ubicación de los campamentos y áreas industriales, explotación de los bancos de préstamo y uso de agua.

Como parte de la preparación del EIAS/PGAS se validará la información existente, se verificará que las opciones y el cálculo de las compensaciones planteadas en el PRP son conformes con los requisitos de la NDAS 5, y se elaborará el PRP del tramo, incluyendo el presupuesto de implementación, un plan de seguimiento y monitoreo, y lineamientos para la Auditoría Final del reasentamiento. De no haber modificaciones sustanciales respecto al PRP original no será necesario realizar nuevas consultas en la fase de preparación, sino que estas se llevarán a cabo durante la fase de ejecución antes de la licitación de las obras.

NDAS-6. Conservación de la biodiversidad y gestión sostenible de los recursos naturales vivos	<i>Sí</i>
El tramo en el área de tierras altas Botijlaca – Caquiaviri no cruza por ningún hábitat crítico, ni hábitat natural, ni áreas de bofedal en el área directa de intervención del programa. Se trata de hábitats modificados por las comunidades campesinas, pero se ha solicitado que el PGAS incluya un plan de manejo de bofedales y que el diseño de la carretera incluya pasos de fauna para evitar cualquier pérdida de biodiversidad en dicha zona (Ver mapa 2 en anexo A).	
NDAS-7. Pueblos indígenas	<i>Sí</i>

<p>El proyecto atraviesa comunidades originarias que, si bien no tienen estatus de Territorio Indígena Originario Campesino (TIOC) o comunidad indígena según la norma nacional, sí reúnen todos los criterios de pueblos indígenas de la NDAS 7. El EEAA incluye un análisis cultural, socioeconómico y de las formas organizativas de las comunidades, Markas y Ayllus. La debida diligencia muestra, de manera preliminar, que durante la preparación del proyecto de corredor se llevó a cabo un proceso de consulta socioculturalmente adecuado y acorde con los principios de la NDAS 7. Esta valoración será confirmada durante la preparación de este proyecto.</p>	
NDAS-8. Patrimonio cultural	<i>Sí</i>
<p>El diagnóstico arqueológico incluido en el EEAA del corredor Botijlaca-Charaña identifica siete sitios de sensibilidad arqueológica dentro del DDV del tramo Botijlaca-Caquiaviri. Antes del inicio de las obras se deberá realizar una prospección arqueológica en estas áreas y en los puntos de bancos de préstamo y, en los casos que corresponda, se realizarán acciones de rescate arqueológico según los requerimientos de la ABC y de la normativa nacional sobre patrimonio arqueológico.</p> <p>El Ejecutor cuenta con un procedimiento de hallazgos fortuitos y cuidado de rescates arqueológicos acorde con la normativa nacional. Se analizará su conformidad con lo requerido en la NDAS 8.</p>	
NDAS-9. Igualdad de género	<i>Sí</i>
<p>El EIAS del proyecto analizará el riesgo de violencia sexual y de género vinculada al proyecto, principalmente de trabajadores del proyecto hacia mujeres, niñas, niños y personas LGBTQI+ de la comunidad y hacia otros trabajadores y trabajadoras del proyecto, y el PGAS definirá un plan de prevención y atención de la violencia sexual y de género conforme con los requisitos de la NDAS 9.</p> <p>Los procedimientos de liberación del DDV de la ABC establecen que “en todos los casos en los que se trate de afectaciones en copropiedad o coposesión cuya titularidad corresponda a mujeres y hombres, se consignará en primer lugar el nombre de la mujer seguido del nombre del hombre, en el expediente. Asimismo, en el cheque de indemnización se dará prioridad a la mujer independientemente de su estado civil”. Los PRP de los proyectos reflejarán este requisito.</p> <p>Como medidas de promoción de la igualdad de género, el programa implementará un plan de formación para aumentar la participación laboral de mujeres en el sector vial, tanto a lo interno de la ABC como en empresas contratistas y microempresas de mantenimiento vial.</p>	
NDAS-10. Participación de las partes interesadas y divulgación de información	<i>Sí</i>
<p><u>Consultas durante la fase de preparación</u></p> <p>Durante la preparación del EEAA del corredor Botijlaca – Charaña se realizaron 11 consultas públicas con las partes interesadas: una primera ronda de 5 consultas en febrero de 2019 en la que participaron 639 personas; y una segunda ronda de 5 consultas en septiembre de 2019 que contó con la participación de 393 personas. Las consultas se realizaron en coordinación con las autoridades originarias y municipales, quienes se encargaron de convocar a la población. Todas ellas concluyeron con la aprobación unánime del acta de conformidad con el proyecto firmada por todos los participantes. El informe de consulta incluye las notas de invitación a las autoridades originarias y municipales, registro de participantes, actas de conformidad y registro fotográfico, entre otros.</p> <p>Se considera que el proceso de consulta llevado a cabo cumple con los requisitos de consulta de las NDAS 10 y NDAS 7, por lo cual no será necesario realizar consultas adicionales en esta fase. Antes del inicio de las obras, la ABC deberá emprender un proceso de relacionamiento con las partes interesadas</p>	

para informarles sobre el alcance de los proyectos y tiempos de ejecución y presentarles nuevamente los impactos socioambientales previstos y las medidas de gestión.

Participación de las partes interesadas durante la fase de ejecución

El Ejecutor cuenta con procedimientos de relacionamiento comunitario para la fase de ejecución de los proyectos, incluyendo programas de información y comunicación, capacitación, gestión y resolución de conflictos, y atención de consultas, quejas y reclamos. Se analizará si estos procedimientos están conformes con los requisitos de la NDAS 10, de ser necesario se complementarán, y se integrarán en el SGAS y PGAS de los proyectos.

El SGAS y PGAS incluirán los lineamientos para el mecanismo de quejas que se implementará durante la fase de ejecución y los procedimientos para la consolidación de la recepción, registro y atención de quejas del programa en su conjunto.

Diligencia ambiental y social debida en el BID

Para las operaciones cofinanciadas, ¿se contempla un enfoque común con otros prestamistas?	No
--	----

La operación no es cofinanciada.

Estrategia de diligencia debida

En el cuadro siguiente se presentan los requisitos de evaluación ambiental y social a ser realizados durante la preparación de la operación para cerrar las brechas anteriormente identificadas con base en la información suministrada por el Ejecutor.

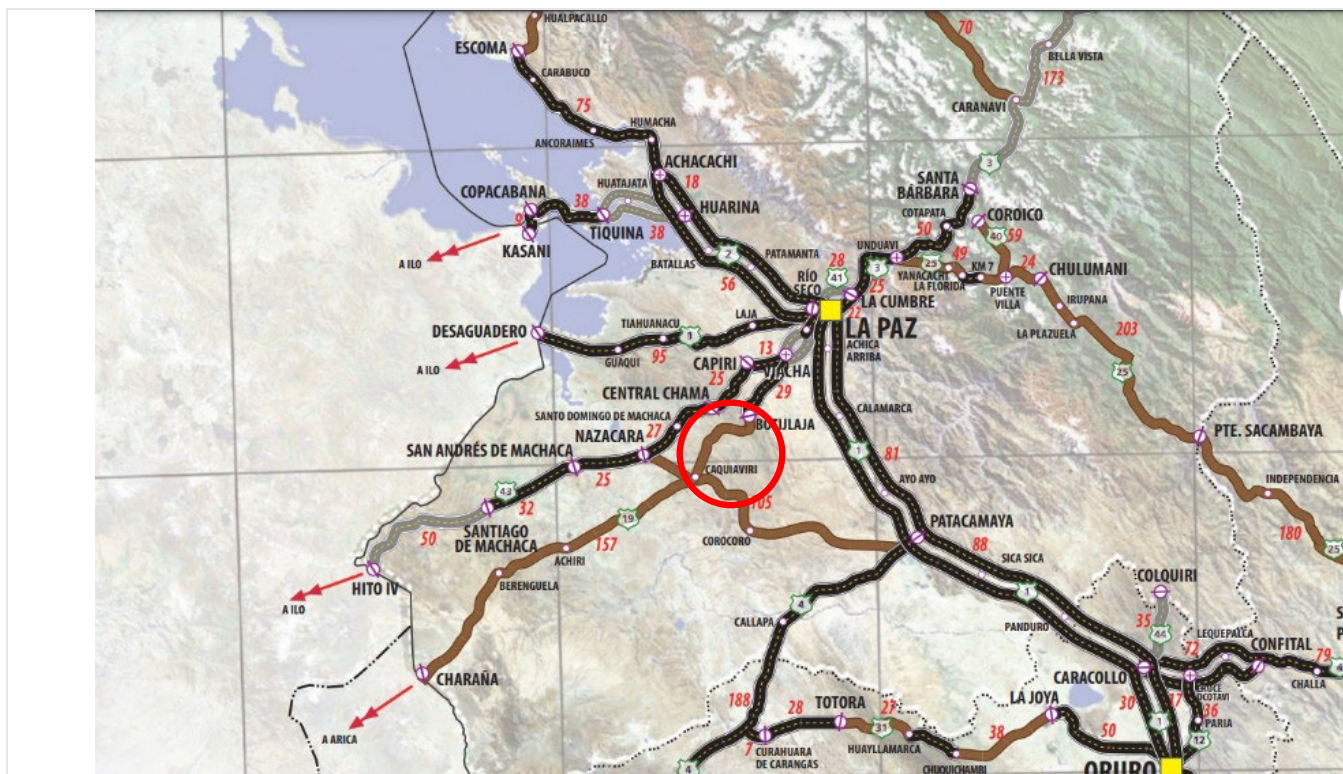
<i>Requisito de evaluación ambiental y social</i>	<i>Estado de desarrollo</i>	<i>Recursos estimados para finalizar (especificar el costo para el Banco o el prestatario)</i>	<i>Calendario estimado para finalizar (incluida la consulta)</i>
EIAS y PGAS proyecto Botiljaca-Caquiaviri	Adaptación y complementación EEAA corredor Botiljaca--Chareña	Contratación de consultores con recursos BID	Ejecución: 4 meses. Comienzo/final previsto: mayo - septiembre 2022.
SGAS del programa	La ABC está valorando si requiere apoyo para desarrollarlo.	En consideración	Ejecución: 4 meses. Comienzo/final previsto: mayo - septiembre 2022.

Anexos

Anexo A	Mapas A&S
---------	-----------

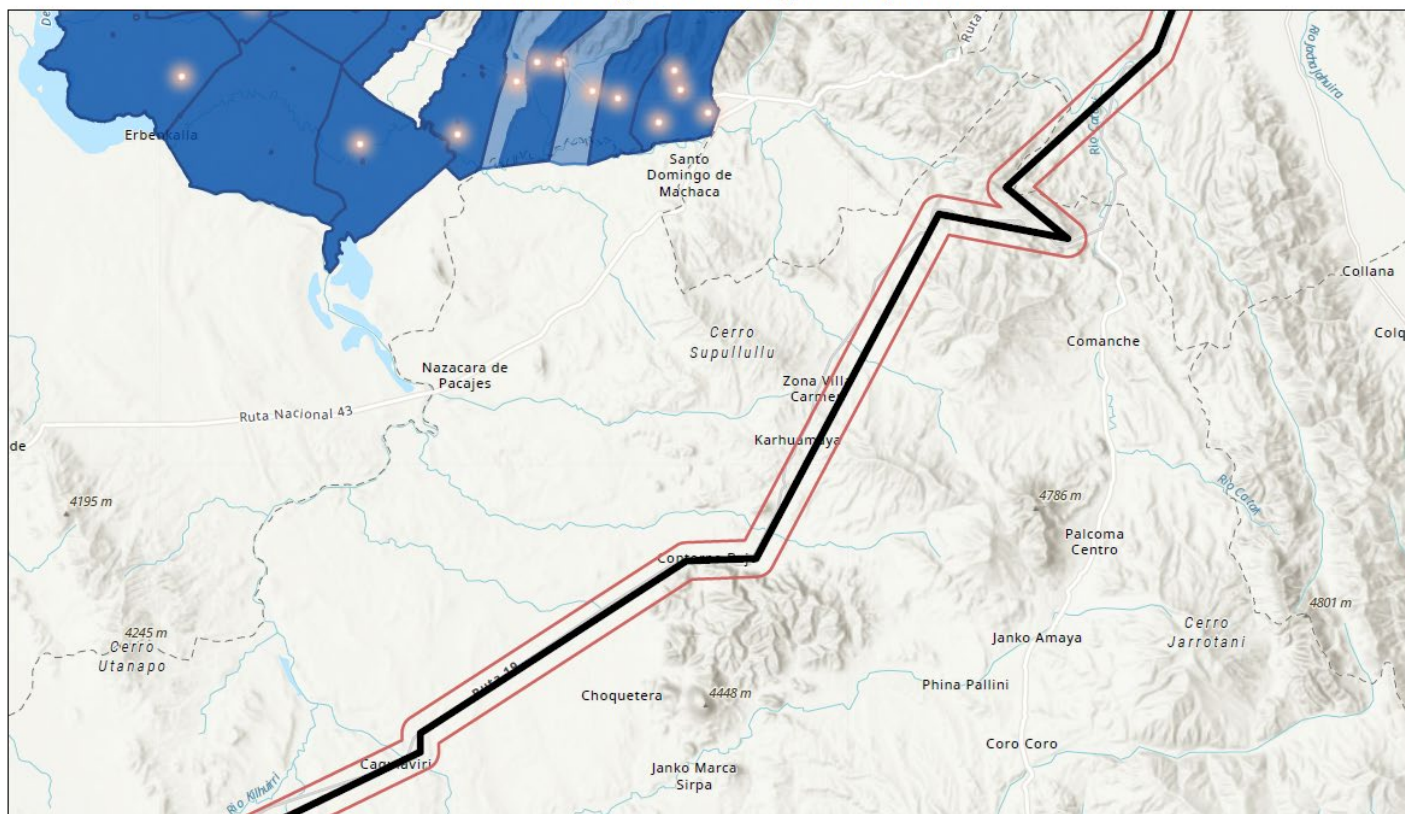
Anexo A. Mapas ambientales y sociales

Mapa 1. Ubicación del proyecto



Mapa 2. Territorios indígenas y hábitat críticos en Botijlaja-Caquiaviri

Pueblos indígenas - Botijla-Caquiaviri



3/5/2022, 13:47:27

Territorios Indígenas

En Proceso de Titulación
Titulado

Poblados indígenas y afrodescendientes - Comunidades_SEPT2021

Indígena

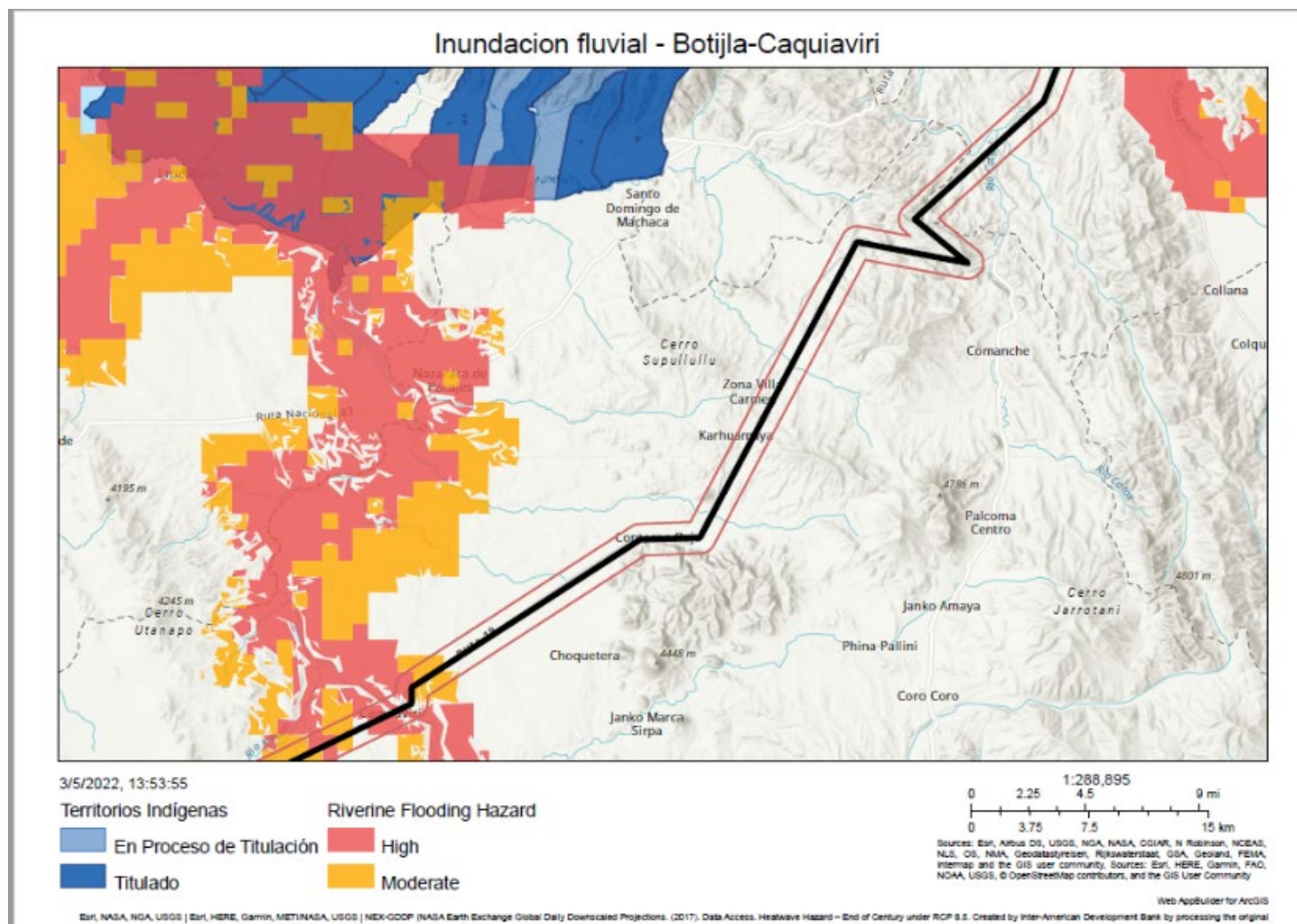
1:288,895
0 2.25 4.5 9 mi
0 3.75 7.5 15 km

Sources: Esri, Airbus DS, USGS, NGA, NASA, CGIAR, N Robinson, NCEAS, NLS, OS, NMA, Geodastysreisen, Rijkswaterstaat, GSA, Geoland, FEMA, Intermap and the GIS user community. Sources: Esri, HERE, Garmin, FAO, NOAA, USGS, © OpenStreetMap contributors, and the GIS User Community

Web AppBuilder for ArcGIS

Esri, NASA, NGA, USGS | Esri, HERE, Garmin, METINASA, USGS | NEX-GDDP (NASA Earth Exchange Global Daily Downscaled Projections, (2017). Data Access. Heatwave Hazard – End of Century under RCP 8.5. Created by Inter-American Development Bank by processing the original

Mapa 3. Amenazas por inundaciones ☐ Botilja-Caquiaviri



ÍNDICE DE TRABAJO SECTORIAL CONCLUIDO Y PROPUESTO

Temas	Descripción	Fechas esperadas	Referencias y enlaces a archivos técnicos
Estrategias y Planes	Estrategia de País del Grupo BID con Bolivia 2022-2025	Febrero 2022	Enlace al documento
	Plan De Desarrollo Económico Y Social 2021-2025	2021	Enlace al documento
	Plan Estratégico Institucional 2021-2025	Marzo 2022	Enlace al documento
Estudios técnicos, generales y socioambientales	Evaluación económica de los proyectos de la muestra representativa	Agosto 2022	Pendiente de elaboración
	Análisis de capacidad institucional (PACI)	Agosto 2022	Pendiente de elaboración
	Actualización del EIAS	Agosto 2022	Pendiente de elaboración
	Plan de monitoreo y evaluación	Agosto 2022	Pendiente de elaboración
	Estudio sobre Género	Agosto 2022	Pendiente de elaboración
	Estudio sobre Biodiversidad	Agosto 2022	Pendiente de elaboración
	Estudio para cálculo de contribución a CC	Agosto 2022	Pendiente de elaboración
	Estudio para definición de riesgos y planeamiento	Agosto 2022	Pendiente de elaboración

Temas	Descripción	Fechas esperadas	Referencias y enlaces a archivos técnicos
Anexo de Integración Regional y pymes	Diagnóstico de Integración regional y apoyo a pymes, antecedentes de acciones del estado y acciones a ser apoyadas por la operación	Agosto 2022	Pendiente de elaboración
Anexo de Economía Digital	Diagnóstico de Economía Digital, antecedentes de acciones del estado y acciones a ser apoyadas por la operación	Agosto 2022	Pendiente de elaboración
Anexo de Seguridad Vial	Diagnóstico de Seguridad Vial, antecedentes de acciones del estado y acciones a ser apoyadas por la operación	Agosto 2022	Pendiente de elaboración
Anexo de Cambio Climático	Diagnóstico de Cambio climático, antecedentes de acciones del estado y acciones a ser apoyadas por la operación	Agosto 2022	Pendiente de elaboración
Anexo de Género y Diversidad	Diagnóstico de Género y Diversidad, antecedentes de acciones del estado y acciones a ser apoyadas por la operación	Agosto 2022	Pendiente de elaboración

CONFIDENCIAL

¹ La información contenida en este Anexo es de carácter deliberativo, y por lo tanto confidencial, de conformidad con la excepción relativa a “Información Deliberativa” contemplada en el párrafo 4.1 (g) de la “Política de Acceso al Información” del Banco (Documento GN-1831-28).