

BOLIVIA

PERFIL DE PROYECTO

I. DATOS BÁSICOS

Título del proyecto:	Programa de Preinversión en Proyectos Estratégicos de Transporte.		
Número del proyecto:	BO-L1056.		
Equipo de proyecto:	Rodolfo Huici (INE/TSP), jefe de equipo; Juan Manuel Leño (TSP/CPR); Enrique Sossa (TSP/CBO); Rafael Acevedo Daunas, René Cortés, Nicolás Dei Castelli y Giovanna Mahfouz (INE/TSP); Zoraida Arguello (PDP/CBO), Roberto Laguado (PDP/CBO), y Hyun Jung Lee (LEG/SGO).		
Prestatario:	Estado Plurinacional de Bolivia.		
Organismo ejecutor:	El Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda (MOSV), a través de su Viceministerio de Transportes (VMT); y la Administradora Boliviana de Carreteras (ABC).		
Plan de financiamiento:	BID (FOE):	US\$	4.740.000
	BID (CO):	US\$	11.060.000
	Total:	US\$	15.800.000
Salvaguardias	Políticas Identificadas	OP-703, OP-102, OP-710, OP-765, OP-704 (B.01, B.02, B.03, B.04, B.07 y B.17)	
	Clasificación	C	

II. JUSTIFICACIÓN GENERAL Y OBJETIVOS

A. Antecedentes

- 2.1 Bolivia es un país con condiciones topográficas difíciles, baja densidad de población y una base económica geográficamente dispersa estructurada sobre el Sector Primario. Esta realidad resulta en altos costos operativos y reducidas escalas de producción que combinados generan costos de transporte comparativamente superiores a los de otros países de la Región. Asimismo, su condición mediterránea incrementa el costo de acceder a los principales mercados. En este contexto, el sector transporte opera bajo los siguientes condicionantes: (i) altos costos de transporte agravados por el estado de la infraestructura, el cruce de fronteras y las ineficiencias de la industria transportadora; (ii) la climatología extrema, que afecta el estado de la infraestructura, contrapuesta con la necesidad de tener condiciones de transitabilidad permanente en todas las vías de comunicación; (iii) el tamaño territorial y la dispersión de la población; (iv) costos altos de construcción de obras por la agreste topografía; (v) la limitada disponibilidad de recursos y la alta

dependencia en el financiamiento externo; (vi) el profundo proceso de cambio institucional y una organización político-territorial que otorga autonomía a los niveles subnacionales de gobierno; y (vii) la disponibilidad de los recursos para inversión en el sector principalmente en cabeza de los gobiernos subnacionales y no de las agencias nacionales.

- 2.2 La infraestructura de transporte está constituida por carreteras, líneas ferroviarias, vías fluviales y aeropuertos. Cada uno de los modos juega un papel especial en las diferentes regiones. Sin embargo, por nivel de desarrollo y funcionalidad, el modo preponderante es la carretera. Este modo también recibe la mayor inversión pública en infraestructura y tiene la mayor cobertura en todo el país.
- 2.3 En la última década se produjeron diversas reformas y contrarreformas del estado. En la organización actual, el sector transporte se encuentra bajo la órbita del Viceministerio de Transporte (VMT) del Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda (MOSV). El VMT tiene por función actuar como entidad rectora del sector, fijando lineamientos de política, actuando como entidad de planificación sectorial, coordinando actividades e incluso, efectuando algunas funciones de regulación y control. El Ministerio de Defensa Nacional (MDN) participa en el transporte fluvial, lacustre y aéreo. Bajo el MOSV y el MDN actúan diversas instituciones públicas cuya capacidad institucional es, en general, deficiente. El subsector de carreteras presenta una reforma reciente (2006), Ley N° 3597 del 27 de octubre de 2006 mediante la cual creó la Administradora Boliviana de Carreteras (ABC), a cargo de la Red Vial Fundamental (RVF) y Vías Bolivia (VB), a cargo de la recaudación del peaje y el control de pesos y dimensiones vehiculares.
- 2.4 El Gobierno de Bolivia (GdB) ha definido en el Plan Nacional de Desarrollo y en el Plan de Gobierno las políticas y estrategias de intervención en el sector Transporte; dichas políticas definen como lineamientos: (i) vertebración interna e integración externa; (ii) inversiones eficientes en infraestructura de transporte; y (iii) recuperación del patrimonio y del rol conductor del Estado.

B. Interconexión Ferroviaria

- 2.5 Entre las prioridades gubernamentales en materia de infraestructura de transporte está la concreción de la interconexión de sus redes ferroviarias andina, que sirve el oeste del país y tiene centro las ciudades de Viacha, Oruro y Cochabamba, con la oriental, que atiende la parte este del país, con centro en la ciudad de Santa Cruz. Unir ambas redes implica construir alrededor de 400 km de vías nuevas.
- 2.6 La interconexión ferroviaria favorecerá la integración territorial y económica del país y alentará el intercambio y el movimiento de mercaderías con los países de la región generando un nuevo corredor transversal este-oeste que vincularía ambos océanos. El nuevo corredor ferroviario bioceánico se iniciaría en el puerto de Santos, Estado de San Pablo, Brasil, sobre el Atlántico, y se extendería hasta el océano Pacífico alcanzando un puerto chileno a definir (muy probablemente Arica, sin descartar otras opciones) y/o, algún puerto del Perú (Ilo, Matarani).

- 2.7 La interconexión ferroviaria ha sido reiteradamente estudiada y estos análisis indicaron que hay varias alternativas posibles con distintas características físicas (altura, pendientes y radios de curvatura), aspectos determinantes de la capacidad de carga de los trenes que podrían circular por las vías.
- 2.8 El GdB constituyó una Comisión de Trabajo para el Corredor Bioceánico, integrada por diversos representantes del sector público boliviano; esta Comisión está trabajando en la definición de la traza, analizando cuál de las opciones es la más conveniente, desde una perspectiva multicriterio. Definida la traza, se requerirá la profundización de los estudios en un conjunto de aspectos que conducen a su mayor definición que, entre otras temáticas, incluye el análisis de alternativas dentro del mismo trazado que conduzcan a su optimización, el análisis de suelos mediante modelos digitales, la desagregación y análisis en mayor detalle de los costos de construcción inicialmente estimados, y la confirmación de que el proyecto es compatible con los criterios ambientales vigentes. Los estudios que surjan a partir de las decisiones gubernamentales formarían parte del componente ferroviario del presente Programa.

C. Red Vial Fundamental

- 2.9 La red vial, de 74.740 km de longitud, está dividida en tres niveles funcionales, coincidentes con la estructura política del país. La Red Vial Fundamental (RVF), dependiente del gobierno nacional, incluye los tramos más importantes y de mayor demanda (15.963 km). La red vial departamental (19.285 km) está administrada por las Gobernaciones. La red vial municipal (caminos vecinales; 39.492 km) está administrada por los Gobiernos Municipales. Bolivia posee solamente el 7% de su red total pavimentada; para la RVF, las vías pavimentadas representan el 30%, las vías con ripio el 49%, y las vías de tierra el 21%. Estos valores son indicativos del esfuerzo que el país requiere realizar para mejorar las condiciones de conectividad y transitabilidad.
- 2.10 En lo que respecta al Plan de Gobierno, éste establece cuatro grandes líneas de acción: (i) la integración de las capitales de departamento mediante accesos pavimentados; (ii) el desarrollo de los corredores de integración que mejoren la vinculación de Bolivia con los países vecinos y el resto del mundo; (iii) la priorización de la conectividad con áreas fronterizas, como parte del proceso de integración territorial y vinculación internacional (conexión fronteriza prioritaria con 21 puntos de acceso a países limítrofes); y (iv) mejora de la infraestructura vial en áreas productivas, con vistas a mejorar su competitividad.
- 2.11 La ABC define su intervención en la RVF como la implementación de: (i) un programa de conservación (plan marco); y (ii) un programa de mejoramiento y ampliación. El programa de conservación identifica diversos niveles de intervención, desde el mantenimiento rutinario y periódico y trabajos de intervención sencilla (mejoramientos), hasta intervenciones más costosas y complicadas (rehabilitaciones). La política gubernamental es que estas intervenciones sean financiadas con recursos propios. El programa de mejoramiento y ampliación busca recuperar aquellas vías que tienen sus

pavimentos deteriorados más allá de su posible recuperación por medio de actividades de mantenimiento periódico, así como extender el mayor tiempo posible la vida útil de la carretera hasta que sea necesario su mejoramiento o rehabilitación y el cambio de condición de la red (de caminos de tierra o afirmados a caminos pavimentados). Estas intervenciones se financiarían principalmente con recursos de la cooperación internacional, y constituyen el objeto de los estudios a ser realizados en el marco del componente vial de este Programa.

III. OBJETIVOS Y RESULTADOS ESPERADOS

- 3.1 Los objetivos del Programa son: (i) determinar la viabilidad de la interconexión ferroviaria y el Corredor Bioceánico; y (ii) desarrollar una cartera de proyectos para la RVF, que dé continuidad a su programa de mejoramiento y ampliación.
- 3.2 Las actividades del Programa contribuirán a la definición de proyectos ferroviarios y viales que permitirán: (i) reducir los costos de transporte y tiempo de viaje mediante interconexión de redes ferroviarias y la mejora de las condiciones de transitabilidad vial, lo que significará mejorar las condiciones de competitividad del aparato productivo del país; (ii) mejorar las condiciones de seguridad de los corredores viales, con la consiguiente reducción de accidentes de tránsito; (iii) reservar el patrimonio vial, a través de la rehabilitación de tramos de RVF; y (iv) mejorar la transitabilidad y funcionalidad de la RVF.
- 3.3 **Componente 1. Estudios ferroviarios.** Comprenderá los estudios destinados a analizar la viabilidad de la interconexión ferroviaria y el Corredor Bioceánico. Estos cubrirán un conjunto amplio de aspectos, entre los que se encuentran los siguientes: revisión y profundización de las demandas de mediano y largo plazo; opciones posibles respecto del trazado; modelo operativo a implementar; definición técnica y costos de inversión en vías, señalamiento y comunicaciones; definición técnica y costos de inversión adicionales en infraestructura, no asociadas directamente a la interconexión; definición técnica, dimensionamiento y costos de material rodante; costos de operación ferroviarios; proyecciones financieras; fuentes de financiamiento de los distintos componentes del corredor; evaluación económico-social; análisis ambiental de alternativas de trazado, evaluación ambiental estratégica de la alternativa de trazado seleccionada y estudio de impacto ambiental de la alternativa seleccionada; estimación de los cambios en la “matriz de transporte”; arreglo institucional necesario; acuerdos comerciales e internacionales necesarios; y aspectos regulatorios.
- 3.4 **Componente 2. Estudios viales.** Comprenderá estudios técnicos de ingeniería, económicos y socio-ambientales de tramos de la RVF, entre los que se han identificado inicialmente: (i) Nazacara – Ito IV, 110 km, ubicado en el Departamento de La Paz; (ii) Trinidad – Puerto Ustarez, 330 km, Departamento del Beni; (iii) Hornillos-Impora-Las Carreras, 100 km, Departamentos de Potosí, Chuquisaca y Tarija; (iv) Villazón – Padcaya, 165 km, Departamentos de Potosí y Tarija; (v) Entre Ríos – Palos Blancos, 76 km, Departamento de Tarija; (vi) San Pedro – La Enconada, 81 km, Departamento de Santa Cruz; (vii) Boyuibe – El

Espino, 187 km, Departamentos de Santa Cruz y Chuquisaca; y (viii) Huarina – Escoma, 97 km, Departamento de La Paz.

IV. ASPECTOS TECNICOS Y CONOCIMIENTO SECTORIAL

- 4.1 *Estrategia del Banco.* La estrategia vigente (GN-2485-2) tiene entre sus objetivos el crecimiento económico, el empleo y la gobernabilidad mediante el impulso a la productividad, la competitividad y la infraestructura productiva. Este Programa es consistente con estos criterios ya que contribuirá a reducir los costos de transporte y tiempo de viaje, preservar el patrimonio vial del país y mantener la transitabilidad y funcionalidad de la RVF, e integrar las redes ferroviarias, concretando el corredor bioceánico, que constituirá el principal corredor ferroviario del país y un importante vínculo en la integración de los países del cono sur. También es consistente con los objetivos generales y estratégicos de la Estrategia Institucional para el Noveno Aumento General de Capital, que establece la *Integración internacional competitiva a nivel regional y mundial* como una de sus prioridades sectoriales.

V. SALVAGUARDIAS Y ASPECTOS FIDUCIARIOS

- 5.1 **Salvaguardias.** Se prevé que el Programa no generará impactos negativos significativos pues se trata de estudios, los cuales tendrán en cuenta los posibles impactos sociales y ambientales, y sus correspondientes medidas de mitigación, que pudieran derivar de la ejecución de los proyectos de construcción y rehabilitación de infraestructura de transporte que son objeto de los mismos. Teniendo en cuenta la Política de Medio Ambiente y Cumplimiento de Salvaguardas (OP-703), la naturaleza y objetivos del Programa y sus impactos y riesgos ambientales y socioculturales, se recomienda que esta operación sea Categoría “C”. Las Políticas identificadas son: OP-703, OP-102, OP-710, OP-765, OP-704.
- 5.2 **Aspectos Fiduciarios.** Habrán dos organismos ejecutores: el Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda (MOSV) realizará las tareas de administración, supervisión y evaluación del componente ferroviario, mediante su Viceministerio de Transportes (VMT); y la ABC hará lo propio con el componente vial. La evaluación de la capacidad institucional y fiduciaria de la ABC, ya realizada por el Banco, permite concluir que ésta cuenta con la capacidad y experiencia suficiente para llevar a cabo las adquisiciones, desembolsos, justificaciones, reportes, monitoreo y seguimiento respectivo.

VI. RECURSOS Y CRONOGRAMA

- 6.1 Los principales hitos de preparación son: (i) presentación del Borrador de Propuesta al OPC, 19 de octubre; (ii) negociación del Contrato de Préstamo, noviembre; (iii) tratamiento de la operación por el Directorio, 8 de diciembre. El Anexo V presenta un detalle de los recursos administrativos, por un valor de US\$60.000 (misiones US\$ 33.000 y Consultorías US\$27.000).

ANEXO I

“INFORMACION CONFIDENCIAL”

Informe de Selección de Políticas de Salvaguardias

PROJECT DETAILS	IDB Sector	TRANSPORTATION
	Type of Operation	Investment Loan
	Additional Operation Details	
	Investment Checklist	Infrastructure Road and Rail
	Team Leader	Huici, Rodolfo F. (RODOLFOH@iadb.org)
	Project Title	Pre-investment Fund for Strategic Transport Projects
	Project Number	BO-L1056
	Safeguard Screening Assessor(s)	Huici, Rodolfo F. (RODOLFOH@iadb.org)
	Assessment Date	2010-09-07
	Additional Comments	Este es un préstamo de cooperación técnica. El alcance de los estudios cumplirá con lo establecido en las políticas OP-703, OP-102, OP-710, OP-765, OP-704 y las guías de implementación asociadas.

SAFEGUARD POLICY FILTER RESULTS	Type of Operation	Loan Operation	
	Safeguard Policy Items Identified (Yes)	The Bank will make available to the public the relevant Project documents.	Disclosure of Information Policy (B.01)
		The operation is in compliance with environmental laws and regulations of the country where the operation is being implemented (including national obligations established under ratified Multilateral Environmental Agreements).	(B.02)
		The operation (including associated facilities) will be screened and classified according to their potential environmental impacts.	(B.03)
		The Borrower/Executing Agency exhibits weak institutional capacity for managing environmental and social issues.	(B.04)
		The Bank will monitor the executing agency/borrower's compliance with all safeguard requirements stipulated in the loan agreement and project operating or credit regulations.	(B.07)
		Suitable safeguard provisions for procurement of goods and services in Bank financed projects may be incorporated into project-specific loan agreements, operating regulations and bidding documents, as appropriate, to ensure environmentally responsible procurement.	(B.17)
	Potential Safeguard Policy Items(?)	No potential issues identified	
	Recommended Action:	Operation has triggered 1 or more Policy Directives; please refer to appropriate Directive(s). Complete Project Classification Tool. Submit Safeguard Policy Filter Report, PCD (or equivalent) and Safeguard Screening Form to ESR.	
ASSESSOR DETAILS		Name of person who completed screening:	Huici, Rodolfo F. (RODOLFOH@iadb.org)
		Title:	Senior Economis (INE/TSP)
		Date:	2010-09-07

Forma para Clasificación de Proyectos (SSF)

PROJECT DETAILS	IDB Sector	TRANSPORTATION
	Type of Operation	Investment Loan
	Additional Operation Details	
	Country	BOLIVIA
	Project Status	
	Investment Checklist	Infrastructure Road and Rail
	Team Leader	Huici, Rodolfo F. (RODOLFOH@iadb.org)
	Project Title	Pre-investment Fund for Strategic Transport Projects
	Project Number	BO-L1056
	Safeguard Screening Assessor(s)	Huici, Rodolfo F. (RODOLFOH@iadb.org)
	Assessment Date	2010-09-07
	Additional Comments	Este es un préstamo de cooperación técnica. El alcance de los estudios cumplirá con lo establecido en las políticas OP-703, OP-102, OP-710, OP-765, OP-704 y las guías de implementación asociadas.

PROJECT CLASSIFICATION SUMMARY	Project Category: C	Override Rating:	Override Justification:
			Comments: Este es un préstamo de cooperación técnica. El alcance de los estudios cumplirá con lo establecido en las políticas OP-703, OP-102, OP-710, OP-765, OP-704 y las guías de implementación asociadas.
	Condition s/ Recommendations	<ul style="list-style-type: none"> No environmental assessment studies or consultations are required for Category "C" operations. Some Category "C" operations may require specific safeguard or monitoring requirements (Policy Directive B.3). Where relevant, these operations will establish safeguard, or monitoring requirements to address environmental and other risks (social, disaster, cultural, health and safety etc.). The Project Team must send the PP or PCD (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. 	

SUMMARY OF IMPACTS/RISKS AND POTENTIAL SOLUTIONS	Identified Impacts/Risks	Potential Solutions
ASSESSOR DETAILS	Name of person who completed screening:	Huici, Rodolfo F. (RODOLFOH@iadb.org)
	Title:	Senior Economist (INE/TSP)
	Date:	2010-09-07

PROGRAMA DE PREINVERSIÓN EN PROYECTOS ESTRATÉGICOS DE TRANSPORTE
ESTRATEGIA PARA SALVAGUARDAS AMBIENTALES Y SOCIALES (ESS)

1. La estrategia ambiental y social diseñada está caracterizada por la naturaleza de la operación, siendo ésta un préstamo de cooperación técnica donde los recursos, si bien de cuantía importante, se destinarán exclusivamente a la realización de estudios de factibilidad económica, técnica y ambiental de infraestructura vial y ferroviaria.
2. Los componentes de esta operación son los siguientes:
3. **Componente 1. Estudios ferroviarios.** Comprenderá los estudios destinados a analizar la viabilidad de la interconexión ferroviaria y el corredor bioceánico. Estos cubrirán un conjunto amplio de aspectos, entre los que se encuentran los siguientes: revisión y profundización de las demandas de mediano y largo plazo; opciones posibles respecto del trazado; modelo operativo a implementar; definición técnica y costos de inversión en vías, señalamiento y comunicaciones; definición técnica y costos de inversión adicionales en infraestructura, no asociadas directamente a la interconexión; definición técnica, dimensionamiento y costos de material rodante; costos de operación ferroviarios; proyecciones financieras; fuentes de financiamiento de los distintos componentes del corredor; evaluación económico-social; evaluación de impacto ambiental; estimación de los cambios en la “matriz de transporte”; arreglo institucional necesario; acuerdos comerciales e internacionales necesarios; y aspectos regulatorios.
4. Dentro de los estudios ferroviarios, los análisis ambientales que se han identificado a priori serían los siguientes: (i) análisis ambiental de alternativas de trazado; (ii) evaluación ambiental estratégica de la alternativa de trazado seleccionada y los impactos directos e indirectos que la interconexión ferroviaria generará sobre el sistema de transporte en general y sobre los diversos componentes del medio dentro del área de influencia que se identifique; y (iii) estudio de impacto ambiental de la alternativa seleccionada con un plan de manejo socio ambiental específico.
5. **Componente 2. Estudios viales.** Comprenderá estudios técnicos de ingeniería, económicos y socio-ambientales de tramos de la RVF, entre los que se han identificado inicialmente: (i) Nazacara – Ito IV, 110 km, ubicado en el Departamento de La Paz; (ii) Trinidad – Puerto Ustarez, 330 km, Departamento del Beni; (iii) Hornillos-Impora-Las Carreras, 100 km, Departamentos de Potosí, Chuquisaca y Tarija; (iv) Villazón – Padcaya, 165 km, Departamentos de Potosí y Tarija; (v) Entre Ríos – Palos Blancos, 76 km, Departamento de Tarija; (vi) San Pedro – La Enconada, 81 km, Departamento de Santa Cruz; (vii) Boyuibe – El Espino, 187 km, Departamentos de Santa Cruz y Chuquisaca; y (viii) Huarina – Escoma, 97 km, Departamento de La Paz.
6. Dada la naturaleza de rehabilitación y mejoramiento de corredores viales existentes y consolidados, obras que se realizarían sobre el derecho de vía existente, no se espera que las mismas ocasionen mayores impactos ambientales. Los estudios incorporarán el análisis de los aspectos socio-ambientales correspondientes a este tipo de actividades. De ser necesarios cambios de trazado que impliquen la afectación de nuevas áreas, se harán los estudios de impacto correspondientes. En cualquier caso, los proyectos irán acompañados de planes de manejo social y ambiental que aseguren un manejo adecuado de las obras y el cumplimiento de la legislación ambiental boliviana y las políticas del Banco.
7. En este contexto, el Programa no requiere un Informe de Gestión Ambiental y Social (IGAS) que integre el POD (Programa Operativo de Desarrollo) de la operación. Merece destacarse que durante la ejecución de la operación serán de aplicación las políticas de salvaguardias ambientales y sociales siguientes: OP-703, OP-102, OP-710, OP-765, OP-704 (B.01, B.02, B.03, B.04, B.07 y B.17).

INFORMACION CONFIDENCIAL