

**BOLIVIA**

**PLAN DE OPERACIONES**

**EVALUACIÓN AMBIENTAL ESTRATÉGICA DEL CORREDOR  
NORTE DE BOLIVIA LA PAZ-GUAYARAMERÍN**

**(TC-02-10-05-4-BO)**

Este documento fue preparado por el equipo de proyecto integrado por: Rafael M. Acevedo (RE1/FI1), jefe de equipo; Paula Giraldez (LEG/OP1); Waldo Vargas (COF/CBO); y Haydemar Cova (RE1/FI1), quien estuvo a cargo de la elaboración del documento.

## ÍNDICE

I.	RESUMEN EJECUTIVO .....	1
II.	ANTECEDENTES Y JUSTIFICACIÓN .....	2
	A. Marco socioeconómico .....	4
	B. Sector de infraestructura de transporte.....	5
	C. Estrategia del Banco con el país.....	5
	D. Estrategia del Banco en el sector.....	6
III.	DESCRIPCIÓN DEL PROGRAMA .....	6
	A. Descripción y objetivos .....	6
	B. Estructura del programa.....	8
IV.	COSTO Y FINANCIAMIENTO .....	9
V.	ORGANISMO EJECUTOR Y MECANISMO DE EJECUCIÓN .....	11
	A. Ejecución y administración del programa.....	11
	B. Calendario de ejecución y desembolso .....	11
VI.	BENEFICIOS Y RIESGOS DEL PROGRAMA .....	11
	A. Viabilidad y riesgos institucionales.....	11
	B. Viabilidad y riesgos socioeconómicos.....	12
	C. Coordinación con otras instituciones multilaterales de desarrollo .....	12
	D. Beneficiarios.....	13
VII.	REVISIÓN AMBIENTAL Y SOCIAL .....	13

## **ANEXOS**

Anexo I          Matriz de marco lógico

### **DATOS SOCIOECONÓMICOS BÁSICOS**

Los datos socioeconómicos básicos de Bolivia se encuentran disponibles en la siguiente dirección:

<http://www.iadb.org/RES/index.cfm?fuseaction=externallinks.countrydata>

## **SIGLAS Y ABREVIATURAS**

BID	Banco Interamericano de Desarrollo
EAE	Evaluación ambiental estratégica
JSF	Fondo Especial del Japón
RE1/FI1	División de Finanzas e Infraestructura Básica 1
SNC	Servicio Nacional de Caminos

**PLAN DE OPERACIONES**  
**EVALUACIÓN AMBIENTAL ESTRATÉGICA DEL CORREDOR NORTE DE**  
**BOLIVIA LA PAZ-GUAYARAMERÍN**

**(TC-02-10-05-4-BO)**

**I. RESUMEN EJECUTIVO**

**Beneficiario:** República de Bolivia

**Organismo  
ejecutor:** Servicio Nacional de Caminos (SNC)

**Beneficiarios  
designados:** El beneficiario directo del financiamiento será el Servicio Nacional de Caminos (SNC). Se prevé, por otra parte, que el estudio redunde en provecho de todas las partes interesadas, incluidos los grupos más vulnerables de los departamentos de La Paz, Beni y Pando, mediante el desarrollo de un marco diseñado para impulsar el desarrollo sostenible en la región.

**Ejecución del  
programa:** A fin de potenciar el sentido de autoría, el organismo ejecutor será el SNC, entidad encargada de administrar la infraestructura de la red vial primaria. Actuará como coordinador del proyecto el Gerente Socioambiental del SNC, quien, con ayuda de personal auxiliar técnico, asistirá a los consultores y al Banco durante el período de ejecución del programa de cooperación técnica. Esta modalidad de ejecución permitirá prestar apoyo técnico permanente a los consultores y propiciar una transferencia efectiva de conocimientos.

Corresponde a la División de Finanzas e Infraestructura Básica 1 (RE1/FI1) del Banco administrar los recursos de esta operación con arreglo a los procedimientos del Banco. El Banco efectuará, a través de RE1/FI1, la selección, contratación y remuneración de los consultores o empresas consultoras participantes. La supervisión técnica del programa de cooperación técnica estará a cargo de RE1/FI1, en coordinación con la Representación del Banco en Bolivia (COF/CBO).

<b>Financiamiento:</b>	BID: Fondo para Operaciones Especiales (FOE):	US\$ 250.000
	BID: Fondo Especial del Japón (JSF):	US\$ 750.000
	Contraparte local:	<u>US\$ 100.000</u>
	Total:	US\$ 1.100.000

Moneda no reembolsable:	Equivalente en dólares de los Estados Unidos
-------------------------	---

<b>Objetivos:</b>	El objetivo primordial de la cooperación técnica es realizar la evaluación ambiental estratégica de la zona de influencia del Corredor Norte que une La Paz con Guayaramerín (en la frontera con Brasil) y Cobija. El estudio permitirá definir la estrategia de desarrollo sostenible para la región.	
<b>Calendario de ejecución:</b>	Período de ejecución:	12 meses
	Período de desembolso:	18 meses
<b>Condiciones contractuales especiales:</b>	El Banco efectuará, a través de RE1/FI1, la selección, contratación y remuneración de los consultores o empresas consultoras participantes.	
<b>Excepciones a las políticas y los procedimientos del Banco:</b>	No se requieren excepciones a la política del Banco.	
<b>Revisión ambiental y social:</b>	Este estudio, de carácter social y ambiental, tiene por finalidad mitigar el posible impacto adverso y potenciar los beneficios de la apertura del Corredor Norte de Bolivia, dentro de un marco de sostenibilidad y fortalecimiento de la competitividad en la región.	

## II. ANTECEDENTES Y JUSTIFICACIÓN

- 2.1 El nuevo gobierno de Bolivia ha erigido en prioridad el fomento de la creación de empleo en el país. Uno de los proyectos que constituyen la base del programa es la modernización y finalización de la carretera Víctor Paz Estenssoro. Esta vía servirá de conexión entre la región brasileña de Matto Grosso y Perú, al Norte, con Argentina, al Sur, y a la vez enlazará las capitales departamentales de La Paz, Beni, Pando, Oruro y Tarija. La interconexión de este vasto espacio reforzará la competitividad de la región y generará oportunidades de empleo, notablemente en los sectores de agricultura, silvicultura y comercio, habida cuenta de los vínculos existentes con los países vecinos de Bolivia.
- 2.2 Una importante sección de esta carretera de más de 1.300 km de longitud es el Corredor Norte La Paz-Guayaramerín-Cobija, cuya finalización requerirá realizar obras en varios tramos. Durante la misión de preprogramación del Banco que visitó Bolivia en septiembre de 2002, el gobierno confirmó el carácter prioritario y la correspondiente solicitud de financiamiento para concluir el proyecto BO-0200 (mejora geotécnica y ambiental de la carretera Cotapata-Santa Bárbara), el cual se ha incluido en el inventario para el período 2003-2004. El gobierno ha solicitado

asimismo financiamiento para otros segmentos de esta carretera, por lo que es probable que estos proyectos se incorporen en futuros inventarios.

- 2.3 Algunos tramos del Corredor Norte están abiertos al tráfico, aunque la mayoría quedan inutilizables durante la estación de lluvias. La futura carretera, que permitirá la circulación durante todo el año, atraviesa una región que se caracteriza por condiciones topográficas extremas, una gran diversidad climática y la presencia de numerosas comunidades indígenas y minorías étnicas. La identificación de comunidades y ecosistemas vulnerables requerirá, por ende, ahondar en el conocimiento de la región e interactuar con poblaciones de culturas arraigadas que no hablan el español. A la luz de esta diversidad y complejidad, no puede considerarse que una obra de esta índole tenga un impacto exclusivamente local, lo cual obliga a adoptar una visión integral de la región. Esto es esencial para calibrar los posibles efectos ambientales y sociales en toda la zona, en orden a su adecuada mitigación.
- 2.4 El propósito central de la evaluación ambiental estratégica (EAE) es sentar las bases para el desarrollo sostenible de una de las regiones más inaccesibles y promisorias de Bolivia. Los departamentos de Beni y Pando encierran un gran potencial para la agricultura intensiva y la silvicultura ordenada. Este potencial sólo podrá materializarse si se adoptan programas apropiados que aborden cuestiones como la tenencia de tierras y los derechos legales de propiedad, la integración de las poblaciones rurales e indígenas en la economía productiva, la preservación de zonas de alto valor ecológico, la introducción de programas educativos y de silvicultura sostenible, el robustecimiento de la capacidad institucional de las comunidades locales y la promoción de actividades competitivas, entre otras. El estudio ambiental permitirá idear y desarrollar en forma pormenorizada un marco idóneo de gestión ambiental estratégica, con el fin de tener en cuenta todos los posibles efectos socioambientales indirectos, graduales y cumulativos del corredor vial La Paz-Guayaramerín-Cobija y de examinar las posibilidades de desarrollo sostenible en la zona de influencia del corredor una vez que el acceso a ésta se haya ampliado sensiblemente. Articular una estrategia de desarrollo para esta región requiere inevitablemente implicar a todas las partes interesadas, incluido el sector privado, con miras a potenciar los beneficios de la iniciativa para los habitantes de la referida zona, ante todo para la población de escasos ingresos y los grupos minoritarios.
- 2.5 La anterior experiencia del Banco con la carretera Santa Cruz-Puerto Suárez dio origen a un préstamo individual a Bolivia por un monto de US\$25 millones, exclusivamente para administrar los efectos indirectos de la apertura del corredor.
- 2.6 La zona de influencia del Corredor Norte comprende esencialmente el conjunto de los tres departamentos de La Paz, Beni y Pando, que cubren casi el 40% del territorio nacional. Tradicionalmente, Beni y Pando han sido enclaves remotos e inaccesibles que suman a su ingente potencial agrícola, comercial y silvícola el hecho de dar acceso a la región amazónica. La distancia entre La Paz y

Guayaramerín es de 1.015 km, y de esta carretera hasta Cobija hay un tramo adicional de 370 km. La vía presenta características variables, y algunos tramos son prácticamente inutilizables durante la temporada de lluvias. El estado de mantenimiento de los segmentos ubicados en Beni y Pando es más precario.

- 2.7 Esta región encierra una enorme diversidad que se extiende desde el perímetro urbano de la capital del país, La Paz, pasando por las zonas húmedas y montañosas de los Yungas, el parque nacional Cotopata, las llanuras de Beni, de gran interés turístico y científico, la reserva de la biosfera de Pilon-Lajas, el parque nacional y área natural de manejo integrado Madidi y la estación biológica de Beni, diversas reservas indígenas y yacimientos arqueológicos, hasta alcanzar la planicie amazónica donde se encuentra la reserva natural Manuripi Heath. Entre las ciudades y pequeñas localidades a destacar en este trayecto se encuentran Coroico, Caranavi, Yucumo, Rurrenabaque, Riberalta, Guayaramerín y Cobija.

#### **A. Marco socioeconómico**

- 2.8 En 2001, la población de Bolivia se calculaba en 8,3 millones de habitantes, y el porcentaje de población urbana en un 62,4%. Ese mismo año, el PIB per cápita ascendía a US\$940. Merced a los esfuerzos realizados desde finales de los años ochenta hasta el presente, la economía se ha estabilizado y se han sentado las bases de un crecimiento sostenido. Los principales logros son la reducción de la inflación, el fortalecimiento de la balanza de pagos y una expansión del producto interno neto cercana al 4% anual en los noventa (1,7% en términos per cápita). El déficit público osciló durante el mencionado período entre el 3% y el 4% del producto interno bruto (PIB), registrando en los últimos años un aumento atribuible a la reforma de las pensiones adoptada en 1997.
- 2.9 En 2003, la situación de Bolivia contrasta con la del período 2001-2002, cuando las perspectivas de crecimiento rondaban el 6%, las exportaciones crecían un 6,5% anual y la brecha fiscal se reducía. Este panorama general se ha visto alterado por factores externos e internos. En el plano externo, la crisis de la región y el declive de los bienes exportables en un 10% han agravado el impacto negativo.
- 2.10 El conflicto social, por su parte, se ha visto alimentado por la progresión del desempleo (del 6,1% en 1999 al 11,6% en 2002), los programas gubernamentales de erradicación de cultivos ilícitos y el comercio ilegal de mercancías.
- 2.11 Estos factores han tenido como efecto agregado un descenso del índice de crecimiento de la economía, desde el 4% en los años noventa hasta el 1,3% entre 1999 y 2002 —hecho crítico para un país en el que el 58,6% de la población vive en la pobreza y cuyo índice de expansión demográfica está entre los mayores de la región. En 2002, la economía creció un 2,5%, lo que representa un retroceso de cuatro años en el ingreso per cápita.



- 2.12 Es de destacar que, a pesar de la desaceleración económica, Bolivia ha logrado mantener tasas positivas de crecimiento, gracias a la contribución del sector de capitalización y al desempeño, bien que modesto, de la industria y la agricultura.
- 2.13 La deuda pública se ha incrementado del 3,7% del PIB en 2000 al 8,7% en 2002. Como principal coadyuvante de este fenómeno destaca el costo de las pensiones, que representa casi un 5% del PIB. Si se excluye este concepto, el déficit público creció en tres puntos, ante todo por el declive de las exportaciones de gas a Brasil en un 60%, cuyo impacto logró ser moderado por los esfuerzos gubernamentales tendientes a elevar la recaudación tributaria y frenar el gasto público.
- 2.14 Una de las prioridades del gobierno es la búsqueda de nuevas perspectivas relacionadas con la apertura de otros sectores de la economía. Sin embargo, este empeño precisa para hacerse realidad del esfuerzo mancomunado de todas las partes.

#### **B. Sector de infraestructura de transporte**

- 2.15 Bolivia cuenta con una red de carreteras de 11.858 km, de los que 4.065 km están pavimentados, 4.487 son de grava y 3.305 km de tierra. Tratándose de un país sin litoral, el transporte terrestre reviste importancia estratégica. No obstante, pese a que la comunicación con el resto del mundo depende de las rutas de acceso, el país posee la menor densidad de carreteras pavimentadas de todo el continente (30%). Bolivia comparte fronteras con cinco países sudamericanos, pero sus características geográficas y topográficas han dificultado en extremo el desarrollo de rutas de acceso que permitan la conexión vial con sus vecinos y principales socios comerciales. Lo anterior constituye una desventaja comparativa para la comercialización de productos bolivianos a precios competitivos.
- 2.16 El gobierno está promoviendo la construcción y mejora de la carretera Víctor Paz Estenssoro, que conectará entre sí los principales ejes de producción, en sentido norte-sur y este-oeste. El Corredor Norte La Paz-Guayaramerín constituye una parte crucial de este eje, que permitirá reforzar la situación competitiva del país.

#### **C. Estrategia del Banco con el país**

- 2.17 Las operaciones del Banco en Bolivia buscan respaldar los esfuerzos del gobierno dirigidos a mitigar la pobreza en los siguientes frentes: i) crecimiento económico y generación de oportunidades; ii) promoción del capital humano y acceso a los servicios sociales básicos; y iii) acciones en favor de la gobernanza y la consolidación de las reformas.
- 2.18 Las obras de mejora del Corredor Norte dentro del marco sostenible propuesto que emanará de la evaluación ambiental estratégica contribuirá en esencia al primero de los citados componentes. Un adecuado acceso la región por medio de este corredor contribuirá a mejorar el grado de competitividad y, por ende, guarda relación con el

primer punto. También la gobernanza, el tercer componente de la estrategia, se verá facilitada a través de la participación de la sociedad civil en el proceso, un aspecto promovido por la evaluación.

#### **D. Estrategia del Banco en el sector**

- 2.19 Una prioridad de la estrategia del Banco para el sector boliviano del transporte es la creación de corredores de integración como parte de la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA). Este estudio respaldará el Corredor Norte La Paz-Guayaramerín-Cobija, un proyecto a todas luces importante dirigido a la integración de la economía boliviana a escala nacional y a la vinculación de los futuros intercambios con Brasil y Perú.

### **III. DESCRIPCIÓN DEL PROGRAMA**

#### **A. Descripción y objetivos**

- 3.1 El Corredor Norte de Bolivia tiene por finalidad establecer un vínculo físico entre La Paz y algunas de las regiones más apartadas y atrasadas del país. Las zonas en cuestión quedan incomunicadas durante varios meses al año, y los costos de transporte hacen que el acceso de la producción a los mercados locales o internacionales sea inviable en términos económicos. La zona de influencia del Corredor Norte comprende esencialmente el conjunto de los tres departamentos de La Paz, Beni y Pando.
- 3.2 Aparte del posible impacto de la construcción propiamente dicha, los proyectos de integración física, como el que nos ocupa, generan un impacto inducido e indirecto. Este impacto acumulado a largo plazo es producto de diferentes fuerzas sociales, económicas y naturales que actúan a escala regional. Así, pueden surgir nuevos patrones de utilización y propiedad de la tierra que no siempre se traducen en una tenencia socialmente equitativa. La disponibilidad de espacios adicionales de colonización promueve nuevos asentamientos, con posibles efectos adversos sobre el patrimonio natural y las poblaciones locales. Por lo general, resultan más perjudicados los grupos vulnerables de la sociedad, como las comunidades indígenas y campesinas, y los ecosistemas más frágiles. Sin una adecuada planificación, las acciones de desarrollo pueden tornar ineficiente el uso de recursos y ser fuente de empobrecimiento económico, social y cultural. En muchos casos, por un mecanismo sinérgico, tales efectos repercuten en otros proyectos en la misma zona.

- 3.3 En Brasil, proyectos similares han ocasionado perjuicio directo a la vegetación y los ecosistemas en una franja de 100 km de ancho a lo largo de la carretera<sup>1</sup>. Este impacto, no circunscrito al hábitat natural, ha generado, entre otros, los siguientes problemas: i) contaminación de aguas asociada al uso de mercurio en actividades mineras; ii) apropiación ilegal de tierras y desplazamiento de poblaciones indígenas; iii) problemas de salud para las comunidades indígenas y campesinas; iv) prostitución; v) alicientes a la producción de cultivos ilícitos; vi) deforestación; vii) tráfico ilegal de especies endógenas y amenazadas; viii) aumento del número de incendios forestales; y ix) sobreexplotación de recursos pesqueros. En Bolivia, se han identificado impactos más específicos en relación con la tenencia de tierras y la situación de comunidades indígenas con poca o ninguna capacidad organizativa<sup>2</sup>.
- 3.4 Sin embargo, no deben olvidarse los múltiples efectos favorables asociados a la apertura de un corredor de este tipo en Bolivia. Algunos de los mejores suelos y bosques del país se encuentran en las regiones de Beni y Pando, cuyos abundantes recursos hídricos, clima benigno y otras riquezas sin explotar podrán ser aprovechados y permitirán integrar nuevas áreas en la economía. Complementar la mejora de las vías de acceso a la región con programas que atiendan a las necesidades de la población local, como la defensa de los derechos de propiedad y la salvaguardia de espacios de gran riqueza ecológica, permitirá generar valiosas oportunidades para que el corredor contribuya a impulsar un desarrollo sostenible y un comercio dinámico en el futuro.
- 3.5 La identificación de tales efectos y potenciales exige: i) un conocimiento detallado de la región y sus comunidades; ii) una comunicación efectiva con la población local, las distintas organizaciones no gubernamentales (ONG) y grupos de interés; iii) un conocimiento de las autoridades locales y partes interesadas; iv) una adecuada comprensión de las interacciones que rigen los diversos y complejos ecosistemas en la región; y v) experiencia en la promoción de las consultas y foros necesarios, tomando en cuenta las diferencias socioeconómicas, étnicas y culturales del país.
- 3.6 Más allá del análisis de las repercusiones directas y la preparación de planes de gestión ambiental, las evaluaciones ambientales deben proporcionar las herramientas que permitan articular estrategias encaminadas al desarrollo sostenible de los espacios que se abrirán gracias a los corredores viales.
- 3.7 El objetivo primordial de esta cooperación técnica es establecer una evaluación ambiental estratégica de la zona de influencia del Corredor Norte, a fin de poner a

---

<sup>1</sup> “Impactos socioambientales probables de la carretera transoceánica (Río Branco-Puerto Maldonado-Ilo) y la capacidad de Respuesta del Perú” Marc Dourojeanni, en Boletín CF + S, No. 19, marzo de 2002, Instituto Juan de Herrera – Madrid.

<sup>2</sup> “Evaluación Ambiental Estratégica del Corredor Santa Cruz-Puerto Suárez, Bolivia”, Consorcio PRIME Engenharia, Museo Noel Kempff Mercado, Asociación POTLACH Colombia, julio de 2000.

disposición del Gobierno de Bolivia y de las instituciones multilaterales de crédito la información necesaria para estructurar una estrategia de desarrollo que proteja a la población y el entorno natural de la región, posibilitando un crecimiento sostenible. La evaluación propondrá estrategias para el desarrollo perdurable del Noroeste de Bolivia, incluidos los departamentos de La Paz, Beni y Pando.

- 3.8 Este estudio social y ambiental estratégico sentará las bases sobre las cuales cimentar una estrategia socioambiental común para todo el corredor, con independencia del modo de financiamiento de un segmento específico cualquiera.
- 3.9 Mediante este proceso consultivo integrado podría demostrarse a la sociedad civil que el gobierno boliviano y el Banco son conscientes de cada uno de los aspectos socioambientales clave atinentes al proyecto y están interesados en abordarlos en modo y tiempo oportunos, impulsando y garantizando la participación de la sociedad civil en las distintas fases de preparación y ejecución del proyecto.

## **B. Estructura del programa**

- 3.10 El estudio, cuya realización correrá a cargo de una empresa especializada en gestión y planificación ambiental contratada mediante licitación internacional, comprenderá cuatro etapas: i) definición del alcance y obtención de la información básica existente; ii) identificación y evaluación del impacto, a través de un amplio proceso de consulta y la recopilación de cualquier otra información pertinente; iii) elaboración de informes pormenorizados para la evaluación ambiental estratégica sobre las zonas de influencia directa e indirecta del proyecto; iv) preparación de planes estratégicos de gestión social y ambiental; y v) consulta y revisión de los resultados y presentación de los informes finales. La interacción con los diferentes grupos interesados se hará, siempre que se precise, durante todo el estudio.
- 3.11 Los estudios abarcarán los siguientes ámbitos y acciones específicos:
  - a. diseño y realización de una amplia consulta pública que asegure la participación del conjunto de las partes interesadas en forma razonada, oportuna y efectiva;
  - b. identificación de una base de referencia ambiental con toda la información necesaria a escala regional respecto de los entornos físico, biológico, social y económico. Esta base permitirá identificar espacios protegidos, poblaciones amenazadas, principales patrones históricos y culturales de distribución territorial, riqueza arqueológica, estructuras de tenencia de la tierra, presiones existentes sobre los recursos naturales, posibles fuentes de conflicto, contexto regional y político, diferencias étnicas, etc.;
  - c. identificación de posibles efectos en las zonas de influencia directa e indirecta derivados de la apertura de un corredor que permita el acceso a y desde las zonas pobladas en Bolivia y en los países vecinos;

- d. evaluación de la sinergia del proyecto con otros proyectos de envergadura en los sectores industrial, minero, agrícola, energético o de infraestructura existentes o previstos en la región, así como de las posibilidades de colusión entre estos proyectos;
- e. jerarquización y clasificación de impactos;
- f. valoración (desde las perspectivas ambiental y social) de todos los trazados opcionales ponderados en cualquiera de los estudios de viabilidad técnica y económica efectuados para los diferentes segmentos de la carretera;
- g. evaluación de la idoneidad del actual marco institucional y jurídico boliviano para abordar los aspectos primordiales de las etapas de preparación, ejecución y post-construcción del proyecto, así como para llevar a la práctica las estrategias concebidas dentro de este estudio;
- h. identificación de las oportunidades de desarrollo económico sostenible a escala regional, con posible participación del sector privado;
- i. consultas con todas las partes interesadas y, a título prioritario, con representantes de la sociedad civil sobre los diversos aspectos identificados en el transcurso del estudio, cuidando de tener en cuenta las diferencias culturales;
- j. identificación de los beneficios que emanarían de un desarrollo económico sostenible a escala regional, determinando su distribución entre todas las colectividades y regiones geográficas; y diseño de acciones que garanticen que los beneficios resultantes recaigan esencialmente en las comunidades que habitan la zona de influencia del proyecto;
- k. preparación de un plan estratégico ambiental y social que abarque el conjunto de programas necesarios para impulsar el desarrollo sostenible de la región tras la apertura del corredor;
- l. detección de los riesgos y limitantes institucionales y jurídicos que habrán de superarse en la aplicación del plan estratégico, y propuestas encaminadas a mitigar los riesgos asociados;
- m. elaboración de un informe final que incluya, para todos los programas, información sobre características operativas, entidades responsables y presupuesto.

#### **IV. COSTO Y FINANCIAMIENTO**

- 4.1 El costo total del estudio se estima en US\$1.100.000 y se sufragará del siguiente modo: US\$750.000 mediante recursos no reembolsables del Fondo Especial del

Japón (JSF); el equivalente a US\$250.000 en recursos no reembolsables provenientes del ingreso neto del Fondo para Operaciones Especiales (FOE) del Banco; y US\$100.000 en forma de servicios prestados por la contraparte.

**Cuadro IV.1**  
**Presupuesto (en US\$)**

Partida de gasto	Número de		Costo mensual	JSF	FOE del BID	Contrap. local	Total
	Profesionales	Meses					
<b>Estudio de base</b>							98.500
Personal técnico <sup>A</sup>	7	1,5	4.500	47.250			
Personal de apoyo	5	1,5	1.500	11.250			
Costos directos y material <sup>B</sup>		2	20.000	40.000			
<b>Estudio descriptivo del proyecto y posibles opciones</b>							42.000
Personal técnico <sup>A</sup>	2	2	4.500	18.000			
Personal de apoyo	3	2	1.500	9.000			
Costos directos y material <sup>B</sup>		2	7.500	15.000			
<b>Identificación de impacto ambiental estratégico</b>							51.000
Personal técnico <sup>A</sup>	4	1,5	4.500	27.000			
Personal de apoyo	4	1,5	1.500	9.000			
Costos directos y material <sup>B</sup>		1,5	10.000	15.000			
<b>Plan operativo de gestión ambiental</b>							84.000
Personal técnico <sup>A</sup>	5	2	4.500	45.000			
Personal de apoyo	8	2	1.500	24.000			
Costos directos y material <sup>B</sup>		2	7.500	15.000			
<b>Consultas públicas</b>							103.500
Personal técnico <sup>A</sup>	3	3	4.500	20.250	20.250		
Personal de apoyo	4	3	1.500	9.000	9.000		
Costos directos y material <sup>B</sup>		3	15.000	22.500	22.500		
<b>Subtotal costos de personal</b>				219.750	29.250		
<b>Subtotal costos directos</b>				107.500	22.500		
<b>Subtotal (personal + directos)</b>				327.250	51.750		379.000
<b>Gastos generales: 140% (personal)</b>				307.650	40.950		348.600
<b>Otros costos directos</b>	<b>Pers/Vehíc.</b>	<b># viajes</b>	<b>Costo unit.</b>				372.400
<b>Contrato de supervisión</b>			50.000	23.000	27.000		
Gastos de viaje (extranjero):	16	2	1.500	33.600			
Alojamiento, viáticos				50.000			
Otros costos de consultas públicas <sup>C</sup>					100.000	20.000	
Auditoría y evaluación					25.000		
Otro apoyo local				8.500	5.300	80.000	
<b>TOTAL</b>				750.000	250.000	100.000	1.100.000

A Ingenieros, biólogos, sociólogos, antropólogos, geólogos y otros profesionales.

B Transporte, imágenes por satélite, procesamiento de información, análisis de laboratorio.

C Gastos de viaje para operaciones locales, traducciones, etc.

## **V. ORGANISMO EJECUTOR Y MECANISMO DE EJECUCIÓN**

### **A. Ejecución y administración del programa**

- 5.1 A fin de maximizar la participación de Bolivia, se designa como organismo ejecutor al Servicio Nacional de Caminos (SNC), entidad autónoma encargada de ampliar, administrar y mantener la infraestructura de la red primaria de carreteras del país, y que recientemente experimentó un profundo proceso de reorganización institucional con apoyo del Banco Mundial. En lo concerniente a esta operación, el SNC tendrá a su cargo la coordinación y ejecución del programa. A tal efecto, designará como coordinador local para el estudio a un profesional con la preparación y experiencia necesarias en temas ambientales.
- 5.2 Durante la ejecución, el organismo ejecutor será el responsable directo de dar seguimiento al estudio, verificar la observancia del programa de trabajo y, previa evaluación, recomendar al Banco la aprobación u objeción, desde el punto de vista técnico, de los informes parcial y final. El SNC prestará también todo apoyo logístico que requieran los consultores y asignará personal de contrapartida para cooperar con el coordinador local y los consultores durante el estudio.
- 5.3 El Banco contratará a la empresa de consultoría siguiendo sus propias políticas y procedimientos de adquisiciones. La División de Finanzas e Infraestructura Básica 1 (RE1/FI1) del Banco actuará como unidad a cargo de esta consultoría y dirigirá la publicación de las solicitudes de propuestas, la selección inicial de los proponentes y la calificación y selección final de la empresa consultora. La Representación del Banco en Bolivia (COF/CBO) y el SNC tomarán parte en el proceso de calificación y selección.
- 5.4 RE1/FI1 hará el seguimiento y será responsable de la supervisión técnica de la evaluación ambiental estratégica en coordinación con COF/CBO y el SNC. Asimismo, tramitará y autorizará los pagos con la aprobación previa de COF/CBO, que será la unidad del Banco responsable de la supervisión sobre el terreno.

### **B. Calendario de ejecución y desembolso**

- 5.5 El estudio se realizará en el plazo de un año. Los desembolsos se extenderán durante un período no superior a 18 meses.

## **VI. BENEFICIOS Y RIESGOS DEL PROGRAMA**

### **A. Viabilidad y riesgos institucionales**

- 6.1 Dentro de su actual proceso de fortalecimiento institucional, el SNC se ha dotado de un gerente socioambiental y de personal suplementario para vigilar el

cumplimiento de normas ambientales apropiadas a los proyectos bajo su tutela. En consecuencia, el SNC cuenta al presente con capacidad técnica suficiente para supervisar el estudio propuesto.

- 6.2 Sin embargo, el éxito del proceso de contratación y, por ende, el nivel de calidad del estudio no están exentos de riesgos relacionados con: i) la falta de personal y recursos suficientes en el SNC para adjudicar el contrato y proveer apoyo y seguimiento a los consultores encargados de la realización del estudio; ii) la posible limitación del acceso a información existente (estudios o modelos previos, etc.) por parte del contratista; y iii) el riesgo de una participación en grado insuficiente de la sociedad civil en el proceso de consulta.
- 6.3 La dirección del proceso de adjudicación por parte del BID permitirá mitigar el primer riesgo, atendiendo a la experiencia y eficiencia de la institución al respecto, mientras que el segundo riesgo se verá atenuado por la intensa coordinación entre el Banco y el SNC en la ejecución del estudio. Como mitigante del último riesgo cabe citar los requisitos específicos instituidos en los términos de referencia del estudio y el hecho de que éstos se hayan puesto en conocimiento del público con la debida antelación para propiciar una amplia consulta.
- 6.4 A la viabilidad del estudio contribuirá la participación directa del Banco, debido a su mayor grado de eficiencia y experiencia en la gestión de los diferentes procesos implicados en la contratación de servicios de consultoría.

## **B. Viabilidad y riesgos socioeconómicos**

- 6.5 Dada la importancia que la participación de la sociedad civil reviste para el éxito del proceso en su conjunto, existe el riesgo de que dicha participación sea menor de lo necesario. Con el fin de mitigar este riesgo, los términos de referencia del estudio se han puesto a disposición del público incluso antes del llamado a licitación. También se contribuirá a atenuar este riesgo incorporando en los términos de referencia de la evaluación condiciones específicas que aseguren una participación efectiva de la sociedad civil y las disposiciones necesarias para que las singularidades étnicas y culturales se tengan en consideración en todo el proceso.

## **C. Coordinación con otras instituciones multilaterales de desarrollo**

- 6.6 Considerando que la evaluación ambiental estratégica llevará a definir un macro común para el desarrollo sostenible en la región, es importante que los proyectos que se desarrollen ulteriormente en la zona se diseñen de forma tal que coadyuven sin excepción a los mismos objetivos. Para ello será vital una activa y continua coordinación con otras instituciones financieras multilaterales, en particular el Banco Mundial y la Corporación Andina de Fomento (CAF). Esta coordinación, iniciada ya por medio de deliberaciones sobre los términos de referencia, ha de



constituir un proceso permanente que debería prolongarse a raíz del estudio después de su conclusión.

**D. Beneficiarios**

- 6.7 El beneficiario directo del financiamiento será el SNC. Adicionalmente, se prevé que el estudio redundará en provecho de las distintas partes interesadas, incluidos los grupos más vulnerables de los departamentos de La Paz, Beni y Pando, mediante el desarrollo de un macro destinado a contribuir al desarrollo sostenible de la región.

**VII. REVISIÓN AMBIENTAL Y SOCIAL**

- 7.1 Este estudio, de naturaleza social y ambiental, tiene por finalidad mitigar los posibles efectos adversos y potenciar los beneficios de la apertura del Corredor Norte de Bolivia, en un contexto de sostenibilidad y mejora de la competitividad de la región.

ANEXO I			
MATRIZ DE MARCO LÓGICO			
Evaluación ambiental estratégica del Corredor Norte de Bolivia			
(TC-02-10-05-4-BO)			
OBJETIVOS	INDICADORES	MEDIOS DE VERIFICACION	SUPUESTOS
<b>Objetivo:</b>			
Contribuir a definir un plan de desarrollo sostenible para la región norte de Bolivia y los departamentos de Beni y Pando			
<b>Resultados:</b>			
El gobierno boliviano y las instituciones financieras multilaterales contarán con una herramienta práctica de decisión que les permita dirigir el desarrollo del norte de Bolivia en forma sostenible	Planes de desarrollo sostenible, programas ambientales y sociales		Voluntad política de llevar a ejecución los planes estratégicos emanados del estudio
<b>Productos:</b>			
Se consultó a las partes interesadas	Número de audiencias públicas celebradas	Firmas, fotografías, registros, anexos al informe	Apoyo a la aplicación del plan estratégico por parte de las instituciones multilaterales de asistencia y de crédito
La información de base socioambiental incluye datos sobre otros proyectos previstos en la zona y su interacción con la apertura del corredor	Calidad y volumen de la información analizada	Informes de base sobre la zona de influencia, con información geofísica, biológica, social y económica	
Se analizaron y compararon cuidadosamente diferentes opciones de trazado	Se realizaron análisis de trazados opcionales y recomendaciones para diferentes tramos	Informe analítico de opciones de trazado	
Se examinaron con detenimiento los efectos negativos y positivos a escala regional y las acciones de mitigación viables. Se definieron los mecanismos y las oportunidades de desarrollo sostenible	Calidad y cobertura de las matrices y metodologías de evaluación	Informes	
Se elaboró un plan estratégico en el que se definen programas, responsabilidades y necesidades de recursos	El alcance de los programas es apropiado	Informes	
Se analizaron convenientemente posibles obstrucciones y riesgos jurídicos, institucionales, políticos, técnicos y sociales	Los distintos problemas están suficientemente analizados	Informes	
La estrategia resultante se debatió con las distintas partes interesadas	Número de audiencias públicas celebradas	Firmas, fotografías, registros, anexos al informe	
Se preparó un informe final con una propuesta para el desarrollo estratégico de la zona, el cual fue aceptado por las autoridades bolivianas y el Banco	Las autoridades bolivianas y el Banco juzgan aceptable el plan	Registros de aceptación y pago	
<b>Insumos:</b>			
Véase presupuesto			Participación efectiva de la sociedad civil  Apoyo y suministro de información adecuada al equipo encargado del estudio por parte del SNC y otros organismos