

DOCUMENTO DEL BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO

BOLIVIA

**PROGRAMA DE INFRAESTRUCTURA VIAL DE APOYO AL DESARROLLO Y
GESTIÓN DE LA RED VIAL FUNDAMENTAL III**

BO-L1186

PERFIL DE PROYECTO

Este documento fue preparado por el equipo compuesto por: Reinaldo Fioravanti (INE/TSP), Jefe de Equipo; Jorge Tapia (TSP/CBO), Jefe de Equipo Alterno; Rafael Capristán (TSP/CPE); Shirley Cañete (TSP/CBO); René Cortés, Manuel Pastor y Lauramaría Pedraza (INE/TSP); Giacomo Palmisano (INE/INE); Adriana Rojas (CAN/CBO); Michael Kent y Prem Jai Vidaurre (VPS/ESG); Carolina Escudero y Diana de León (FMP/CBO); y Javier Jiménez y Virginia Franzini (LEG/SGO).

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

PERFIL DE PROYECTO BOLIVIA

I. DATOS BÁSICOS

Nombre del proyecto:	Programa de Infraestructura Vial de Apoyo al Desarrollo y Gestión de la Red Vial Fundamental III	
Número de proyecto:	BO-L1186	
Equipo de proyecto:	Reinaldo Fioravanti (INE/TSP), Jefe de Equipo; Jorge Tapia (TSP/CBO), Jefe de Equipo Alterno; Rafael Capristán (TSP/CPE); Shirley Cañete (TSP/CBO); René Cortés, Manuel Pastor y Lauramaría Pedraza (INE/TSP); Giacomo Palmisano (INE/INE); Adriana Rojas (CAN/CBO); Michael Kent y Prem Jai Vidaurre (VPS/ESG); Carolina Escudero y Diana de León (FMP/CBO); y Javier Jiménez y Virginia Franzini (LEG/SGO)	
Prestatario:	Estado Plurinacional de Bolivia	
Organismo ejecutor:	Administradora Boliviana de Carreteras (ABC) ¹	
Plan de financiamiento:	BID (OC):	US\$76,50 millones
	BID (OC - concesional):	US\$13,50 millones
	Total	US\$90,0 millones
Salvaguardias y políticas identificadas:	OP-102; B.01, B.02, B.03, B.04, B.05, B.06, B.07, B.09, B.10, B.11 y B.17 OP-703; OP-704; OP-710; OP-761; y OP-765 Clasificación: B	

II. JUSTIFICACIÓN GENERAL Y OBJETIVOS

- 2.1 **Contexto económico de Bolivia.** Entre 2006 y 2015, Bolivia tuvo un buen desempeño económico, asociado a una reducción del 21,4%² de la tasa de pobreza y un crecimiento promedio anual del 5% del Producto Interno Bruto (PIB). El sector transporte representó el 7,83% del PIB nacional en el 2015 y el 5,8% en la generación de empleo. La disminución en los precios de exportaciones debilitó la economía nacional principalmente en el sector primario. Como resultado Bolivia registró entre 2014 y 2015 un déficit global del 5,15% del PIB, pero el empleo de políticas contracíclicas permitió amortiguar los efectos de esta desaceleración, con balances fiscales superavitarios, inflación controlada y estabilidad en los mercados monetarios y financieros³.
- 2.2 **Rol estratégico de la infraestructura vial.** La infraestructura de transporte es un pilar estratégico para el desarrollo y crecimiento de Bolivia, dada su condición de mediterraneidad, orografía compleja y elevada dispersión poblacional⁴ y económica, esta cumple un rol articulador socioeconómico del país y facilita su integración regional. El comercio exterior de Bolivia es altamente dependiente

¹ Organismo autárquico bajo la tuición del MOPSV.

² La tasa de incidencia de la pobreza, disminuyó del 59,92% al 38,56% entre 2006 y 2015 INE.

³ Estrategia del BID con el País (2016-2010).

⁴ Densidad de población promedio de 10 hab./km² (Brasil 25, Argentina 16 y Paraguay 17 hab./km²). Banco Mundial, 2015.

del transporte carretero⁵, por lo que juega un rol estructural y estratégico para el funcionamiento de las cadenas de valor y para el suministro de las empresas, permitiendo el abastecimiento eficiente de productos finales a los mercados domésticos y de exportación.

- 2.3 **Situación de la infraestructura vial.** La red vial boliviana cuenta con 87.745 km⁶, de los cuales 16.000 km conforman la Red Vial Fundamental (RVF). De esta longitud el 38% se encuentra pavimentado, el 44% presenta capa de rodadura de ripio y el 18% se encuentra en proceso de mejoramiento. En cuanto al estado, el 37% se encuentra en buenas condiciones de transitabilidad, el 19% está deteriorada y requiere acciones urgentes de rehabilitación, y el 44% restante requiere intervenciones a nivel de conservación rutinaria que garanticen su sostenibilidad. El estado actual de la infraestructura vial en términos de calidad, ubica al país en el puesto 107 de un total de 140 países evaluados⁷.
- 2.4 En el período 2006 al 2015 se construyeron 3.123 km de carreteras, incluyendo las primeras dobles vías del país, con una inversión total de US\$4.194 millones⁸. Entre el 2011 y 2015 la RVF pavimentada creció en promedio 267,3 km/año. En términos de seguridad vial, entre 2006 y 2014, el número de accidentes de tránsito se incrementó en 20%⁹. Para el 2020 se esperan concluir 4.806 km, con una inversión estimada de US\$5.464 millones, completando así el 100% de la RVF pavimentada. Para contribuir a la sostenibilidad vial, las rehabilitaciones consideran el cambio del régimen de lluvias e incremento de las temperaturas. Para ello, el gobierno ha desarrollado el Sistema de Planificación Integral Estatal (SPIE)¹⁰ para evaluar la vulnerabilidad de la red vial frente a los impactos climáticos a través de un sistema de información geográfica, permitiendo adaptar los diseños convenientemente. Adicionalmente, el gobierno ha desarrollado un Plan Nacional de Peajes y Pesajes¹¹, que incluye el desarrollo de un Sistema Inteligente de Transporte (ITS), con el propósito de incrementar el recaudo y reducir el impacto de las sobrecargas en las vías.
- 2.5 **La Agenda Patriótica 2025**¹² define el transporte carretero como eje transversal en el desarrollo y crecimiento del país y prevé la ejecución de 62 proyectos de construcción a lo largo de la RVF con la intervención de 5.995 km y 17 km de accesos a puentes con una inversión de US\$11.998 millones.
- 2.6 **Aspectos institucionales.** La Administradora Boliviana de Carreteras (ABC), bajo tuición del Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda (MOPSV), es la encargada de la planificación y gestión de la RVF. Interviene en la construcción, mejoramiento y conservación de la infraestructura vial. En gran parte de la RVF, los trabajos de mantenimiento rutinario son realizados por microempresas

⁵ En 2015 el 25% del valor de las exportaciones y más del 82% de las importaciones se movilizaron por carreteras.

⁶ La red vial boliviana se estructura en: (i) La RVF bajo la jurisdicción del gobierno nacional a través de la ABC (~16.000 km); (ii) red departamental (~24.500 km); y (iii) red municipal (~40.500 km).

⁷ Foro Económico Mundial, 2015.

⁸ Entre 2015 y 2016, se construyeron 1.328 km de vías y se mejoraron y/o rehabilitaron 11.433 km (ABC).

⁹ Datos de accidentabilidad del INE a nivel nacional, incluyen accidentes urbanos (2006: 26.523 accidentes/año; 2014: 31.782 accidentes/año).

¹⁰ <http://si-spie.planificacion.gob.bo/>

¹¹ Para los 16.000 km de la RVF existen 18 puestos de control de pesos y dimensiones (cuatro en operación).

¹² El Pilar 2 establece metas y resultados para el sector carretero.

privadas locales y la construcción, mejoramiento y conservación por empresas privadas. El financiamiento para la conservación proviene de diferentes fuentes: (i) la Cuenta Nacional de Carreteras alimentada por la recaudación de peajes y aportes del impuesto específico de los hidrocarburos y derivados; (ii) el Tesoro General de la Nación; y (iii) financiamiento externo. El creciente presupuesto asignado para la mejora de la infraestructura vial, no ha venido acompañado en la misma magnitud de un fortalecimiento institucional de la agencia vial, que permita gestionar de manera óptima el portafolio de proyectos.

- 2.7 **El problema.** Pese al incremento significativo de la inversión, la RVF aún presenta bajos niveles de servicio¹³(¶2.3). Esta condición incrementa los costos de operación vehicular y restringe la competitividad local, limitando los intercambios comerciales y reduciendo las oportunidades de crecimiento de la economía nacional y regional.
- 2.8 Adicionalmente en términos institucionales existen deficiencias en la capacidad para la gestión efectiva de los activos viales (¶2.4) en particular el control de pesos y dimensiones vehiculares y la implementación de medidas para disminuir ocurrencia de accidentes en la RVF (¶2.4).
- 2.9 Por lo tanto, la estrategia del Banco con el país, procura dar continuidad en programas de obras múltiples, a través de tres objetivos: (i) contribuir con la rehabilitación de la RVF, que permita al Gobierno de Bolivia cumplir con su agenda al 2025; (ii) atender la sostenibilidad de las inversiones en la RVF, por medio del ITS en peajes y pesajes; y (iii) apoyar el desarrollo de capacidad institucional de la ABC, para atender el desafío de ejecución de proyectos, indistintamente la fuentes de financiamiento, lo cual incluye un esfuerzo específico de capacitación especializada.
- 2.10 **Estrategia del Banco con el país.** Esta operación está alineada con la Estrategia del Banco con Bolivia (2016-2020) (GN-2843), en los siguientes objetivos estratégicos: (i) aumentar la productividad y la innovación a través de la provisión de bienes y servicios públicos de calidad; (ii) la integración económica; y (iii) la reducción de vulnerabilidad a desastres naturales.
- 2.11 **Alineación estratégica.** El programa es consistente con la Actualización de la Estrategia Institucional 2010 - 2020 (AB-3008) y se alinea con los desafíos de desarrollo de: (i) productividad e innovación por proveer infraestructura y servicios de transporte adecuado, confiables y asequibles; (ii) integración económica por intervenir en corredores regionales de la RVF (¶2.2); y (iii) el área transversal de cambio climático y sostenibilidad ambiental, por apoyar la rehabilitación vial bajo patrones de resiliencia a los efectos del cambio climático (¶2.4). Adicionalmente, el programa es consistente con la Estrategia de Infraestructura (GN-2710-5), en particular con: (i) el financiamiento y asistencia técnica para una infraestructura que contribuya al crecimiento económico, provea acceso y fomente la integración regional y global; y (ii) la planeación, construcción y mantenimiento de infraestructura vial que promueva el crecimiento sostenible e inclusivo del país. El programa contribuye con el Marco Sectorial de Transporte (GN-2740-3) en particular con: (i) los desafíos de deficiencias en cobertura, calidad, capacidad y conectividad; (ii) fortalecimiento de la capacidad institucional; y (iii) tendencias en tecnología e innovación. Finalmente, el programa contribuirá al Marco de

¹³ Refleja las condiciones de circulación de la vía: velocidad, tiempo de viaje, seguridad, comodidad y costos de operación vehicular.

Resultados Corporativos 2016-2019 (GN-2727-4) mediante el producto de kilómetros m de caminos a mejorar y construir.

A. Objetivos y descripción del programa

- 2.12 El objetivo general es contribuir a la mejora de la productividad y la integración nacional y regional de Bolivia. Los objetivos específicos son: (i) incrementar el nivel de servicio de la RVF, que resultará en la reducción de costos de transporte y tiempo de viaje; y (ii) mejorar los servicios de recaudación de peajes. Los componentes son:
- 2.13 **Componente 1. Obras civiles.** Financiará: (i) obras de rehabilitación y mejoramiento con estándares de diseño que contribuyan a una infraestructura segura y resiliente al cambio climático; (ii) gestión y conservación por niveles de servicio, mediante contratos plurianuales; y (iii) supervisión y fiscalización de obras.
- 2.14 **Componente 2. Programa de gestión integral de los activos viales.** Financiará la mejora de la gestión de los activos de la RVF (§2.4), incluyendo componentes para el ITS: (i) adquisición de dispositivos asociados al telepeaje, control de pesos y dimensiones y la construcción y mejora de los puestos de control; (ii) apoyo a la ABC y Vías Bolivia para la mejora de sus capacidades técnicas y optimización del recaudo y control de multas; y (iii) mejoramiento e informatización del sistema de gestión y control de los accidentes de tránsito sobre la RVF.
- 2.15 **Componente 3. Programa de desarrollo de capacidades sectoriales.** Financiará estudios de preinversión en la RVF y el plan integral de desarrollo de mejora de las capacidades institucionales de la ABC (§2.6).
- 2.16 **Administración del programa.** Financiará los costos operativos de la gestión, evaluación y monitoreo del programa, así como las auditorías correspondientes.
- 2.17 **Costo.** El programa tiene un costo total de US\$90 millones, a ser financiado 85% por capital ordinario del Banco y 15% por capital ordinario concesional.
- 2.18 **Beneficiarios.** Serán beneficiarios los usuarios de las carreteras a intervenir, quienes gozarán de un mejor nivel de servicio; así como la población residente en las zonas de influencia, incrementando la accesibilidad a mercados y servicios.
- 2.19 **Resultados esperados.** Se espera: (i) reducir de costos de operación vehicular y tiempos de viaje en las rutas intervenidas; y (ii) mejorar en el servicio de recaudo de peajes.

III. ASPECTOS TÉCNICOS Y CONOCIMIENTO DEL SECTOR

- 3.1 **Conocimiento del Banco sobre el sector.** El Banco ha acompañado el desarrollo del sector transporte durante las últimas décadas en Bolivia. Entre el 2006 y el 2015 se aprobaron nueve operaciones en el sector por un total de US\$821 millones de los cuáles US\$735 millones están enfocados a la mejora de la RVF. El Banco ha contribuido en la rehabilitación y mejoramiento de redes primarias en países de la región en contextos similares a los de Bolivia, acompañando iniciativas para el desarrollo de capacidades institucionales.

- 3.2 **Avances de los programas 1 y 2.** Los programas de Infraestructura Vial de Apoyo al Desarrollo y Gestión de la RVF I y II (BO-L1095 y BO-L1102)¹⁴, en ejecución, muestran avances significativos en términos de consolidación de los corredores de exportación de Bolivia a puertos del Pacífico en Perú. Incluyen la construcción de 84 km de carreteras sobre el corredor Este-Oeste. En la gestión de activos viales, se están implementando: el ITS, que consolidará la automatización del peajes y pesajes; el Sistema de Gestión Vial (SGV), la contratación de especialistas y personal técnico - administrativo para la ABC; y la presente operación complementa este esfuerzo (§2.14) (§2.15). El programa BO-L1095, actualmente ha desembolsado un 26% y el 60% del programa está en ejecución. El programa BO-L1102 tiene contratado el 30% y se estima que el 70% este contratado al final del 2017.
- 3.3 **Muestra del proyecto para el análisis de la operación.** Para efectos del inicio del programa, se contará con una muestra representativa de proyectos superior al 40% del valor de la operación.

IV. RIESGOS AMBIENTALES Y ASPECTOS FIDUCIARIOS

- 4.1 **Salvaguardias.** De acuerdo a la información disponible y a la Política de Medio Ambiente y Cumplimiento de Salvaguardias del Banco (OP-703), la operación se clasifica como 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.
- 4.2 Para la muestra, se cuenta con un estudio técnico, económico, social y ambiental (TESA) realizado en el año 2016. Se revisarán los elementos socioambientales del TESA para evaluar su cumplimiento con las Políticas de Salvaguardias del Banco y se identificará si existen áreas que necesiten complementarse. Además, se realizará un proceso de consulta con la población del área de influencia del proyecto.
- 4.3 Por ser un programa de obras múltiples, se dará continuidad a la aplicación del Marco de Gestión Ambiental y Social cuya implementación asegurará que los proyectos a incluir en el programa cumplan con las políticas del Banco¹⁵.
- 4.4 **Aspectos fiduciarios.** En materia de adquisiciones se utilizarán las políticas vigentes del Banco. La ABC tiene amplia experiencia y conocimiento de la gestión de proyectos del Banco, por lo que no se anticipan problemas mayores.

V. OTROS TEMAS

- 5.1 En coordinación con la ABC se evaluará la pertinencia de incluir en el programa elementos de apoyo a la equidad de género, orientados a facilitar la incorporación de la mujer en sectores laborales no tradicionales.
- 5.2 El programa intervendrá zonas consideradas prioritarias por su potencial productivo. Las obras no presentan complejidades técnicas particulares. Mediante la ejecución de operaciones previas (§3.2) se ha observado una buena oferta de

¹⁴ BO-L1095, elegible el 10/6/2015; BO-L1102, elegible el 10/18/2016.

¹⁵ Las operaciones BO-L1095 y BO-L1102 incorporan un Marco de Gestión Ambiental y Social.

empresas contratistas y supervisoras con capacidad técnica y operacional adecuadas.

- 5.3 **Esquema de evaluación.** Para la evaluación de los resultados esperados del proyecto, se realizará una evaluación ex post de la evolución de indicadores específicos.

VI. RECURSOS Y CRONOGRAMA

- 6.1 El Anexo V detalla el cronograma de preparación y aprobación por el Comité de Políticas Operativas (OPC) de la Propuesta de Desarrollo de la Operación (POD) para el 18 de julio de 2017. Los recursos necesarios para la preparación de esta operación se estiman en US\$47.125 para consultorías y US\$52.000 para misiones.

CONFIDENCIAL

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



Safeguard Screening Form

Operation Information

Operation		
BO-L1186 Road Infrastructure Program to Support Development and Management of the Primar		
Environmental and Social Impact Category	High Risk Rating	
B	{Not Set}	
Country	Executing Agency	
BOLIVIA	{Not Set}	
Organizational Unit	IDB Sector/Subsector	
Andean Group	MAJOR HIGHWAYS	
Team Leader	ESG Lead Specialist	
SHIRLEY MARGARITA CAÑETE ROMERO	{Not Set}	
Type of Operation	Original IDB Amount	% Disbursed
Loan Operation	\$0	0.000 %
Assessment Date	Author	
14 Feb 2017	#Error	
Operation Cycle Stage	Completion Date	
ERM (Estimated)	14 Feb 2017	
QRR (Estimated)	23 May 2017	
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

Moderate Greenhouse Gas Emissions are predicted.

Greenhouse Gas (GHG) Assessment: The borrower should promote the reduction of project-related greenhouse gas emissions in a manner appropriate to the nature and scale of project operations and impacts. The borrower should quantify direct emissions from the facilities owned or controlled within the physical project boundary and indirect emissions associated with the off-site production of power used by the project. Quantification and monitoring of GHG emissions should be conducted annually in accordance with internationally recognized methodologies (i.e. IPCC - <http://www.ipcc.ch/>). In addition, the borrower should evaluate technically and financially feasible and cost-effective options for the reduction/offset of emissions that may be achieved during the design and operation of the project. The Sustainable Energy and Climate Change Initiative (SECCI) can help with this task (<http://www.iadb.org/secci/>).

A natural hazard is likely to occur or be exacerbated due to climate-related changes and the likely severity of the impacts to the project is moderate.

A Disaster Risk Assessment, that includes a Disaster Risk Management Plan (DRMP) may be necessary, depending on the complexity of the project and in cases where the vulnerability of a specific project component may compromise the whole operation. The DRMP should propose measures to manage or mitigate these risks to an acceptable level. The measures should consider both the risks to the project, and the potential for the project itself to exacerbate risks to people and the environment during construction and operation. The measures should include risk reduction (siting and engineering options), disaster risk preparedness and response (contingency planning, etc.), as well as financial protection (risk transfer, retention) for the project. They should also take into account the country's disaster alert and prevention system, general design standards and other related regulations. For details see the DRM policy guidelines.



Safeguard Screening Form

Likely to have [minor](#) to [moderate](#) emission or discharges that would negatively affect [ambient environmental conditions](#).

Management of Ambient Environmental Conditions: The borrower should be required to prepare an action plan (and include it in the ESMP) that indicates how risks and impacts to ambient environmental conditions can be managed and mitigated consistent with relevant national and/or international standards. The borrower should (a) consider a number of factors, including the finite assimilative capacity of the environment, existing and future land use, existing ambient conditions, the project's proximity to ecologically sensitive or protected areas, and the potential for cumulative impacts with uncertain and irreversible consequences; and (b) promote strategies that avoid or, where avoidance is not feasible, minimize or reduce the release of pollutants, including strategies that contribute to the improvement of ambient conditions when the project has the potential to constitute a significant source of emissions in an already degraded area. The plan should be subject to review by qualified independent experts. Depending on the financial product, this information should be referenced in appropriate legal documentation (covenants, conditions of disbursement, etc.).

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.).

Safety issues associated with structural elements of the project (e.g. dams, public buildings etc), or road transport activities (heavy vehicle movement, transport of [hazardous materials](#), etc.) exist which could result in [moderate](#) health and safety [risks](#) to local communities.

Address Community Health Risks: The borrower should be required to provide a plan for managing risks which could be part of the ESMP; (including details of grievances and any independent audits undertaken during the year). Compliance with the plan should be monitored and reported. Requirements for independent audits should be considered if there are questions over borrower commitment or potential outstanding community concerns.

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.

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](#).



Safeguard Screening Form

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 is located in an area prone to [droughts](#) and the likely severity of the impacts to the project is [moderate](#).

A Disaster Risk Assessment, that includes a Disaster Risk Management Plan (DRMP) may be necessary, depending on the complexity of the project and in cases where the vulnerability of a specific project component may compromise the whole operation. The DRMP should propose measures to manage or mitigate these risks to an acceptable level. The measures should consider both the risks to the project, and the potential for the project itself to exacerbate risks to people and the environment during construction and operation. The measures should include risk reduction (siting and engineering options), disaster risk preparedness and response (contingency planning, etc.), as well as financial protection (risk transfer, retention) for the project. They should also take into account the country's disaster alert and prevention system, general design standards and other related regulations.

The project is located in an area prone to [inland flooding](#) and the likely severity of the impacts to the project is [moderate](#).

A Disaster Risk Assessment, that includes a Disaster Risk Management Plan (DRMP), may be necessary, depending on the complexity of the project and in cases where the vulnerability of a specific project component may compromise the whole operation. The DRMP should propose measures to manage or mitigate these risks to an acceptable level. This must take into consideration changes in the frequency and intensity of intensive rainfall and in the patterns of snowmelt that could occur with climate change. The DRMP includes risk reduction measures (siting and engineering options), disaster risk preparedness and response (contingency planning, etc.), as well as the financial protection (risk transfer, retention) of the project. The DRM Plan takes into account existing vulnerability levels and coping capacities, the area's disaster alert and prevention system, general design standards, land use regulations and civil defense recommendations in flood prone areas. However, the options and solutions are sector- and even case-specific and are selected based on a cost analysis of equivalent alternatives.

The project is located in an area prone to [landslides](#) and the likely severity of the impacts to the project is [moderate](#).

A Disaster Risk Assessment, that includes a Disaster Risk Management Plan (DRMP), may be necessary, depending on the complexity of the project and in cases where the vulnerability of a specific project component may compromise the whole operation. The DRMP should propose measures to manage or mitigate these risks to an acceptable level. The measures should consider both the risks to the project, and the potential for the project itself to exacerbate risks to people and the environment during construction and operation. The measures should include risk reduction (siting and engineering options), disaster risk preparedness and response (contingency planning, etc.), as well as financial protection (risk transfer, retention) for the project. They should also take into account the country's disaster alert and prevention system, general design standards and other related regulations.

The project will increase impacts and [risks](#) related to [communicable diseases](#) in local communities (often as a result of an influx of temporary or permanent labor).



Safeguard Screening Form

Ensure the Borrower Addresses Disease Risks: The borrower should develop a program of education and infection illness prevention with emphasis on HIV and develop a plan to reduce transmission of communicable diseases that may be associated with the influx of temporary or permanent project labor that include measures such as the screening of workers health. Depending on the scale, location and significance of risk educational programs, prophylactics and other measures may also be important.

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

Moderate

Disaster / Recommendations



Safeguard Screening Form

The reports of the Safeguard Screening Form (i.e., of the Safeguards Policy Filter and the Safeguard Classification) constitute the Disaster Risk Profile to be included in the Environmental and Social Strategy (ESS). The Project Team must send the PP (or equivalent) containing the ESS to the ESR.

The Borrower prepares a Disaster Risk Management Summary, based on pertinent information, focusing on the specific moderate disaster and climate risks associated with the project and the proposed risk management measures. Operations classified to involve moderate disaster risk do not require a full Disaster Risk Assessment (see Directive A-2 of the DRM Policy OP-704).

The Project Team examines and adopts the DRM summary. The team remits the project risk reduction proposals from the DRMP to the engineering review by the sector expert or the independent engineer during project analysis or due diligence, and the financial protection proposals to the insurance review (if this is performed). The potential exacerbation of risks for the environment and population and the proposed risk preparedness or mitigation measures are included in the Environmental and Social Management Report (ESMR), and are reviewed by the ESG expert or environmental consultant. The results of these analyses are reflected in the general risk analysis for the project. Regarding the project implementation, monitoring and evaluation phases, the project team identifies and supervises the DRM approaches being applied by the project executing agency.

Climate change adaptation specialists in INE/CCS may be consulted for information regarding the influence of climate change on existing and new natural hazard risks. If the project requires modification or adjustments to increase its resilience to climate change, consider (i) the possibility of classification as an adaptation project and (ii) additional financing options. Please consult the INE/CCS adaptation group for guidance.

Disaster Summary

Details

The project is classified as moderate disaster risk because of the likely impact of at least one of the natural hazards is average.

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.



Safeguard Policy Filter Report

Operation Information

Operation		
BO-L1186 Road Infrastructure Program to Support Development and Management of the Primar		
Environmental and Social Impact Category	High Risk Rating	
B	{Not Set}	
Country	Executing Agency	
BOLIVIA	{Not Set}	
Organizational Unit	IDB Sector/Subsector	
Andean Group	MAJOR HIGHWAYS	
Team Leader	ESG Lead Specialist	
SHIRLEY MARGARITA CAÑETE ROMERO	{Not Set}	
Type of Operation	Original IDB Amount	% Disbursed
Loan Operation	\$0	0.000 %
Assessment Date	Author	
14 Feb 2017	#Error	
Operation Cycle Stage	Completion Date	
ERM (Estimated)	14 Feb 2017	
QRR (Estimated)	23 May 2017	
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 (Disaster Risk Management Policy– OP-704)

The operation includes activities related to climate change adaptation, but these are not the primary objective of the operation.

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 borrower/executing agency exhibits weak institutional capacity for managing environmental and social issues.

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).

B.17. Procurement



Safeguard Policy Filter Report

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

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 (Indigenous People Policy– OP-765)

The operation will offer opportunities for indigenous people

B.9 Natural Habitats and Cultural Sites

The operation will result in the degradation or conversion of Natural Habitat or Critical Natural Habitat in the project area of influence.

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.

Additional Comments

Estrategia Ambiental y Social (EAS)	
Nombre de la Operación	Programa de Infraestructura Vial de Apoyo al Desarrollo y Gestión de la Red Vial Fundamental III
Número de la Operación	BO-L1186
Detalles de la Operación	
Sector del BID	Transporte
Tipo de Operación	Operación de obras múltiples
Clasificación de Impacto	B
Calificación de Riesgo de Desastres	Moderado
Prestatario	Estado Plurinacional de Bolivia
Agencia Ejecutora	Administradora Boliviana de Carreteras (ABC)
Préstamo BID US\$ (y costo total del proyecto)	US\$ 90 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.9, B.10, B.11 y B.17 de la OP-703 de Medio Ambiente y Cumplimiento de Salvaguardias; (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
Descripción de la Operación	
<p>La operación es un programa de obras múltiples similar a los programas BO-L1095 y BO-L1102 aprobados respectivamente en 2014 y 2015. Incluirá proyectos de rehabilitación y mantenimiento de tramos de la red vial fundamental de Bolivia. La tipología de proyectos elegibles se definirá al detalle durante la fase de debida diligencia, pero los criterios incluirán una categorización B tal como asesorado por el Banco.</p> <p>La muestra de la operación está compuesta por el tramo Mairana Bermejo de 58,2 km de longitud que se encuentra en una región sub andina (elevación del tramo entre 900 m y 1.850 m); atraviesa paisajes de serranías, colinas, llanuras y terrazas aluviales, incluso un área protegida departamental, y dos municipios que cuentan en total con una población de menos de 20.000 personas. El tramo fue construido en la década de los años cincuenta, en su mayor parte con carpeta asfáltica. Actualmente el pavimento se ha deteriorado y perdido casi completamente en diferentes sectores.</p> <p>Se considera el reciclado de la carpeta y base existente y la conformación de una carpeta modificada con polímeros de 6 a 10 cm según requerimiento estructural, además de la ampliación de la sección transversal y la consolidación de bermas laterales y la implementación de señalización horizontal y vertical. La obra implicará en particular como instalaciones de apoyo: canteras, campamentos, botaderos y plantas asfálticas.</p>	

Riesgos e Impactos ESHS Potenciales Clave

En términos generales, las intervenciones previstas en esta operación no presentarán impactos socioambientales significativos, más allá de los usuales de este tipo de obras, en su mayoría temporales y consignados a un área de influencia inmediata alrededor del eje de la vía, ampliándose a las instalaciones de apoyo. Por tratarse de obras de rehabilitación y mantenimiento en trazados existentes, las obras serán ejecutadas mayormente dentro del derecho de vía actual, con excepción a eventuales variantes o ampliación menor del ancho de vía (mayormente con derecho de vía ya consolidado, como es el caso para la muestra).

Los potenciales impactos ambientales negativos incluyen en particular los siguientes: (i) emisión de ruidos, polvos, vibraciones y gases; (ii) compactación del suelo; (iii) posibles derrames de combustibles, grasas y aceites; (iv) generación de residuos; (v) eventual contaminación de suelos; (vi) posible afectación del acuífero subyacente como consecuencia de contaminación superficial del suelo; y (vii) afectación leve y temporal a flora y fauna.

Siendo una obra de rehabilitación y mantenimiento, en el tramo de la muestra no se prevé la necesidad de reasentamiento involuntario. Se identificó la existencia de cinco puestos de venta de frutas que serán afectados de forma temporaria por las obras. El proyecto apoyará la relocalización temporaria de los puestos a lo largo de la vía. Debido a las características constructivas de los puestos, se prevé que esta relocalización se podrá realizar en un solo día, sin afectar el flujo de ventas.

Otros potenciales impactos sociales negativos incluyen: (i) afectaciones temporarias y parciales al tránsito, incluyendo a la seguridad vial; (ii) uso temporario de terrenos aledaños para establecer desvíos del tránsito durante las obras; (iii) potenciales tensiones con poblaciones locales por la llegada de una fuerza laboral externa; y (iv) potenciales impactos a sitios culturales. En el área de intervención del proyecto de la muestra no se ha identificado la presencia de poblaciones indígenas.

Debido a que se trata la rehabilitación y mantenimiento de una carretera existente que ya cuenta con un flujo vehicular considerable, no se espera que el proyecto tenga impactos indirectos y acumulativos significativos.

Vacíos de Información y Estrategia de Análisis

El proyecto que sirve de muestra cuenta con un estudio integral Técnico, Económico, Social y Ambiental (TESA) realizado en el año 2016. Este contiene un Plan Ambiental de Mantenimiento (PAM), con los siguientes elementos clave: (i) línea de base social y ambiental; (ii) evaluación de impactos; (iii) Plan de Prevención y Mitigación (PPM); (iv) Plan de Aplicación y Seguimiento Ambiental (PASA); y (v) Análisis de Riesgos y Plan de Contingencia.

Durante la fase de análisis, se deberá:

- Confirmar si son adecuadas la identificación de los riesgos y de los impactos ambientales y sociales, así como las medidas de manejo ambiental y social correspondientes; se complementarán aquellas de ser necesario.
- Analizar si se mantendrá el trazado existente sin necesidad de adquirir terrenos adicionales o realizar reasentamientos involuntarios.
- Confirmar la adecuada identificación de las afectaciones a los puestos de venta dentro del derecho de vía existente, y la pertinencia de las medidas de mitigación propuestas. De detectarse afectaciones económicas, se evaluará la necesidad de compensar por lucro cesante u otras medidas compensatorias.

- Realizar un análisis de actores relevantes en el área de intervención.
- Realizar un proceso de consulta con autoridades y poblaciones locales en el área de intervención del proyecto antes de la misión de análisis. Conforme los requerimientos de la OP-703, se deberá consultar las partes afectadas por lo menos una vez. Se deberá considerar todos los afectados (tipo de afectación, lugar de afectación, etc.) en el área de intervención del proyecto para definir la metodología de consulta y suministrar la información en los lugares, idiomas y formatos que permitan consultas de buena fe. Se deberán considerar y documentar sus puntos de vista en el diseño del proyecto, la identificación de impactos, y la definición de las medidas de mitigación correspondientes.
- Evaluar la pertinencia del programa de relacionamiento comunitario y elaborar un mecanismo de captación y resolución de quejas y reclamos.
- Analizar la adecuada inclusión de aspectos de género en la evaluación de impactos y medidas de gestión.
- Realizar una identificación de potenciales impactos arqueológicos y elaborar un procedimiento para hallazgos fortuitos (el análisis arqueológico del PAM no está enfocado en los potenciales impactos del proyecto).
- Analizar, a través de un análisis complementario, los impactos indirectos y acumulativos del proyecto. Sin embargo, por las características del proyecto el potencial de generar tales impactos parece limitado.
- Analizar las características del área protegida, los impactos potenciales a aquella, y la adecuación de las medidas de mitigación.
- Evaluar las medidas de mitigación estructurales y no estructurales propuestas en el diseño de las obras.
- Actualizar el análisis de capacidad institucional en temas socioambientales de ABC y definir de ser necesario actividades de fortalecimiento a consecuencia.

Proyectos seleccionados en el futuro en el marco de esta operación deberán estar guiados por un Marco de Gestión Ambiental y Social (MGAS), por definir durante la fase de análisis, a ser desarrollado en base a los MGAS de las dos operaciones precedentes similares. Este MGAS incluirá procedimientos detallados para la realización de evaluaciones de los impactos socioambientales, y solicitud de la no objeción del Banco para ciertos hitos en base a documentos socioambientales relevantes, y un marco de reasentamiento proporcional al grado de riesgo identificado.

Oportunidades para adicionalidad del BID (si las hubiera)

No se identificaron a la fecha.

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
OP-703 Política de Medio Ambiente y Cumplimiento de Salvaguardias				
B.2 Legislación y Regulaciones Nacionales	Cumplimiento de legislación y regulaciones locales	Sí	La muestra ya cuenta con licencia ambiental para las actividades contempladas.	Se incluirán criterios y procedimientos en el Marco de Gestión Ambiental y Social (MGAS) para proyectos que se incorporen a la operación.
B.3 Preevaluación y Clasificación	Preevaluación y clasificación de la operación	Sí	El programa ha sido clasificado en la categoría B.	Se incluirán criterios y procedimientos en el MGAS para proyectos que se incorporen al programa, (incluso categorización B).
B.4 Otros Factores de Riesgo	Capacidad institucional	Sí	ABC ha demostrado en el pasado una capacidad institucional media en temas socioambientales	Actualización del análisis de capacidad institucional en temas socioambientales y definición de actividades a consecuencia.
B.5 Requisitos de Evaluación y Planes Ambientales		Sí	Se cuenta con un estudio que no contiene análisis de impactos indirectos y acumulativos.	Se debe elaborar una evaluación de impactos ambientales y sociales indirectos y acumulativos. Según hallazgos de la fase de análisis, se podrá pedir otros complementos a los estudios existentes. Se incluirán criterios y procedimientos en el MGAS para proyectos que se incorporen al Programa.
B.5 Requisitos de Evaluación y Planes Sociales		Sí	El análisis social es superficial y falta identificar actores claves.	Se debe elaborar un análisis de actores y mejorar la identificación de actividades económicas.

				<p>Se debe verificar que no se requieren terrenos adicionales, así como la adecuada identificación de afectaciones económicas y su tratamiento.</p> <p>Se incluirán criterios y procedimientos en el MGAS para proyectos que se incorporen al programa.</p>
B.6 Consultas		Sí	<p>Todavía no se ha realizado proceso de consulta. Solamente se cuenta con acuerdos para el uso de buzones y obras en alcantarillas.</p>	<p>Se debe realizar un proceso de consulta para el proyecto de la muestra.</p> <p>Se incluirán criterios y procedimientos en el MGAS para proyectos que se incorporen al programa.</p>
B.7 Supervisión y Cumplimiento		Sí	<p>El Banco realizará misiones de supervisión para monitorear el cumplimiento con los lineamientos estipulados en los acuerdos del préstamo y estudios/planes de cada proyecto.</p>	<p>Se verificará que los costos y responsabilidades de implementación estén definidos (incluso con criterios y procedimientos en el MGAS aplicando a proyectos).</p> <p>El contrato de préstamo incluya las obligaciones ESHS del prestatario que se implementaran mediante el MGAS.</p>
B.8 Impactos Transfronterizos		No	<p>No se anticipa que la operación genere impactos transfronterizos que activen esta directiva.</p>	
B.9 Hábitats Naturales		Sí	<p>La zona de influencia del proyecto incluye hábitats naturales, incluso críticos.</p>	<p>Se verificará la adecuación del análisis de impactos a hábitats naturales y la pertinencia de las medidas contempladas.</p>

				Se incluirán criterios y procedimientos en el MGAS para proyectos que se incorporen al programa.
B.9 Especies Invasoras		No	No se anticipa el uso de especies invasores.	
B.9 Sitios Culturales		Sí	No se han identificado impactos del proyecto de la muestra.	Se debe identificar impactos arqueológicos y elaborar procedimientos para hallazgos fortuitos. Se incluirán criterios y procedimientos en el MGAS para proyectos que se incorporen al programa.
B.10 Materiales Peligrosos		Sí	Las obras 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. Se incluirán criterios y procedimientos en el MGAS para proyectos que se incorporen al programa.
B.11 Prevención y Reducción de la Contaminación		Sí	Las obras implicarán impactos ambientales (como ruido, polvo, gases, etc.).	Se asegurará que los planes de manejo de las obras incluyan las medidas adecuadas. Se incluirán criterios y procedimientos en el MGAS para proyectos que se incorporen al programa.
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 instrumento flexible.	
B.14 Préstamos Multifase o Repetidos		No	No hay problemas ambientales significativos resultantes de operaciones previas con	

			el mismo organismo ejecutor que justifiquen activar esta directiva.	
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	Se incluirá en los pliegos de licitación para firmas supervisoras y de construcción el requisito de cumplir con el marco socioambiental acordado con el Banco.	Se incluirán criterios y procedimientos en el MGAS para proyectos que se incorporen al programa.
OP-704 Política de Gestión del Riesgo de Desastres Naturales				
Evaluación del Riesgo de Desastres		Sí – Nivel moderado	Por su localización y el tipo de actividades contempladas en la operación, se consideró moderado el nivel de riesgos de desastres (por riesgo de deslizamientos e inundaciones en particular).	Se evaluarán las medidas de mitigación estructurales y no estructurales propuestas en el diseño de las obras. Se incluirán criterios y procedimientos en el MGAS para proyectos que se incorporen al programa.
Plan de Acción del Riesgo de Desastres		No	El nivel de riesgo identificado no requiere un plan de acción específico.	
OP-710 Política Operativa sobre Reasentamiento Involuntario				
Minimización del Reasentamiento		Sí	No se anticipa necesidad de reasentamiento físico en el proyecto de la muestra, pero existe la	Se incluirá un marco de reasentamiento en el MGAS para proyectos que se incorporen al programa.
Consultas del Plan de Reasentamiento		Sí	posibilidad que se necesite - en particular en otros proyectos del programa.	Se incluirán criterios y procedimientos en el MGAS para proyectos que se incorporen al programa.

Análisis del Riesgo de Empobrecimiento		Sí	No se anticipa necesidad de reasentamiento en el proyecto de la muestra, pero existe la posibilidad que se necesite - en particular en otros proyectos del programa.	Se incluirá este requerimiento en el MGAS para los proyectos adicionales del programa.
Plan de Reasentamiento o Marco de Reasentamiento (Previo a la Misión de Análisis / Aprobación del Directorio)		Sí	<p>No se anticipa necesidad de reasentamiento en el proyecto de la muestra, pero existe la posibilidad que se necesite - en particular en otros proyectos del programa.</p> <p>No se anticipa necesidad de reasentamiento en el proyecto de la muestra, pero existe la posibilidad que se necesite - en particular en otros proyectos del programa.</p>	Se incluirán criterios y procedimientos en el MGAS para proyectos que se incorporen al programa.
Programa de Restauración del Modo de Vida		Sí	Se identificó afectación a puestos de venta en la muestra y existe la posibilidad que se necesite en otros proyectos del programa.	<p>Se analizará la necesidad de este tipo de programa para los puestos de venta de la muestra.</p> <p>Se incluirán criterios y procedimientos en el MGAS para subproyectos que se incorporen al programa.</p>
Consentimiento (Pueblos Indígenas y otras Minorías Étnicas Rurales)		Sí	No se anticipa necesidad de reasentamiento en el proyecto de la muestra, pero existe la posibilidad que se necesite en otros proyectos del programa.	Se incluirán criterios y procedimientos en el MGAS para proyectos que se incorporen al programa.
OP-765 Política Operativa sobre Pueblos Indígenas				

Evaluación Sociocultural		Sí	No se ha identificado presencia de poblaciones indígenas en el proyecto de la muestra, pero existe la posibilidad de su presencia en otros proyectos del programa.	Se incluirán criterios y procedimientos en el MGAS para proyectos que se incorporen al programa.
Negociaciones de Buena Fe		Sí	No se ha identificado presencia de poblaciones indígenas en el proyecto de la muestra, pero existe la posibilidad de su presencia en otros proyectos del programa.	Se incluirán criterios y procedimientos en el MGAS para proyectos que se incorporen al programa.
Acuerdos con Pueblos Indígenas Afectados		Sí	No se ha identificado presencia de poblaciones indígenas en el proyecto de la muestra, pero existe la posibilidad de su presencia en otros proyectos del programa.	Se incluirán criterios y procedimientos en el MGAS para proyectos que se incorporen al programa.
Plan o Marco de Protección, Compensación y Desarrollo de Pueblos Indígenas previo a Aprobación del Directorio		Sí	No se ha identificado presencia de poblaciones indígenas en el proyecto de la muestra, pero existe la posibilidad de su presencia en otros proyectos del programa.	Se incluirán criterios y procedimientos en el MGAS para proyectos que se incorporen al programa.
Evaluación y Tratamiento de Cuestiones Discriminatorias		Sí	No se ha identificado presencia de poblaciones indígenas en el proyecto de la muestra, pero existe la posibilidad de su presencia en otros proyectos del programa.	Se incluirán criterios y procedimientos en el MGAS para proyectos que se incorporen al programa.
Impactos Transfronterizos Afrontados		No	No se anticipan en la operación.	

Impactos sobre Pueblos Indígenas Aislados		No	No se podrán incluir proyectos con este tipo de impactos en la operación.	Se incluirá este criterio en el MGAS para subproyectos que se incorporen al programa.
OP-761 Política Operativa sobre Igualdad de Género en el Desarrollo				
Exclusión Basada en el Género Afrontada		Sí	No se anticipa este riesgo en la muestra por el tipo de actividades contempladas, pero existe la posibilidad de su presencia en otros proyectos del programa.	Se incluirán criterios y procedimientos en el MGAS para proyectos que se incorporen al programa.
Acceso Equitativo a Beneficios del proyecto / Medidas de Compensación		Sí	El PAM no tiene medidas diferenciadas por género.	Se verificará que no existe discriminación de género en el acceso a los beneficios y las medidas de compensación del proyecto. Se incluirán criterios y procedimientos en el MGAS para proyectos que se incorporen al programa.
Impacto Desigual de Cargas Afrontado		Sí	El análisis de impacto social no considero este tipo de impactos.	Se evaluará la posibilidad de impacto desigual para la muestra. Se incluirán criterios y procedimientos en el MGAS para proyectos que se incorporen al programa.
Desglose de Información de Impacto por Género		Sí	No se ha identificado impactos diferenciados por género para la muestra.	Se complementará la evaluación de impacto con un análisis diferenciado por género. Se incluirán criterios y procedimientos en el MGAS para proyectos que se incorporen al programa.

Consulta a Mujeres Afectadas		Sí		Se incluirán criterios y procedimientos en el MGAS para proyectos que se incorporen al programa.
OP-102 Política de Acceso a la Información				
Divulgación de Evaluaciones Ambientales y Sociales Previo a la Misión de Análisis		Sí	Requerido para este tipo de operaciones.	El Banco publicará los estudios socioambientales con sus complementos y un borrador de MGAS (que incluye el marco de reasentamiento) previo a la Misión de Análisis.
Divulgación de PGAS/MGAS, PRI/MRI, PPI/MPI finales Previo a la Aprobación del Directorio		Sí	Requerido para este tipo de operaciones.	El Banco publicará las versiones finales de los documentos antes de la aprobación por el Directorio.
Disposiciones para la Divulgación de Documentos Ambientales y Sociales durante la Implementación del proyecto		Sí	Durante la ejecución del Programa se publicarán los documentos ambientales y sociales necesarios para los proyectos que serán financiados por el programa.	Inclusión en el MGAS de procedimientos para la publicación de estos documentos para proyectos que se incorporen a la operación.

ÍNDICE DE TRABAJO SECTORIAL CONCLUIDO Y PROPUESTO

Estudio	Descripción	Responsable	Fechas esperadas para conclusión	Referencias y enlaces electrónicos
Estrategia del BID con Bolivia 2016-2020	La estrategia del Banco con el País definió siete áreas prioritarias: (i) transporte; (ii) agua y saneamiento; (iii) energía; (iv) desarrollo infantil temprano; (v) salud; (vi) educación; y (vii) fortalecimiento de la gestión pública. Adicionalmente, se previeron acciones transversales de apoyo en temas de pueblos indígenas y cambio climático.	BID	11/2016	IDBDocs#40753832
Plan de Desarrollo Económico y Social (PDES) 2016-2020	El PDES, consolida los logros alcanzados desde el 2006 en la implementación de la Revolución Democrática Cultural, así como también establece los desafíos de construir un Estado Plurinacional que basa su accionar en la construcción del horizonte histórico del <i>Vivir Bien</i> y establece los lineamientos y metas en todos los sectores hasta el 2020.	Gobierno de Bolivia	2015	IDBDocs#40754070
Informe de Gestión 2015 sobre la Red Vial Fundamental	Informe sobre las actividades desarrolladas por la ABC, referidas a sus tres acciones principales: Construcción, Conservación Vial y Socio Ambiental de la gestión 2015; relación de metas y objetivos cumplidos de acuerdo a programación inicial.	ABC	2016	IDBDocs#40754071
Estudios Técnicos	Estudio Integral Técnico, Económico, Social y Ambiental (TESA) para el diseño de Obras de Mantenimiento Periódico en la Red Vial Fundamental-Subtramo III, Mairana - Bermejo.	ABC	11/2016	IDBDocs#40753865
	Evaluación Económica - Subtramo III, Mairana - Bermejo.	ABC	11/2016	IDBDocs#40753867
	Estudio de Impacto Ambiental - Subtramo III, Mairana - Bermejo.	ABC	11/2016	IDBDocs#40753878
Actualización y complementación de Estudios Técnicos y Socio Ambientales	Actualización y complementación del estudio técnico, diseños de sobre carpetas, costos y presupuestos.	ABC	03/2017	A ser incluidos en el POD
	Actualización de la evaluación económica y financiera.	BID (a contratar)	03/2017	A ser incluidos en el POD
	En base al IGAs se realizará la actualización del EIA.	ABC	03/2017	A ser incluidos en el POD
Análisis Institucional de la ABC	Actualización de la Evaluación Institucional de la ABC (SECI).	ABC/BID	03/2017	A ser incluidos en el POD

CONFIDENCIAL

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