

DOCUMENTO DEL BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO

## **BOLIVIA**

### **REFORMULACIÓN DEL PROGRAMA MULTIFASE DE REORDENAMIENTO URBANO DE LA CEJA, FASE I**

**(BO-L1079)**

#### **PERFIL DE PROYECTO**

Este documento fue preparado por el equipo compuesto por: Shirley Cañete (TSP/CBO), Jefe de Equipo; Raúl Rodríguez Molina (INE/TSP), Jefe de Equipo Alterno; Alejandro Taddia y Agustina Cocha (INE/TSP); Amado Crotte (TSP/CME); Alejandro López-Lamia (HUD/CBO); Javier Jiménez (LEG/SGO); Michael Kent y Prem Vidaurre (VPS/ESG); y Carolina Escudero y Diana de León (VPC/FMP).

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

## PERFIL DE PROYECTO

### BOLIVIA

#### I. DATOS BÁSICOS

<b>Nombre del proyecto:</b>	Reformulación del Programa Multifase de Reordenamiento Urbano de La Ceja, Fase I		
<b>Número de proyecto:</b>	BO-L1079		
<b>Equipo de proyecto:</b>	Shirley Cañete (TSP/CBO), Jefe de Equipo; Raúl Rodríguez Molina (INE/TSP), Jefe de Equipo Alterno; Alejandro Taddia y Agustina Cocha (INE/TSP); Amado Crotte (TSP/CME); Alejandro López-Lamia (HUD/CBO); Javier Jiménez (LEG/SGO); Michael Kent y Prem Vidaurre (VPS/ESG); y Carolina Escudero y Diana de León (VPC/FMP)		
<b>Prestatario:</b>	Estado Plurinacional de Bolivia		
<b>Organismo ejecutor:</b>	Gobierno Autónomo Municipal de El Alto (GAMEA) y la Empresa Estatal “Mi Teleférico” (EEMT)		
<b>Plan financiero:</b>		Reformulado (millones)	Original (millones)
	BID (Capital Ordinario):	US\$ 37,6	37,6
	BID (Fondo de Operaciones Especiales)	US\$ 9,4	9,4
	Local:	US\$ 13,47	2,0
	Total:	US\$ 60,47	49,0
<b>Salvaguardias:</b>	Políticas activadas:	OP-102; B.01, B.02, B.03, B.04, B.05, B.06, B.07, B.10, B.11; B.17; OP-703; OP-704; OP-710; OP-761; OP-765	
	Clasificación:	B	

#### II. JUSTIFICACIÓN GENERAL Y OBJETIVOS

##### A. Contexto General

- 2.1 La ciudad de El Alto, parte del área metropolitana de La Paz, presenta una tasa anual de crecimiento poblacional de 5,1%, superior al promedio nacional de 2,4%<sup>1</sup>. Pasó de 405.000 habitantes en 1992 a 901.000 en 2016<sup>2</sup>, fruto de la atracción de población del occidente del país hacia espacios adyacentes a La Paz. La mancha urbana ha crecido de manera no planificada generando problemas de congestión, contaminación y presión sobre servicios públicos.
- 2.2 Esta situación ha impactado a La Ceja, zona en El Alto delimitada por La Paz y el aeropuerto internacional, donde confluyen las principales vías de acceso al resto del país. Es un importante centro urbano que concentra comercio, servicios y centros administrativos que atrae a 300.000 personas diariamente. Sus

<sup>1</sup> Instituto Nacional de Estadística (INEs) (2012).

<sup>2</sup> INEs (2016).

principales actividades económicas son los servicios y ventas al menudeo, que concentran el 30% de la población económicamente activa<sup>3</sup>. El transporte público desorganizado (§2.8) contribuye a incrementar la congestión vehicular<sup>4</sup>.

Figura 1. Ubicación de La Ceja



- 2.3 Para contribuir a resolver esta situación, el Banco, a solicitud del Gobierno de Bolivia (GdB), aprobó en febrero de 2013 la operación BO-L1079 “Programa Multifase de Reordenamiento Urbano de La Ceja, Fase I” por US\$49 millones para apoyar al Gobierno Autónomo Municipal de El Alto (GAMEA) a reducir los problemas de congestión en La Ceja, a través de mejorar la movilidad, la desconcentración de prestación de servicios al ciudadano y el fortalecimiento de las capacidades de planificación y gestión urbana.
- 2.4 **Justificación de la reformulación del programa.** Tras la aprobación, el GAMEA, con apoyo del Banco, analizó alternativas de infraestructura para mejorar la movilidad en La Ceja<sup>5</sup>, que incluye la vinculación del El Alto Norte y Sur, mejoras de corredores urbanos y obras subterráneas para desconcentrar servicios municipales. Simultáneamente, la exitosa implementación de las tres líneas de la fase I del teleférico (§2.6) en 2014, que conectan La Ceja con La Paz y de los sistemas de buses alimentadores Pumakatari (La Paz) y Waynabus (El Alto), junto con el inicio de la segunda fase del teleférico que llevará dos líneas adicionales a La Ceja, han impulsado un nuevo patrón de movilidad. Todas estas reformas están contribuyendo a mejorar la movilidad en La Ceja, transformándose en un eslabón clave para la conectividad de El Alto y la Zona Conurbada de La Paz / El Alto (ZCLPEL). En este contexto, el GdB solicitó la reformulación de la operación BO-L1079 para incorporar en su componente 2 el financiamiento de la Línea Plateada del teleférico, ubicada en La Ceja. Esta infraestructura contribuirá a reducir la congestión vehicular en La Ceja y conectará a El Alto Norte y Sur. Además, el efecto red del sistema (§2.6) traerá beneficios ambientales y de seguridad (§2.9, §2.10). También facilitará la planificación urbana, mejorando la accesibilidad del ciudadano a servicios y

<sup>3</sup> INEs.

<sup>4</sup> Velocidad promedio de circulación de entre 5 y 12 km/h.

<sup>5</sup> Propuestas de mejoramiento de la movilidad en La Ceja ([Tranter Consultores 2014](#)).

comercios, generando complementariedad con los componentes 1 y 3 (¶2.14, ¶2.16) de la operación original, que no se modifican.

- 2.5 Esta propuesta se tramitará como una reformulación según los Procedimientos para el Procesamiento de Operaciones con Garantía Soberana, ya que utiliza una porción superior al 40% de los recursos aprobados originalmente para financiar nuevas actividades. Esta reformulación cumple con lo indicado en los procedimientos, ¶4.4, ya que: (i) fue solicitada por el GdB el 11 de febrero, 2016 ([solicitud](#)); (ii) está explícita en este documento (¶2.4, ¶2.15); (iii) se presenta el estado de la operación original, en vigencia desde octubre 2013, la cual no ha efectuado desembolsos; y (iv) su cambio es justificado (¶2.4, ¶2.8, ¶2.10) al proponer una modificación sustancial que contribuye al cumplimiento del objetivo original bajo una mejor adaptación a la realidad actual de movilidad de El Alto.

Figura 2. Fases I y II Red de Mi Teleférico



- 2.6 **Mi Teleférico (MT)** es un sistema de transporte público por cable construido y operado por la Empresa Estatal “Mi Teleférico” (EEMT)<sup>6</sup>. Fue concebido para reducir tiempos y costos de viaje en la ZCLPEL, mejorando la accesibilidad urbana, la confiabilidad del transporte y la seguridad. Las tres líneas de la fase I (10,2 km), implementadas con una inversión de US\$234,6 millones, transportaron 25,4 millones de pasajeros en 2015. La fase II (23 km) incluye ocho líneas, tres de las cuales están en construcción previéndose inaugurar en 2017. Estas 11 líneas conforman la Red de Integración Metropolitana (RIM), compuesta por un anillo integrador y líneas radiales; la Línea Plateada completará este anillo. Con capacidad de 3.000 pasajeros por hora por sentido, se estima que atraerá el mayor flujo de usuarios de la red<sup>7</sup>.
- 2.7 MT ha contribuido a mejorar la calidad del transporte público en la ZCLPEL y en condiciones de seguridad.<sup>8</sup>

<sup>6</sup> La EEMT se encuentra bajo la tuición del Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda.

<sup>7</sup> 15,1 millones de pasajeros al inicio de operación y 19,8 millones en el año 25. MT (2016).

<sup>8</sup> 96% de los usuarios califican al teleférico como excelente y muy bueno y sólo ha registrado un incidente mayor, sin heridos ni muertes. Encuesta MT 2016.

## B. Justificación del componente 2 reformulado

- 2.8 **El problema.** Se estima que para 2030 se realizarán 3,7 millones de viajes diarios en la ZCLPEL, 76% más que en 2015, resultado del crecimiento demográfico (§2.1) y del parque vehicular que se triplicó desde 2006. Como respuesta, ha crecido la demanda de unidades de transporte público de baja capacidad incrementando la congestión y contaminación. Por otro lado, la compleja orografía y configuración urbana representan limitaciones para la implementación de sistemas de transporte masivo convencionales.
- 2.9 **Baja productividad.** La congestión vehicular (§2.2) eleva costos y tiempos de viaje para personas y mercancías, impactando negativamente en la productividad<sup>9</sup>. La fase I del teleférico redujo el tiempo de viaje más de 50%, mejorando la productividad de sus usuarios. Con la operación de la Línea Plateada, se espera ahorrar 13,25 minutos por viaje promedio<sup>10</sup>.
- 2.10 **Impacto ambiental.** La congestión vehicular aumenta las emisiones por combustión. MT contribuye a reducir emisiones mediante la disminución de vehículos en circulación y el empleo de un modo de bajas emisiones. La implementación de la Línea Plateada contribuiría a reducir unas 2.500 toneladas de CO<sup>2</sup> al año.

## C. Objetivos y componentes del programa reformulado

- 2.11 El **objetivo general** del programa original no se modifica: apoyar al GAMEA en sus esfuerzos por reducir los problemas de congestión vial en La Ceja. Este objetivo contribuye a la mejora de la productividad urbana y la reducción de la contaminación ambiental.
- 2.12 Los **objetivos específicos** del programa original no se modifican: (i) mejorar las capacidades de planificación y gestión urbana del GAMEA; (ii) mejorar la infraestructura de transporte urbano de El Alto; y (iii) mejorar y desconcentrar la prestación de los servicios al ciudadano por parte del GAMEA.
- 2.13 El programa original lo conforman tres componentes, de los cuales solo se propone reformular el componente 2.
- 2.14 **Componente 1. Apoyo a las capacidades de planificación y gestión urbana territorial del GAMEA (US\$1,09 millones).** Incluye: (i) el desarrollo de un Plan de Ordenamiento Territorial; (ii) el fortalecimiento de la Dirección de Planificación del GAMEA; y (iii) el desarrollo de un sistema informático georeferenciado.
- 2.15 **Componente 2. Mejoramiento de la infraestructura de transporte urbano (US\$56,56 millones).** Propone reformular este componente para financiar la Línea Plateada de MT (§2.6) de 2,61 km y tres estaciones (una nueva y dos ampliaciones), incluyendo construcción, predios, equipamientos, y supervisión. El costo total está estimado en US\$56,56 millones de los cuales se financiará US\$43,29 millones con recursos del préstamo y el restante será aporte local.

---

<sup>9</sup> [Ian Thomson y Alberto Bull](#), (CEPAL 2002).

<sup>10</sup> [Evaluación económica](#).

- 2.16 **Componente 3. Mejora de la prestación de servicios al ciudadano (US\$2,25 millones).** Incluye: (i) mejora de mecanismos de atención ciudadana; (ii) rediseño de mecanismos relacionados a la gestión de la propiedad inmueble; (iii) capacitación de funcionarios; y (iv) campañas de comunicación y sensibilización.
- 2.17 Adicionalmente, se financiarán gastos de administración, auditoría, monitoreo y evaluación para la implementación del proyecto (US\$0,57 millones).
- 2.18 **Costos y fuente de financiamiento.** El costo total estimado de la operación reformulada es de US\$60,47 millones, de los cuales US\$47 millones serán financiados con recursos del préstamo (US\$37,60 Capital Ordinario y US\$9,40 millones Fondo de Operaciones Especiales) y el gobierno aportará US\$13,47 millones de contrapartida local, US\$11,47 millones más que en la operación original, destinados al componente 2.
- 2.19 **Beneficiarios directos.** Serán los usuarios de transporte público en la ZCLPEL y los habitantes de El Alto que tendrán mejor acceso a servicios públicos y comerciales de La Ceja.
- 2.20 **Resultados esperados.** El programa reformulado obtendrá los siguientes productos y resultados: (i) institucionales: mejor capacidad de planeación en movilidad urbana sustentable; (ii) físicos: la ejecución de obras; y (iii) operativos: reducción de costos y tiempos de viaje, y mejora del acceso a los servicios municipales de los habitantes de El Alto que residen fuera de La Ceja.

#### **D. Alineación Estratégica**

- 2.21 La reformulación se alinea con la Estrategia de País con Bolivia 2016-2020 (GN-2843) por contribuir a la mejora de la productividad, mediante la provisión de bienes y servicios públicos de calidad. El proyecto es consistente con la Actualización de la Estrategia Institucional del Banco (UIS) 2010-2020 (AB-3008) y se alinea estratégicamente con el desafío de desarrollo de productividad e innovación (¶2.9), y con el área transversal de cambio climático y sostenibilidad ambiental (¶2.10). Asimismo, el proyecto contribuye a la Estrategia de Infraestructura Sostenible para la Competitividad y el Crecimiento Inclusivo (GN-710-5) por apoyar la construcción y mantenimiento de infraestructura ambiental y socialmente sostenible. El programa está alineado con el Marco Sectorial de Transporte (GN-2740-3) en las áreas: (i) cobertura, capacidad, calidad y conectividad de las redes de transporte; y (ii) transporte urbano sostenible. Finalmente, el programa contribuye con el Marco de Resultados Corporativos (CRF) 2016-2019 (GN-2727-4) mediante la construcción de un sistema urbano de transporte masivo y el resultado previsto de reducción de emisiones.

### III. ASPECTOS TÉCNICOS Y CONOCIMIENTO DEL SECTOR

- 3.1 **Ejecución.** La EEMT será responsable de la ejecución del componente 2 y el GAMEA seguirá siendo el ejecutor de los componentes 1 y 3.
- 3.2 **Aspectos técnicos.** La EEMT cuenta con experiencia y conocimiento en el gerenciamiento de la construcción, operación y mantenimiento de teleféricos, habiendo implementado el sistema actual (§2.6). Ha elaborado los estudios de prefactibilidad de la RIM que incluye la Línea Plateada. El Banco realizó una evaluación costo-beneficio independiente para esta línea que arrojó tasas internas de retorno superiores al 12%, bajo diferentes escenarios de sensibilidad ([evaluación económica](#)).

### IV. RIESGOS AMBIENTALES Y ASPECTOS FIDUCIARIOS

- 4.1 **Salvaguardias ambientales y sociales.** Sobre la base de la información disponible y en virtud de lo estipulado en la Política de Medio Ambiente y Cumplimiento de Salvaguardias del Banco (OP-703), la operación se clasifica en la categoría “B”. No obstante, si en el proceso de debida diligencia se presentaran situaciones que ameriten una reclasificación de la operación, el equipo de proyecto procederá consecuentemente. Los principales riesgos e impactos sociales y ambientales están relacionados al reasentamiento involuntario de un número limitado de personas<sup>11</sup>, y generación de polvo, ruido, residuos y tala limitada de vegetación durante la construcción obras.
- 4.2 La segunda fase de la construcción de líneas del teleférico cuenta con un Plan de Prevención y Mitigación y un Plan de Aplicación y Seguimiento Ambiental (PPM/PASA). Se deberá complementar con estudios sociales y ambientales específicos para la Línea Plateada, incluyendo un Análisis Ambiental y Social, un Plan de Gestión Ambiental y Social, y un Plan de Reasentamiento Involuntario. El Banco analizará estos estudios y el cumplimiento de los procedimientos de publicación y consultas de acuerdo a las Políticas de Salvaguardias del Banco. Se realizará un proceso de consulta y negociación de buena fe con autoridades y poblaciones locales en el área de intervención del proyecto antes de la misión de análisis, a través de juntas vecinales <sup>12</sup>.
- 4.3 **Aspectos fiduciarios.** La modalidad de contrato prevista para la Línea Plateada es diseño, construcción y puesta en operación. Se utilizará la modalidad de contratación directa a la empresa Doppelmayer prevista en la sección 3.6(b) y (c) de las políticas del Banco GN-2349-7 para la adquisición de bienes y obras. La contratación directa se justifica bajo: (i) compatibilidad tecnológica, por la conveniencia de una tecnología homogénea en el sistema, ya que dicha empresa diseñó, construyó y puso en operación las tres líneas de teleférico en funcionamiento, y construirá ocho más; (ii) sostenibilidad técnica y financiera, la introducción de una tecnología diferente implicaría mayores costos de inversión, operación y mantenimiento; la estandarización de tecnología conlleva ahorros en

---

<sup>11</sup> Se estiman 3 viviendas y 30 puestos comerciales.

<sup>12</sup> Se publicarán los estudios y planes sociales y ambientales en la página web externa del Banco antes de la misión de análisis.

compra de repuestos, empleo de talleres, y uso del mismo personal operativo y de mantenimiento, incluyendo eficiencias en entrenamiento y disponibilidad de recursos humanos; y (iii) criterio económico, que identifica el impacto en el desarrollo económico.

- 4.4 **Financiamiento de gastos efectuados con anterioridad a la fecha de vigencia del contrato modificador.** El prestatario ha solicitado que, de considerarse procedente esta reformulación, pueden ser gastos elegibles y por tanto reembolsar con recursos del préstamo o reconocer como financiamiento local, los pagos efectuados por la EEMT para actividades del componente 2, que hayan sido realizadas a partir del 11 de febrero de 2016 (fecha de solicitud oficial del GdB para la reformulación) y que se estiman en el equivalente de hasta US\$9,4 millones. El equipo de proyecto considera adecuado aceptar la posibilidad de reconocer dichos gastos como elegibles puesto que ello permitiría al prestatario seguir avanzando con el programa en los tiempos planificados. Dichas actividades sujetas a reconocimiento de gastos retroactivos, serán contratadas en base a las políticas del Banco, a efectos de verificar su elegibilidad.

## **V. RECURSOS Y CRONOGRAMA DE PREPARACIÓN**

- 5.1 En el Anexo V se detallan los costos y cronograma de la reformulación. La distribución al Comité de Revisión de Calidad y Riesgo (QRR) de la Propuesta de Desarrollo de la Operación (POD) está prevista para el 30 de junio de 2017. Se estiman recursos administrativos de preparación por US\$98.250 destinados a consultorías (US\$60.000) y gastos de misiones (US\$38.250).



CONFIDENCIAL

<sup>1</sup> 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).



## Safeguard Policy Filter Report

### Operation Information

Operation		
BO-L1079 Urban rearrangement program La Ceja		
Environmental and Social Impact Category	High Risk Rating	
B	High Risk	
Country	Executing Agency	
BOLIVIA	GOBIERNO AUTÓNOMO MUNICIPAL DE EL ALTO	
Organizational Unit	IDB Sector/Subsector	
Env & Social Risk Mitigation	HOUSING	
Team Leader	ESG Lead Specialist	
ALEJANDRO J. LOPEZ-LAMIA	{Not Set}	
Type of Operation	Original IDB Amount	% Disbursed
Loan Operation	\$47,000,000	0.000 %
Assessment Date	Author	
28 Nov 2016	mkent ESG Lead Specialist	
Operation Cycle Stage	Completion Date	
ERM (Estimated)	10 Jul 2012	
QRR (Estimated)	29 Aug 2012	
Board Approval (Estimated)	{Not Set}	
Safeguard Performance Rating		
{Not Set}		
Rationale		
{Not Set}		

### Safeguard Policy Items Identified

#### [B.1 Bank Policies \(Access to Information Policy– OP-102\)](#)

The Bank will make the relevant project documents available to the public.

#### [B.1 Bank Policies \(Disaster Risk Management Policy– OP-704\)](#)

The operation is in a geographical area exposed to [natural hazards](#) ([Type 1 Disaster Risk Scenario](#)). Climate change may increase the frequency and/or intensity of some hazards.



## Safeguard Policy Filter Report

### B.1 Bank Policies (Disaster Risk Management Policy– OP-704)

The sector of the operation is vulnerable to natural hazards. Climate change may increase the frequency and/or intensity of some hazards.

### B.1 Bank Policies (Indigenous People Policy– OP-765)

The operation has the potential to negatively affect indigenous people (also see [Indigenous Peoples Policy](#)).

### B.1 Bank Policies (Resettlement Policy– OP-710)

The operation has the potential to disrupt the livelihoods of people living in the project area of influence (not limited to involuntary displacement, see also Resettlement Policy)

### B.2 Country Laws and Regulations

The operation is expected to be in compliance with laws and regulations of the country regarding specific women's rights, the environment, gender and indigenous peoples (including national obligations established under ratified multilateral environmental agreements).

### B.3 Screening and Classification

The operation (including [associated facilities](#)) is screened and classified according to its potential environmental impacts.

### B.4 Other Risk Factors

The operation may be of high risk due to controversial environmental and associated social issues or liabilities.

### B.5 Environmental Assessment Requirements

An environmental assessment is required.

### B.6 Consultations

Consultations with affected parties will be performed equitably and inclusively with the views of all stakeholders taken into account, including in particular: (a) equal participation by women and men, (b) socio-culturally appropriate participation of indigenous peoples and (c) mechanisms for equitable participation by vulnerable groups.

### B.7 Supervision and Compliance

The Bank is expected to monitor the executing agency/borrower's compliance with all safeguard requirements stipulated in the loan agreement and project operating or credit regulations.

### B.10. Hazardous Materials

The operation has the potential to impact the environment and occupational health and safety due to the production, procurement, use, and/or disposal of hazardous material, including organic and inorganic toxic substances, pesticides and persistent organic pollutants (POPs).

### B.11. Pollution Prevention and Abatement

The operation has the potential to pollute the environment (e.g. air, soil, water, greenhouse gases).



## Safeguard Policy Filter Report

### B.17. Procurement

Suitable safeguard provisions for the procurement of goods and services in Bank financed operation will be incorporated into project-specific loan agreements, operating regulations and bidding documents, as appropriate, to ensure environmentally responsible procurement.

## Potential Safeguard Policy Items

### B.1 Bank Policies (Gender Equality Policy– OP-761)

The operation has the potential to affect negatively women or gender equality ([Negative gender impacts may include the following](#))

### B.1 Bank Policies (Gender Equality Policy– OP-761)

The operation will offer opportunities to promote [gender equality](#) or [women's empowerment](#).

### B.1 Bank Policies (Indigenous People Policy– OP-765)

The operation will offer opportunities for indigenous people

## Recommended Actions

Operation has triggered 1 or more Policy Directives; please refer to appropriate Directive(s). Complete Project Classification Tool. Submit Safeguard Policy Filter Report, PP (or equivalent) and Safeguard Screening Form to ESR. The project triggered the Disaster Risk Management policy (OP-704) and this should be reflected in the Project Environmental and Social Strategy. A Disaster Risk Assessment (DRA) may be required (see Directive A-2 of the DRM Policy OP-704). Next, please complete a Disaster Risk Classification along with Impact Classification. Also: if the project needs to be modified to increase resilience to climate change, consider the (i) possibility of classification as adaptation project and (ii) additional financing options. Please consult with INE/CCS adaptation group for guidance.

## Additional Comments

[No additional comments]



## Safeguard Policy Filter Report



## Safeguard Screening Form

### Operation Information

Operation		
<b>BO-L1079</b> Urban rearrangement program La Ceja		
Environmental and Social Impact Category	High Risk Rating	
B	High Risk	
Country	Executing Agency	
BOLIVIA	GOBIERNO AUTÓNOMO MUNICIPAL DE EL ALTO	
Organizational Unit	IDB Sector/Subsector	
Env & Social Risk Mitigation	HOUSING	
Team Leader	ESG Lead Specialist	
ALEJANDRO J. LOPEZ-LAMIA	{Not Set}	
Type of Operation	Original IDB Amount	% Disbursed
Loan Operation	\$47,000,000	0.000 %
Assessment Date	Author	
28 Nov 2016	mkent ESG Lead Specialist	
Operation Cycle Stage	Completion Date	
ERM (Estimated)	10 Jul 2012	
QRR (Estimated)	29 Aug 2012	
Board Approval (Estimated)	{Not Set}	
Safeguard Performance Rating		
{Not Set}		
Rationale		
{Not Set}		

### Operation Classification Summary

Overriden Rating	Overriden Justification
Comments	



## Safeguard Screening Form

### Conditions / Recommendations

Category "B" operations require an environmental analysis (see Environment Policy Guideline: Directive B.5 for Environmental Analysis requirements)

The Project Team must send to ESR the PP (or equivalent) containing the Environmental and Social Strategy (the requirements for an ESS are described in the Environment Policy Guideline: Directive B.3) as well as the Safeguard Policy Filter and Safeguard Screening Form Reports. These operations will normally require an environmental and/or social impact analysis, according to, and focusing on, the specific issues identified in the screening process, and an environmental and social management plan (ESMP). However, these operations should also establish safeguard, or monitoring requirements to address environmental and other risks (social, disaster, cultural, health and safety etc.) where necessary.

### Summary of Impacts / Risks and Potential Solutions

Generation of solid waste is [moderate](#) in volume, does not include [hazardous materials](#) and follows standards recognized by multilateral development banks.

**Solid Waste Management:** The borrower should monitor and report on waste reduction, management and disposal and may also need to develop a Waste Management Plan (which could be included in the ESMP). Effort should be placed on reducing and re-cycling solid wastes. Specifically (if applicable) in the case that national legislations have no provisions for the disposal and destruction of hazardous materials, the applicable procedures established within the Rotterdam Convention, the Stockholm Convention, the Basel Convention, the WHO List on Banned Pesticides, and the Pollution Prevention and Abatement Handbook (PPAH), should be taken into consideration.

Project construction activities are likely to lead to localized and temporary impacts (such as dust, noise, traffic etc) that will affect local communities and [workers](#) but these are [minor](#) to [moderate](#) in nature.

**Construction:** The borrower should demonstrate how the construction impacts will be mitigated. Appropriate management plans and procedures should be incorporated into the ESMP. Review of implementation as well as reporting on the plan should be part of the legal documentation (covenants, conditions of disbursement, etc).

The negative impacts from production, procurement and disposal of [hazardous materials](#) (excluding POPs unacceptable under the Stockholm Convention or toxic pesticides) are [minor](#) and will comply with relevant national legislation, [IDB requirements on hazardous material](#) and all applicable International Standards.



## Safeguard Screening Form

**Monitor hazardous materials use:** The borrower should document risks relating to use of hazardous materials and prepare a hazardous material management plan that indicates how hazardous materials will be managed (and community risks mitigated). This plan could be part of the ESMP.

The project has or will have [minor](#) negative impacts on [Indigenous Peoples](#).

**Mitigation Framework:** Include specific mitigation measures as needed in consultation with affected IPs. Consult with Indigenous Peoples specialist. Incorporate measures in legal documentation (covenants, conditions of disbursement, etc.). Include mitigation measures as part of overall environmental and social management plans or provisions.

The project will or may require [involuntary resettlement](#) and/or economic displacement of a [minor](#) to [moderate](#) nature (i.e. it is a [direct](#) impact of the project) and does not affect [indigenous peoples](#) or other vulnerable land based groups.

**Develop Resettlement Plan (RP):** The borrower should be required to develop a simple RP that could be part of the ESMP and demonstrates the following attributes: (a) successful engagement with affected parties via a process of Community Participation; (b) mechanisms for delivery of compensation in a timely and efficient fashion; (c) budgeting and internal capacity (within borrower's organization) to monitor and manage resettlement activities as necessary over the course of the project; and (d) if needed, a grievance mechanism for resettled people. Depending on the financial product, the RP should be referenced in legal documentation (covenants, conditions of disbursement, project completion tests etc.), require regular (bi-annual or annual) reporting and independent review of implementation.

Transport of [hazardous materials](#) (e.g. fuel) with [minor](#) to [moderate](#) potential to cause impacts on community health and safety.

**Hazardous Materials Management:** The borrower should be required develop a hazardous materials management plan; details of grievances and any independent health and safety audits undertaken during the year should also be provided. Compliance with the plan should be monitored and reported. Depending on the financial product, this information should be referenced in appropriate legal documentation (covenants, conditions of disbursement etc). Consider requirements for independent audits if there are concerns about commitment of borrower or potential outstanding community concerns.

## Disaster Risk Summary

Disaster Risk Level

**Low**

Disaster / Recommendations

No specific disaster risk management measures are required.





## Safeguard Screening Form

### Disaster Summary

#### Details

The project is classified as low disaster risk because the occurrence of the hazard event does not impact in the achievement of project outcomes.

#### Actions

Operation has triggered 1 or more Policy Directives; please refer to appropriate Directive(s). Complete Project Classification Tool. Submit Safeguard Policy Filter Report, PP (or equivalent) and Safeguard Screening Form to ESR.

<b>Estrategia Ambiental y Social (EAS)</b>	
Nombre de la Operación	Reformulación del Programa Multifase de Reordenamiento Urbano de La Ceja, Fase I
Número de la Operación	BO-L1079
<b>Detalles de la Operación</b>	
Sector del BID	Transporte
Tipo de Operación	Proyecto Especifico
Clasificación de Impacto	B
Calificación de Riesgo de Desastres	Moderado
Prestatario	Estado Plurinacional de Bolivia
Agencia Ejecutora	Gobierno Autónomo Municipal de El Alto y Empresa Estatal de Transporte por Cable Mi Teleférico
Préstamo BID (y costo total del proyecto)	US\$47,00 millones (total US\$62,00 millones)
Políticas/Normas Asociadas	(i) OP-102 de Acceso a la información; (ii) las Directrices B.01, B.02, B.03, B.04, B.05, B.06, B.07, B.10, B.11 y B.17 de la OP-703 de Medio Ambiente y Cumplimiento de Salvaguardias (B.09 indefinido); (iii) OP-704 de Gestión del Riesgo de Desastres; (iv) OP-710 de Reasentamiento Involuntario; (v) OP-761 Política de Igualdad de Género en el Desarrollo; y (vi) OP-765 de Pueblos Indígenas
<b>Descripción de la Operación</b>	
<p>El proyecto tiene como objetivo apoyar al Gobierno Autónomo Municipal de El Alto (GAMEA) a reducir los problemas de congestión en el área de la Ceja de El Alto y fue inicialmente aprobado en 2013 con los siguientes componentes: (i) apoyo a las capacidades de planificación y gestión urbana territorial; (ii) mejoramiento de la infraestructura de transporte urbano; y (iii) mejora de la prestación de servicios al ciudadano.</p> <p>Se propone replantear el componente 2 del proyecto hacia la construcción de una línea de teleférico que conecte la Ceja con la parte Sur de El Alto: la Línea Plateada. Esta línea será parte de la Red de Integración Metropolitana (RIM), que cuenta con 11 líneas de teleférico, y está siendo implementada en dos fases. En la primera fase fueron construidas tres líneas que ya se encuentran en operación. En la segunda hay ocho líneas que están actualmente en construcción o planificación, incluso la contemplada en esta operación. El Banco solamente contempla financiar la construcción de la Línea Plateada. La construcción y operación de las líneas de teleférico es responsabilidad de la empresa pública Mi Teleférico.</p> <p>La Línea Plateada tendrá una longitud de 2,61 kilómetros que se realizarán en 8,7 minutos. Tendrá la capacidad de transportar 3.000 pasajeros por sentidos, durante 17 horas por día. Conectará con estaciones de las Líneas Roja (16 de Julio), Morada (Faro Murillo – por construir) y Amarilla (Mirador), convirtiéndose de esta forma en un elemento esencial para la integración de la red de teleféricos.</p> <p>La infraestructura física principal que se construirá consiste en la ampliación de las estaciones 16 de Julio y Mirador con estructuras independientes conectadas a las estaciones actuales, la nueva estación Faro Murillo que integrará las Líneas Plateada y Morada, y 20 torres de apoyo al tendido de cable. Se estima que se necesitará de 8.236 metros cuadrados para la construcción de las estaciones. El trazado seguirá en su mayor parte la ceja de la ladera que define la división entre</p>	

El Alto y La Paz. La mayor distancia entre torres será de aproximadamente 280 metros.

Se estima que la fase de construcción durará 18 meses. No se cuenta todavía con el estimado de la fuerza laboral requerida. Sin embargo, debido a la presencia de una fuerza laboral calificada en El Alto, y en base a la construcción de líneas anteriores, no se prevé la necesidad de establecer campamentos. Serán previstas áreas de almacenamiento y de disposición temporal dentro del perímetro del proyecto. La provisión y disposición de insumos de construcción como asfalto, combustibles, aceites etc. será realizado por empresas terceras. Las cabinas, los cables, elementos para las torres y otros insumos serán construidos en Austria en las instalaciones de la contratista.

### **Riesgos e Impactos ESHS Potenciales Clave**

En términos generales, las intervenciones previstas en esta operación no presentarán impactos socioambientales permanentes significativos, más allá de los usuales de este tipo de obras, en su mayoría temporales y consignados a un área de influencia inmediata alrededor de las estaciones y las torres del teleférico, ampliándose a eventuales instalaciones de apoyo.

#### **Impactos en la fase de construcción:**

Los potenciales impactos ambientales negativos en esta fase incluyen en particular los siguientes: (i) emisión de ruidos, polvos, vibraciones y gases; (ii) posibles derrames de combustibles, grasas y aceites; (iii) generación de residuos; (iv) eventual contaminación de suelos; (v) posible afectación del acuífero subyacente por las fundaciones de las estaciones; y (vi) tala limitada de árboles durante la fase de construcción.

Los impactos sociales negativos en esta fase incluyen el reasentamiento involuntario de un número limitado de personas. Las ampliaciones de las estaciones 16 de Julio y Mirador, y la mayor parte de la estación Faro Murillo, así como la gran mayoría de las torres de la línea plateada se construirán sobre terrenos en dominio público. Se requerirá la adquisición de terrenos en propiedad privada para la construcción de: (i) un estimado de cinco torres, resultando en el reasentamiento involuntario estimado de una vivienda y dos puestos de trabajo de yatiris (especialistas rituales aymaras); y (ii) la estación Faro Murillo, resultando en base a datos preliminares en el reasentamiento de hasta dos viviendas. Se estima que para establecer los accesos vehiculares y peatonales de la estación Faro Murillo, así como la integración con el transporte público Wayna Bus, se requerirá, además, el reasentamiento de tres viviendas y un aproximado de treinta puestos de venta de mercado ubicados en área pública. El riesgo de empobrecimiento y el grado de vulnerabilidad de los afectados se evaluará durante la fase de análisis.

Otros potenciales impactos sociales negativos incluyen: (i) afectaciones temporarias y parciales al tránsito, incluyendo a la seguridad vial; y (ii) potenciales tensiones con poblaciones locales por la ubicación de las torres y por la presencia de una fuerza laboral.

#### **Impactos en la fase de operación:**

Los impactos principales del proyecto en esta fase son de orden indirecto y positivo: (i) reducción de emisiones y mejora de la calidad del aire al ofrecer una alternativa de transporte masivo con impacto ambiental limitado; (ii) reducción importante de tiempos de viaje para la población de El Alto; (iii) contribución a la integración social y geográfica entre El Alto y La Paz; (iv) aumento de los niveles de seguridad del transporte urbano; y (v) reordenamiento urbano en torno a las estaciones.

Los impactos acumulativos se dan principalmente por la integración con otras líneas del teleférico y refuerzan los impactos indirectos mencionados anteriormente.

Adicionalmente existe el potencial de impactos sociales y ambientales de alcance menor a moderado: (i) impactos visuales y sonoros, así como vibraciones en las viviendas ubicadas en las inmediaciones directas de las torres; y (ii) desplazamiento inducido de la población de las viviendas

y de los comercios aledaños a las estaciones por procesos de especulación inmobiliaria.

**Otros temas claves:**

La población del área de intervención se caracteriza por su identidad indígena aymara, el uso predominante del idioma aymara, la forma colectiva de organización social y toma de decisiones, y la manutención de características culturales diferenciadas. Por estas razones, se aplica la política indígena OP-765. Sin embargo, los terrenos a adquirir se encuentran en propiedad privada, y no colectiva. El alcance limitado del reasentamiento no implica el riesgo de afectar la integridad o forma de gestión territorial de la población del área de intervención. Por estas razones, no se aplicarían los requerimientos diferenciados para el reasentamiento de comunidades indígenas incluidos en la política de reasentamiento OP-710.

El riesgo de desastres se considera bajo, y está relacionado en particular a la ubicación del proyecto al borde de un barranco y el riesgo de deslizamientos correspondiente.

La relación entre el gobierno central y el GAMEA, actualmente gobernado por un partido de oposición, es compleja. Dado que ya se iniciaron las coordinaciones entre estos dos niveles de gobierno cuanto al replanteamiento del componente 2 del proyecto, y que estas evidencian una aceptación por parte del GAMEA del replanteamiento, se considera que el riesgo político para el proyecto es bajo.

**Vacíos de Información y Estrategia de Análisis**

La segunda fase de la construcción de líneas de teleférico cuenta con un Plan de Prevención y Mitigación y un Plan de Aplicación y Seguimiento Ambiental (PPM/PASA) aplicable a seis de las ocho líneas incluidas en esta fase (excluyendo, entre otras, la Línea Plateada). También cuenta con una licencia ambiental única para la segunda fase. Se prevé actualizar el PPM/PASA y la licencia ambiental para incluir la Línea Plateada en la licencia ambiental. El PPM/PASA, sin embargo, carece de detalle, no abarca el ciclo completo de los proyectos, y no contiene análisis de impactos indirectos y acumulativos.

El proceso de adquisición de terrenos se rige por una ley especial aprobada para la construcción de las líneas de teleférico. Aunque la norma solamente contempla la indemnización monetaria como forma de compensación, en la práctica el ejecutor ha aplicado soluciones alternativas más alineadas con la política OP-710 del Banco, como reconstrucción de viviendas de afectados vulnerables, apoyo en el traslado, identificación de viviendas alternativas, lucro cesante, etc. Será necesario elaborar un Plan de Reasentamiento que incluya las medidas de compensación requeridas por la política OP-710.

Se ha realizado un estudio de alternativas comparando la construcción de la RIM de teleféricos con otras alternativas de transporte. También se ha realizado un análisis de micro alternativas en el terreno para la ubicación de las torres, con el objetivo de reducir el impacto sobre la población local.

Durante la fase de análisis, a culminar antes de la misión de análisis, se deberá:

Por parte de Mi Teleférico:

- Elaborar un Análisis Ambiental y Social (AAS) específico para la línea plateada y que cubre todo el ciclo de proyecto, con su Plan de Gestión Ambiental y Social correspondiente.
- Evaluar, como parte del AAS, impactos indirectos y acumulativos para las fases de construcción y operación, e incluir de ser necesario medidas de mitigación.
- Evaluar, como parte del AAS, la existencia de impactos específicos sobre las características que distinguen a la población de El Alto como indígenas, y de identificarlos

proponer las medidas de mitigación correspondientes.

- Elaborar un Plan de Reasentamiento (PR) que cumple con la política de reasentamiento OP-710. De no ser posible definir con exactitud la ubicación de las torres durante la preparación de la operación se incluirán las medidas necesarias en el PR para hacer los ajustes necesarios según los mismos procesos de compensación y matriz de elegibilidad establecidos en el PR.
- Elaborar procedimientos para hallazgos fortuitos de vestigios arqueológicos.
- Complementar el análisis existente de riesgo de desastres, con un análisis a mayor profundidad de la inestabilidad geológica, así como el riesgo sísmico y de deslizamientos.
- Realizar un proceso de consulta y negociación de buena fe con autoridades y poblaciones locales en el área de intervención del proyecto antes de la misión de análisis, en particular a través la realización de asambleas generales de las juntas vecinales. Este proceso de consulta y negociación deberá resultar en evidencia documentada de un grado satisfactorio de apoyo por parte de las juntas vecinales al proyecto y a las medidas de mitigación y compensación asociadas. Se recomienda que la meta de esta negociación sea la obtención de acuerdos con las juntas vecinales. Para estos fines, el Banco aceptará la modalidad de 'votos de apoyo' de juntas vecinales aplicado por Mi Teleférico para procesos de consulta de líneas anteriores como equivalente a acuerdos. En el caso de no obtenerse acuerdos, se deberá reevaluar el grado de riesgo social de la operación y diseñar una estrategia alternativa para la obtención de un grado satisfactorio de apoyo al proyecto.
- Elaborar un mecanismo de captación y resolución de quejas y reclamos para las fases de construcción y operación.
- Mantener un diálogo permanente con el GAMEA sobre el replanteamiento de la operación, para asegurar su continuada aceptación de la misma.
- Analizar la adecuada inclusión de aspectos de género en la evaluación de impactos y medidas de gestión.

Por parte del Banco:

- Evaluar la calidad y el cumplimiento con las políticas de salvaguardia del Banco en la identificación de los impactos ambientales y sociales, así como en la definición de las medidas de manejo ambiental y social correspondientes, para las fases de preparación, ejecución y operación del proyecto. Evaluar el proceso de consulta y negociación de buena fe.
- Evaluar el estudio de alternativas realizado, comparando la construcción de líneas de teleférico con otras opciones de transporte masivo.
- Evaluar la capacidad institucional en temas socioambientales del ejecutor y definir de ser necesario requisitos de fortalecimiento y actividades de capacitación.

#### **Oportunidades para adicionalidad del BID (si las hubiera)**

Contribuir a la capacidad del ejecutor de realizar el proceso de adquisición de terrenos y de reasentamiento en conformidad con las políticas de salvaguardia de los bancos multilaterales.

**Tabla: Cumplimiento de la Operación con las Políticas de Salvaguardias del BID**

Políticas / Directrices	Aspectos Pertinentes de Políticas/Directrices	Pertinencia de Políticas/Directrices	Fundamentos de aplicabilidad de Políticas/Directrices	Acciones Requeridas durante Preparación y Análisis
<b>OP-703 Política de Medio Ambiente y Cumplimiento de Salvaguardias</b>				
B.2 Legislación y Regulaciones Nacionales	Cumplimiento de legislación y regulaciones locales	Sí	El proyecto requiere licencia ambiental	La segunda fase de la implementación de líneas de teleféricos ya cuenta con una licencia ambiental para seis de las ocho líneas contempladas. Será actualizada la licencia para incluir la Línea Plateada
B.3 Preevaluación y Clasificación	Preevaluación y clasificación de la operación	Sí	El programa ha sido clasificado en la categoría B	
B.4 Otros Factores de Riesgo	Riesgo político y social	Sí	La relación entre el gobierno central y el GAMEA, actualmente gobernado por un partido de oposición, es compleja. Se ha iniciado la coordinación entre ambas partes cuanto al replanteamiento del componente 2, con evidencia de su aceptación por el GAMEA	Mantener un diálogo permanente con el GAMEA para asegurar su conformidad con el replanteamiento. Se recomienda como meta de las consultas obtener la conformidad con el proyecto por parte de las asambleas generales de las juntas vecinales del área de intervención
	Capacidad Institucional	Sí	El ejecutor no tiene experiencia con la implementación de salvaguardias de bancos multilaterales	Evaluar la capacidad institucional en temas socioambientales del ejecutor y definir de ser necesario actividades de fortalecimiento y capacitación
B.5 Requisitos de Evaluación y Planes		Sí	El PPM/PASA es genérico para la segunda fase, carece	Elaborar un Análisis Ambiental y Social específico para la línea

Ambientales			de detalle, no abarca el ciclo completo de los proyectos, y no contiene análisis de impactos indirectos y acumulativos. Además, se ha realizado un estudio de alternativas	plateada y que cubre todo el ciclo de proyecto, y toda la gama de impactos, con su Plan de Gestión Ambiental y Social correspondiente Evaluar la adecuación del estudio de alternativas
B.5 Requisitos de Evaluación y Planes Sociales		Sí	El análisis social requiere mayor detalle	Elaborar un Análisis Ambiental y Social específico para la línea plateada y que cubre todo el ciclo de proyecto y toda la gama de impactos, con su Plan de Gestión Ambiental y Social correspondiente
B.6 Consultas		Sí	Se han realizado consultas con la población del área de intervención para la construcción de las estaciones de las líneas conexas	Se debe realizar un proceso de consulta, enfocado en la construcción de la Línea Plateada. Este proceso además deberá cumplir con la política de pueblos indígenas (véase adelante). Los resultados de las consultas deberán ser tomados en consideración en la formulación del proyecto y las medidas de mitigación sociales y ambientales
B.7 Supervisión y Cumplimiento		Sí	El Banco realizará misiones de supervisión para monitorear el cumplimiento con los lineamientos estipulados en los acuerdos del préstamo, en el PGAS y el Plan de Reasentamiento. Se deberá enviar informes periódicos de cumplimiento con los planes y las políticas de salvaguardia	Se verificará que los costos y responsabilidades de implementación estén definidos
B.8 Impactos Transfronterizos		No	No se anticipa impactos transfronterizos	

B.9 Hábitats Naturales		No	El área de intervención es urbana, densamente poblada y altamente intervenida	
B.9 Especies Invasoras		No	No se anticipa el uso de especies invasores	
B.9 Sitios Culturales		Por definir	No se han identificado impactos del proyecto. Sin embargo, durante la construcción de las estaciones conexas no se encontraron vestigios arqueológicos	Se debe elaborar procedimientos para hallazgos fortuitos
B.10 Materiales Peligrosos		Sí	Las obras y operación implicarán el uso y disposición final de materiales peligrosos como aceite y gasolina	Se asegurará que los planes de manejo de las obras incluyan las medidas adecuadas
B.11 Prevención y Reducción de la Contaminación		Sí	Las obras implicarán impactos ambientales (como ruido, polvo, gases)	Se asegurará que los planes de manejo de las obras incluyan las medidas adecuadas
B.12 Proyectos en Construcción		No	La operación no está en construcción	
B.13 Préstamos de Política e Instrumentos Flexibles de Préstamo		No	La operación no es un préstamo de política o un instrumento flexible de préstamo	
B.14 Préstamos Multifase o Repetidos		No	No es un préstamo multifase o repetido	
B.15 Operaciones de Cofinanciamiento		No	La operación no es de cofinanciamiento	
B.16 Sistemas Nacionales		No	La operación no utilizará los sistemas de salvaguardias nacionales	
B.17 Adquisiciones		Sí	Adquisiciones necesitan realizarse en conformidad con las políticas de	Se incluirá en los pliegos de licitación para firmas supervisoras y de construcción el requisito de cumplir



			salvaguardia	con los planes y medidas de gestión socioambiental acordado con el Banco
<b>OP-704 Política de Gestión del Riesgo de Desastres Naturales</b>				
Evaluación del Riesgo de Desastres		Sí – Nivel bajo	Por su localización en la ceja de una ladera, se consideró que existe riesgo de desastres – de nivel bajo – por riesgo de deslizamientos en particular	Se verificará y complementará la evaluación del riesgo de desastre, así como las medidas de mitigación estructurales y no estructurales propuestas en el diseño de las obras
Plan de Acción del Riesgo de Desastres		No	El nivel de riesgo identificado no requiere un plan de acción específico	
<b>OP-710 Política Operativa sobre Reasentamiento Involuntario</b>				
Minimización del Reasentamiento		Sí	Se ha realizado un trabajo conjunto entre los equipos técnicos y sociales para reducir el alcance del reasentamiento requerido para la construcción de las torres	Se verificará la existencia de oportunidades adicionales de reducción de reasentamiento
Consultas del Plan de Reasentamiento		Sí	Se deberá consultar con los afectados por el reasentamiento de viviendas y puestos comerciales (yatis y vendedoras de mercado)	Se consultará a los afectados sobre las opciones de compensación. En el caso de los puestos comerciales afectados se consultará además con las organizaciones representativas de los afectados. Se documentarán estas consultas y los eventuales acuerdos resultantes en el PR
Análisis del Riesgo de Empobrecimiento		Sí	Existen poblaciones vulnerables en el área de intervención	Se evaluará el grado de vulnerabilidad de los afectados
Plan de Reasentamiento o Marco de Reasentamiento (Previo a la Misión de Análisis /		Sí	La adquisición de predios se rige actualmente a través la aplicación de una ley especial para el proyecto	Se deberá elaborar un Plan de Reasentamiento

Aprobación del Directorio)				
Programa de Restauración del Modo de Vida		Sí	Existe el riesgo de empobrecimiento de los reasentados, que se analizará en mayor detalle como parte de la elaboración del PR	Las medidas para la restauración de niveles de vida serán incluidas en el Plan de Reasentamiento
Consentimiento (Pueblos Indígenas y otras Minorías Étnicas Rurales)		No	No se realizará el reasentamiento de una comunidad, si no que de un número limitado de afectados urbanos que potencialmente tienen una identidad indígena. Los terrenos a adquirir se encuentran en propiedad y uso privados, y no colectivos. No se afectará a un colectivo indígena con identidad compartida y arraigo territorial	Evaluar si los vendedores de mercado afectados y su asociación constituyen un colectivo indígena con identidad compartida y arraigo territorial, para confirmar y documentar que la decisión de no aplicar los requisitos para comunidades indígenas de la política OP-710 sea la adecuada
<b>OP-765 Política Operativa sobre Pueblos Indígenas</b>				
Evaluación Sociocultural		Sí	La población de El Alto es mayormente de origen indígena aymara	El AAS evaluará la existencia de impactos específicos sobre las características que distinguen a la población de El Alto como indígenas, y la necesidad de elaborar medidas de mitigación
Negociaciones de Buena Fe		Sí	Se han realizado consultas con la población del área de intervención para la construcción de las estaciones de las líneas conexas	Realizar un proceso de consulta y negociación de buena fe con autoridades y poblaciones locales en el área de intervención del proyecto antes de la misión de análisis, en particular a través la realización de asambleas generales de las juntas vecinales. Este proceso de consulta

				y negociación deberá resultar en evidencia documentada de un grado satisfactorio de apoyo por parte de las juntas vecinales al proyecto y a las medidas de mitigación y compensación asociadas
Acuerdos con Pueblos Indígenas Afectados		No	El proyecto no implica un grado de alto riesgo para la integridad física, territorial o cultural de la población del área de intervención	
Plan o Marco de Protección, Compensación y Desarrollo de Pueblos Indígenas previo a Aprobación del Directorio		Indefinido	La población en el área de intervención es predominantemente indígena	De identificarse impactos específicos sobre las características que distinguen a la población de El Alto como indígenas, las medidas correspondientes serán incluidas en el PGAS, PR y de ser necesario planes complementarios
Evaluación y Tratamiento de Cuestiones Discriminatorias		Sí	El proyecto genera oportunidades laborales	Verificar que los procedimientos de contratación de Mi Teleférico y del proyecto no sean discriminatorias
Impactos Transfronterizos		No	No se anticipan en la operación	
Impactos sobre Pueblos Indígenas Aislados		No	No hay presencia en el área de intervención	
<b>OP-761 Política Operativa sobre Igualdad de Género en el Desarrollo</b>				
Exclusión Basada en Género		Sí	El proyecto genera oportunidades laborales	Verificar que los procedimientos de contratación de Mi Teleférico y del proyecto contemplen la igualdad de género
Acceso Equitativo a Beneficios del proyecto / Medidas de Compensación		Sí	El proyecto genera oportunidades laborales y dará compensaciones por reasentamiento	Verificar que los procedimientos de contratación de Mi Teleférico y del proyecto contemplen la igualdad de género. Incluir medidas de igualdad de

				género en el Plan de Reasentamiento
Impacto Desigual		Sí	PPM/PASA no consideró este tipo de impactos	La AAS deberá evaluar la existencia de impactos diferenciados por género, incluyendo los relacionados a temas de seguridad, y de ser el caso el PGAS deberá incluir las medidas de mitigación correspondientes
Desglose de Información de Impacto por Género		Sí	El PPM/PASA no presenta de forma adecuada información diferenciada por género	La AAS deberá incluir información adecuada diferenciada por género
Consulta a Mujeres Afectadas		Sí	Se necesita asegurar la participación adecuada de las mujeres en las consultas	Las consultas deberán estimular la participación de las mujeres y recoger sus puntos de vista
<b>OP-102 Política de Acceso a la Información</b>				
Divulgación de Evaluaciones Ambientales y Sociales Previo a la Misión de Análisis		Sí	Requerido para este tipo de operaciones	El Banco publicará un borrador apto para publicación del AAs y del Plan de Reasentamiento previo a la Misión de Análisis. El Banco publicará una versión aceptable para el Banco del AAS, incluyendo su PGAS, antes del envío de la operación a QRR Publicará un Plan de Reasentamiento final aceptable para el Banco antes del envío del proyecto para consideración del Directorio
Disposiciones para la Divulgación de Documentos Ambientales y Sociales durante la Implementación del proyecto		Sí	Durante la ejecución del programa se publicarán eventuales documentos ambientales y sociales complementarios	

## ÍNDICE DE TRABAJO SECTORIAL TERMINADO Y PROPUESTO

Descripción	Fechas	Enlaces archivos técnicos
Estudio de Diagnóstico y Definición de Estudios de Transporte Público y de Carga para la Ciudad de El Alto	Julio 2007	<a href="#">Documento</a>
Estrategias de Transporte No Motorizado-GMEA 011del proyecto Infraestructura Urbana PPF Q5080 Banco Mundial	Diciembre 2007	<a href="#">Documento</a>
Estudio de Impactos del Transporte Público en la Ciudad de El Alto	Marzo 2009	<a href="#">Documento</a>
Plan Estratégico de Desarrollo del Municipio de El Alto (PEDEA)	Agosto 2010	<a href="#">Documento</a>
Estudio sobre el Ordenamiento de Transporte Público en el Corredor Modelo Juan Pablo II	Abril 2011	<a href="#">Documento</a>
Propuestas de mejoramiento de la movilidad en La Ceja y su área de influencia	2014	<a href="#">Documento</a>
Plan de Negocios Mi Teleférico	2014	<a href="#">Documento</a>
Plan Estratégico Empresarial Mi Teleférico 2016-2020	2016	<a href="#">Documento</a>
Estudio Preliminar “Diseño, Construcción y Puesta en Marcha del Sistema de Transporte por Cable (Teleférico) en la Ciudad de El Alto – Línea Plateada”	Agosto 2016	<a href="#">Documento</a>
Evaluación económica Línea Plateada Teleférico Bolivia	Octubre 2016	<a href="#">Documento</a>
Actualización de la Evaluación Institucional (SECI)		A ser incluido en el POD

CONFIDENCIAL

<sup>1</sup> 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).