

DOCUMENTO DEL BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO

**BOLIVIA**

**PROGRAMA DE PREINVERSIÓN EN  
PROYECTOS ESTRATÉGICOS DE TRANSPORTE  
(BO-L1056)**

**PROPUESTA DE PRÉSTAMO**

Este documento fue preparado por el Equipo de Proyecto compuesto por: Rodolfo Huici (INE/TSP), Jefe de Equipo, Rafael Acevedo Daunas (INE/TSP), René Cortés (INE/TSP), Nicolás Dei Castelli (INE/TSP), Giovanna Mahfouz (INE/TSP), Juan Manuel Leño (TSP/CPR), Enrique Sossa (TSP/CBO), Ernesto Monter (VPS/ESG), Zoraida Argüello (CAN/CBO), Roberto Laguado (CAN/CBO) y Hyun Jung Lee (LEG/SGO).

## ÍNDICE

I.	DESCRIPCIÓN DEL PROGRAMA Y MONITOREO DE RESULTADOS .....	2
A.	Antecedentes, problema, estrategia y justificación .....	2
B.	Objetivo y componentes .....	6
C.	Costos y financiamiento .....	9
D.	Marco de Resultados e indicadores claves .....	9
II.	Estructura de Financiamiento y Principales Riesgos .....	10
A.	Instrumentos financieros.....	10
B.	Riesgos ambientales y sociales .....	10
C.	Riesgo fiduciario.....	11
D.	Otros temas y riesgos.....	11
III.	PLAN DE IMPLEMENTACIÓN Y ADMINISTRACIÓN .....	12
A.	Resumen de medidas de implantación.....	12
B.	Resumen de medidas para el monitoreo de resultados .....	13
C.	Resumen de acuerdos para el monitoreo de resultados .....	13

ANEXOS	
ANEXO I:	Este Programa no requiere de <a href="#">Matriz DEM</a>
ANEXO II:	Marco de Resultados
ANEXO III	Resumen de Plan de Adquisiciones

ENLACES ELECTRÓNICOS
REQUERIDOS
<ol style="list-style-type: none"><li>1. Planes Operativos Anuales - POA <a href="http://idbdocs.iadb.org/WSDocs/getDocument.aspx?DOCNUM= 35385254">http://idbdocs.iadb.org/WSDocs/getDocument.aspx?DOCNUM= 35385254</a></li><li>2. Esquema de Monitoreo y Evaluación <a href="http://idbdocs.iadb.org/WSDocs/getDocument.aspx?DOCNUM=35386206">http://idbdocs.iadb.org/WSDocs/getDocument.aspx?DOCNUM=35386206</a></li><li>3. Plan de Adquisiciones <a href="http://idbdocs.iadb.org/WSDocs/getDocument.aspx?DOCNUM=35385273">http://idbdocs.iadb.org/WSDocs/getDocument.aspx?DOCNUM=35385273</a></li><li>4. Salvaguardas y de Clasificación de Proyectos (SSF) <a href="http://idbdocs.iadb.org/WSDocs/getDocument.aspx?DOCNUM=35385440">http://idbdocs.iadb.org/WSDocs/getDocument.aspx?DOCNUM=35385440</a></li></ol>
OPCIONAL
<ol style="list-style-type: none"><li>1. Mapas <a href="http://idbdocs.iadb.org/WSDocs/getDocument.aspx?DOCNUM=35402912">http://idbdocs.iadb.org/WSDocs/getDocument.aspx?DOCNUM=35402912</a></li><li>2. Cuadro de costos del Programa <a href="http://idbdocs.iadb.org/WSDocs/getDocument.aspx?DOCNUM=35385864">http://idbdocs.iadb.org/WSDocs/getDocument.aspx?DOCNUM=35385864</a></li></ol>

**ABREVIACIONES**

ABC	Administradora Boliviana de Carreteras
BID	Banco Interamericano de Desarrollo
GdB	Gobierno de Bolivia
IGAS	Informe de Gestión Ambiental y Social
MGAS	Marco de Gestión Ambiental y Social
MOPSV	Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda
PIB	Producto Interno Bruto
PND	Plan Nacional de Desarrollo
POA	Plan Operativo Anual
RVF	Red Vial Fundamental
TESA	Estudios Técnicos de Ingeniería, Económicos y Socio Ambientales
UTF	Unidad Técnica de Ferrocarriles
VMT	Viceministerio de Transportes

**RESUMEN DEL PROYECTO**  
**BOLIVIA**  
**PROGRAMA DE PREINVERSIÓN EN PROYECTOS ESTRATÉGICOS DE TRANSPORTE**  
**(BO-L1056)**

TÉRMINOS Y CONDICIONES FINANCIERAS					
Beneficiario: Estado Plurinacional de Bolivia			Financiamiento	CO	FOE
			Plazo de amortización	30 años	40 años
Organismo Ejecutor: Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda (MOPSV), a través de su Viceministerio de Transportes (VMT); y la Administradora Boliviana de Carreteras (ABC).			Periodo de gracia	6 años	40 años
Fuente	Monto (US\$)	%	Periodo de desembolso	4 años	4 años
BID (FOE)	4.740.000	30	Tasa de interés:	Libor-Fija	0,25%
BID (CO)	11.060.000	70	Inspección y vigilancia	*	N/A
Local			Comisión de Crédito	*	N/A
Total	15.800.000	100	Moneda: (i) CO: dólares EUA de la Facilidad Unimonetaria; y (ii) FOE: dólares EUA		
ESQUEMA DEL PROYECTO					
Objetivo del proyecto: El objetivo es (i) determinar la viabilidad de la interconexión ferroviaria y el Corredor Bioceánico mediante el desarrollo de los estudios técnicos, económico, financieros y socioambientales que contribuyan a la construcción de la interconexión ferroviaria; y (ii) desarrollar una cartera de proyectos para la Red Vial Fundamental (RVF), que dé continuidad a su programa de mejoramiento y ampliación.					
Condiciones contractuales especiales: (i) previo al primer desembolso de recursos del Componente 2, estudios viales, el Prestatario y la Administradora Boliviana de Carreteras habrán suscripto y puesto en vigencia un Convenio Subsidiario para la ejecución del Programa en los términos acordados con el Banco (¶2.8); y (ii) el desembolso de los recursos destinados al Componente 1, estudios ferroviarios, estará sujeto a la presentación, por parte del VMT, de evidencia de la constitución de la UTF, con la asignación de los recursos y el personal necesario para su operación, así como que ha iniciado la contratación de estos especialistas; ambos temas deberán contar con la previa no objeción del Banco (¶2.9).					
Excepciones a las políticas del Banco: Ninguna.					
Aspectos Especiales: Ninguno.					
El proyecto es coherente con la Estrategia de País: Sí [x] No [ ]					
El Proyecto Califica Como: SEQ[ ] PTI [ ] Sector [ ] Geográfica[ ] %Beneficiarios [ ]					

\* La comisión de crédito y comisión de inspección y vigilancia serán establecidas periódicamente por el Directorio Ejecutivo como parte de su revisión de cargos financieros del Banco, de conformidad con las disposiciones aplicables de la política del Banco sobre metodología para el cálculo de cargos para préstamos del capital ordinario. En ningún caso la comisión de crédito podrá exceder del 0,75%, ni la comisión de inspección y vigilancia exceder, en un semestre determinado, lo que resulte de aplicar el 1% al monto del Financiamiento, dividido por el número de semestres comprendido en el plazo original de desembolsos.

## I. DESCRIPCIÓN DEL PROGRAMA Y MONITOREO DE RESULTADOS

### A. Antecedentes, problema, estrategia y justificación

- 1.1 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.
- 1.2 En este contexto, el sector transporte opera bajo los siguientes condicionantes: (i) altos costos de transporte agravados por las carencias y 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; y (vi) el profundo proceso de cambio institucional y una organización político-territorial que otorga autonomía a los niveles subnacionales de gobierno.
- 1.3 El sistema de transporte está integrado por todos los modos; en cuanto al transporte terrestre, el modo automotor domina tanto la movilización de pasajeros como de carga. Sin embargo, el Gobierno de Bolivia (GdB) busca ampliar la cobertura y conectividad de la red férrea, como forma de brindar alternativas de transporte. La red férrea consta de dos redes: red ferroviaria andina, que sirve el oeste del país con centro en las ciudades de Viacha, Oruro y Cochabamba y la red oriental, que atiende el este del país, con centro en la ciudad de Santa Cruz. Estas redes se encuentran desconectadas y separadas por una distancia aproximada de 400 km. Cada una de estas redes se encuentra operada por un concesionario.
- 1.4 El transporte automotor descansa sobre una red vial que consta de 74.740 km, de los cuales 15.963 km corresponden a la Red Vial Fundamental (RVF) administrados por la Administradora Boliviana de Carreteras (ABC). Del inventario vial administrado por la ABC, sólo el 30% son vías pavimentadas, el 49% son vías con ripio y el 21% son vías de tierra. Estos valores son indicativos del esfuerzo que el país requiere realizar para mejorar las condiciones de conectividad y transitabilidad.
- 1.5 **El problema.** Bolivia sufre un problema estructural y es la insuficiencia de infraestructura de transporte terrestre, que permita la conexión rápida y segura entre las diversas partes de su territorio y de éste con los países vecinos. Dado el bajo número de vías pavimentadas y en buen estado, acompañado a los grandes desafíos en términos de topografía, los costos de transporte de mercaderías son altos comparados con los otros países de la región. Esto hace que el país pierda competitividad generando sobrecostos y tiempos de viaje adicionales para el movimiento de carga y de pasajeros. La falta de interconexión entre las líneas ferroviarias andina y oriental hace que el modo automotor sea el único disponible

para el transporte masivo restando flexibilidad y alternativas a estas demandas. Esto lleva a que el transporte terrestre, sumado a su insuficiencia, elevados costos y tiempos de viaje, presente un alto nivel de emisiones de gases efecto invernadero y otros contaminantes del aire. La construcción de la interconexión ferroviaria, así como la expansión de la red vial en buen estado permitirá establecer, en el primer caso, un nuevo corredor transversal este-oeste que vincularía al océano Atlántico con el Pacífico dando un nuevo protagonismo a Bolivia en el intercambio regional y, en el segundo, mejorará la integración territorial y poblacional brindando nuevas oportunidades a la población.

- 1.6 **Organización institucional del sector.** El organismo rector es el Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda (MOPSV) quien, para el gobierno del sector transporte, cuenta con el Viceministerio de Transportes (VMT), integrado por dos direcciones, la Dirección General de Transporte Terrestre, Fluvial y Lacustre y la Dirección General de Transporte Aéreo. El VMT tiene entre sus funciones la responsabilidad de proponer políticas y normas, y aplicar los planes sectoriales de transporte terrestre, marítimo, fluvial, lacustre, ferroviario y aéreo, en el marco de las estrategias nacionales del desarrollo nacional, que garanticen el acceso de la población a un sistema de transporte integral en sus diversas modalidades. Al no existir en el momento una empresa nacional de ferrocarriles con plena capacidad (sólo existe una residual), el VMT está tomando a su cargo la acción de promover el desarrollo de la infraestructura ferroviaria, con iniciativas de planes multimodales y la intención de interconectar las redes ferroviarias occidental y oriental del país.
- 1.7 Estas redes están siendo hoy operadas por dos empresas privadas. La Red Andina, con una longitud de 2.276 km, está a cargo de la Empresa Ferroviaria Andina S.A. compuesta por *Bolivian Railways Investment*, las administradoras de fondos de pensión Futuro de Bolivia S.A. y Previsión B.B.V. S.A. y los ex empleados tienen una pequeña participación. La mayoría de la carga que transporta esta red corresponde a tráfico internacional predominando la carga de exportación centrada en la actividad minera, la soja, cereales y contenedores; el volumen transportado ronda 1,2 millones de toneladas. La mayor parte del comercio minero utiliza el ferrocarril chileno para alcanzar los puertos de exportación.
- 1.8 Por otra parte, la Red Oriental, de 1.426 km de longitud, está a cargo de la Empresa Ferroviaria Oriental S.A. en donde el 50% pertenece a Trenes Continental (*UniRail, Genesee & Wyoming* y el *Fondo de Inversiones I.F.C.*) y el 50% restante a los fondos de pensiones de Bolivia. La mayoría de la carga transportada por esta red atiende las necesidades de los clientes de importación y exportación predominando la soja y sus derivados junto con el trigo, harinas, productos de petróleo, cemento y materiales de construcción. Actualmente esta red transporta 1,5 millones de toneladas de carga y la meta es llegar a los 2 millones en 2012.
- 1.9 La Administradora Boliviana de Carreteras (ABC) es una entidad de derecho público autárquica, con personalidad jurídica y patrimonio propios, y con autonomía de gestión técnica, administrativa, económica-financiera, de duración indefinida, bajo tuición del MOPSV. La Ley N°3507 de creación de la ABC fue promulgada el 27 de octubre de 2006 y publicada en la Gaceta Oficial el 6 de

noviembre de 2006, fecha en que entró en vigencia quedando la ABC como encargada de la planificación y gestión de la RVF, en el marco del fortalecimiento del proceso de descentralización.

- 1.10 El Decreto Supremo 28946 de 25 de noviembre de 2006, reglamenta parcialmente la Ley de creación de la ABC, estableciendo, entre otros, su naturaleza jurídica, su misión institucional, sus atribuciones y funciones y su estructura organizacional. Entre sus funciones, la ABC lleva a cabo la administración de los peajes, pesajes y dimensiones de la RVF mediante Vías Bolivia (VB) que es una entidad pública descentralizada bajo la tuición de la ABC, creada mediante Decreto Supremo 28948 de 25 de noviembre de 2006.
- 1.11 La ABC ejecuta actualmente 5 préstamos del Banco: (i) Corredor de Integración Santa Cruz – Puerto Suarez (1101/SF-BO); (ii) Programa Vial del Corredor Norte, Tramo La Paz – Caranavi (1597/SF-BO); (iii) Programa de Mejoramiento del Tramo Santa Bárbara – Rurrenabaque del Corredor Norte (1833/SF-BO); (iv) Programa de Mantenimiento Vial por Estándares (1940/BL-BO); y (v) Programa de Conservación Vial del Corredor Este-Oeste (2233/BL-BO). También existe una operación, que está siendo ejecutada por VPS/ESG, vinculada a un proyecto vial: Programa de Protección Socio Ambiental del Corredor Santa Cruz-Puerto Suárez (1099/SF-BO).
- 1.12 **Estrategia del país.** El Plan Nacional de Desarrollo (PND) y el Plan de Gobierno 2010-2015 propusieron un nuevo marco de políticas públicas que, respetando la estabilidad macroeconómica en los diferentes sectores, real, fiscal, externo y monetario-cambiario, asegure un mayor crecimiento a través del aumento de la productividad y competitividad y una mayor equidad social a través de la lucha contra la pobreza. Las acciones del PND se agrupan alrededor de 4 pilares principales: (i) Bolivia Digna – programa socio comunitario; (ii) Bolivia Democrática – el programa de inclusión social y el rediseño de la institucionalidad estatal; (iii) Bolivia Productiva – programa económico; y (iv) Bolivia Soberana – el relacionamiento internacional del país.
- 1.13 En lo productivo, el PND se orienta hacia el apoyo prioritario a varios sectores estratégicos de la economía, incluyendo el sector transporte, y resalta el nuevo rol del Estado como un actor central del desarrollo. El PND subordina el objeto de la infraestructura de transporte a la consecución de las metas de reducción de pobreza a través de la generación de empleos productivos. El PND, al identificar y postular al sector transporte como un inductor importante del desarrollo económico, reconoce también sus debilidades estructurales actuales y determina la necesidad de intervenir en todos los modos. Así, el PND establece como previsión del GdB la promoción de inversiones eficientes en infraestructura vial buscando una mayor vertebración interna e integración externa del país, a fin de incorporar a toda la población a las actividades productivas y a los mercados y servicios, así como lograr el acceso estratégico y competitivo de sus productos a los mercados de exportación.
- 1.14 La estrategia establecida en el Plan de Gobierno, define la intervención vial de acuerdo a: (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; y (iv) la mejora de la infraestructura vial en áreas productivas, con vistas a mejorar su competitividad.

- 1.15 La ABC define su intervención en la RVF como la implementación de: (i) un programa de conservación; 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 tendientes a recuperar la malla vial deteriorada (rehabilitaciones). La política gubernamental es que el primer nivel de intervención (mantenimiento rutinario y periódico, principalmente) sea financiado 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.
- 1.16 Entre las prioridades gubernamentales en materia de infraestructura de transporte está la concreción de la interconexión de sus redes ferroviarias andina y oriental. Para iniciar este análisis, el GdB constituyó una comisión ad hoc que se encuentra elaborando un estudio sobre la viabilidad de la interconexión<sup>1</sup>. Este estudio, de carácter analítico y conceptual, le está permitiendo a las autoridades dimensionar los desafíos asociados a la construcción, puesta en marcha y provisión de servicios de transporte ferroviario de una interconexión con enormes impactos tanto a nivel nacional como regional.
- 1.17 **Estrategia del Banco.** La estrategia vigente (GN-2485-2) tiene como uno de sus objetivos el reto del crecimiento económico, el empleo y la gobernabilidad mediante el impulso a la productividad, la competitividad y la infraestructura productiva a fin de promover un crecimiento económico armónico y sostenido. Este Programa es consistente con estos criterios. Una vez se ejecuten las obras diseñadas con este Programa se contribuirá a reducir los costos de transporte y tiempo de viaje, preservar y ampliar 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. Este Programa es también 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.

---

<sup>1</sup> Estudio de identificación: Corredor ferroviario bioceánico central. Noviembre de 2010.

- 1.18 **Justificación de la participación del Banco.** Entre las prioridades del Gobierno de Bolivia en términos de infraestructura está la de mejorar el sistema de transporte, con las líneas de acción establecidas en el Plan de Gobierno. Como parte de este enfoque, el Banco busca apoyar al Gobierno en mejorar la calidad de las decisiones de inversión en infraestructura de mayor valor y de peso estratégico de tal manera que éstas sean funcionales a la estrategia de desarrollo de país.

**B. Objetivo y componentes**

- 1.19 **Objetivos.** El objetivo es: (i) determinar la viabilidad de la interconexión ferroviaria y el Corredor Bioceánico mediante el desarrollo de los estudios técnicos, económicos, financieros y socioambientales que contribuyan a la construcción de esta interconexión; y (ii) desarrollar una cartera de proyectos para la Red Vial Fundamental (RVF), que dé continuidad a su programa de mejoramiento y ampliación a cargo de la ABC.
- 1.20 Los estudios ferroviarios y viales que el Programa apoyará contribuirán, una vez ejecutados los proyectos a que darán lugar, a: (i) reducir los costos de transporte y tiempo de viaje mediante la 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) preservar el patrimonio vial, a través de la rehabilitación de tramos de RVF; y (iv) mejorar la transitabilidad y funcionalidad de la RVF.
- 1.21 **Componente 1. Estudios ferroviarios.** La interconexión ferroviaria de las redes Oriental y Occidental es una obra de gran complejidad y costo. Su justificación está en la posibilidad de llevar grandes flujos de carga, principalmente mineral de hierro, desde los lugares de producción (El Mutún) hasta los puertos de exportación sobre el océano Pacífico. Esto implica trabajar en muchos ámbitos simultáneamente, todos ellos cruciales para el buen resultado del emprendimiento. Este componente ayudará al GdB a contar con el conocimiento técnico suficiente para tomar una decisión fundada acerca de la conveniencia de construir la interconexión ferroviaria, identificar la alternativa más conveniente y sus costos, riesgos y desafíos, así como de las capacidades técnicas, institucionales y financieras necesarias para llevarla adelante.
- 1.22 El componente incluirá los estudios destinados a analizar la viabilidad de la interconexión ferroviaria y el Corredor Bioceánico. Estos estudios cubrirán un conjunto amplio de aspectos, entre los que se encuentran: revisión y profundización de las demandas de mediano y largo plazo; alternativas posibles respecto del trazado; modelo operativo a implementar; definición técnica y costos de inversión en vías, señalamiento y comunicaciones, y otros equipamientos; 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”; arreglos institucionales necesarios para la ejecución de las obras y la operación del ferrocarril; acuerdos comerciales e internacionales necesarios; y aspectos regulatorios, entre otros.

- 1.23 El componente ferroviario se realizará en dos etapas. La etapa inicial consistirá en un análisis estratégico de la interconexión que revise varios aspectos técnicos y funcionales como la demanda potencial, modelo operativo, costos de inversión y de operación y definición técnica, entre otros. Este estudio incluye, en su alcance, un análisis ambiental de alternativas, acompañado de un estudio de prefactibilidad de cada una de las alternativas estudiadas, entre otros. Este estudio se desarrollará a partir de la información y la construcción técnica y conceptual que el GdB y el Viceministerio de Transporte han elaborado como parte del conocimiento y definición básicos de la interconexión, plasmado en el Estudio de Identificación (¶1.15), estudio que ha ayudado a las autoridades a adoptar decisiones preliminares acerca de las características de la interconexión que este componente ayudará a revisar y, de corresponder, confirmar.
- 1.24 Los resultados de estos estudios iniciales permitirán al GdB contar con información suficiente para tomar una decisión informada acerca de la viabilidad de la interconexión ferroviaria y, de ser esta viable, cuál de las alternativas analizadas es la más conveniente. Estos estudios contarán con un componente de socialización de tal manera que se conozca la percepción de la sociedad civil y se tome la decisión más favorable para todos los actores involucrados en este proyecto.
- 1.25 La segunda etapa consistirá en una serie de estudios técnicos que, preliminarmente, han sido identificados como: (i) análisis de alternativas de trazado para el corredor ferroviario seleccionado; (ii) evaluación ambiental estratégica y estudio de impacto ambiental de la alternativa seleccionada; (iii) estudio preliminar de ingeniería básica de la alternativa seleccionada; y (iv) otros estudios asociados a la gestión y operación ferroviaria de la interconexión.
- 1.26 Para la puesta en marcha de este componente, el VMT constituirá una unidad ejecutora, la Unidad Técnica de Ferrocarriles (UTF), que permitirá iniciar la estructuración de las capacidades técnicas necesarias para poner en marcha un programa de inversión de la magnitud de la interconexión. La UTF contará con unas capacidades técnicas y perfiles profesionales básicos, identificados como: (i) un coordinador general, preferiblemente un generalista en proyectos de transporte ferroviario de cargas con experiencia tanto en aspectos técnicos como económicos; (ii) trazado ferroviario; (iii) operación ferroviaria de cargas; (iv) infraestructura; (v) economía de transporte, costos ferroviarios y evaluación de proyectos; (vi) proyecciones financieras; y (vii) aspectos socioambientales. Este componente financiará el primer año de funcionamiento de la UTF, incluyendo honorarios profesionales, gastos de funcionamiento y equipamiento básico.
- 1.27 **Componente 2. Estudios viales.** Este componente asistirá a la ABC en el desarrollo de un Banco de Proyectos Viales que permita orientar y dar previsibilidad al plan de expansión y mejoramiento de la RVF en el que está inmerso. Para ello, este componente financiará estudios técnicos de ingeniería, económicos y socio ambientales (TESA). Los criterios de elegibilidad de las vías

coinciden con las prioridades establecidas en el Plan de Gobierno (¶1.14)<sup>2</sup>. Preliminarmente se han identificado los siguientes tramos:

- a. Tramo Nazacara – Ito IV, de 110 kilómetros, ubicado en el Departamento de La Paz, en la región oeste del país. Forma parte de la ruta La Paz - Viacha – Thola – Kollo – Nazacara - Ito IV en la frontera con Perú; su construcción constituiría la conexión más directa de la región occidental, particularmente de la ciudad de La Paz, con la ciudad de Tacna en Perú. La topografía varía de plana a ondulada. El estudio incluiría el diseño del complejo fronterizo para reparticiones de aduana, migración, impuestos, peajes y pesaje de vehículos.
- b. Tramo Trinidad – Puerto Ustarez, de 330 kilómetros, ubicado en el Departamento del Beni en la región noreste. Partiendo de la ciudad de Trinidad se desarrolla hacia el norte en forma paralela al río Mamoré, atravesando las localidades de San Pedro, San Ramón, San Joaquín, Puerto Siles, para cambiar de dirección hacia el este hasta llegar a Puerto Ustárez en la frontera con Brasil frente a la localidad de Costa Márquez en Brasil sobre el río Iténez. La topografía es plana. El estudio incluiría el diseño del complejo fronterizo para reparticiones gubernamentales tales como aduana, migración y control de vehículos.
- c. Tramo Hornillos-Impora-Las Carreras, de 100 kilómetros, ubicado en los departamentos de Potosí, Chuquisaca y Tarija en la región sur. Se desarrolla de Oeste a Este y es el último eslabón que falta construir para completar el corredor Central –Sur que une el Departamento de Potosí, con el Departamento de Tarija y llega a la frontera con Paraguay. Además este tramo tiene la virtud de vincular transversalmente las dos rutas principales que van del sur de Bolivia hacia la Argentina. La topografía es montañosa.
- d. Tramo Villazón – Padcaya, de 165 kilómetros, ubicado en los departamentos de Potosí y Tarija en la región sur atravesando diferentes cadenas montañosas con algunos sectores ondulados al salir de Villazón. El tramo se constituye en la Ruta RVF N°28, que une transversalmente la RVF N° 1 Ruta de los Libertadores entre Potosí y Tarija, con la RVF N° 14 integrando la localidad de Villazón (frontera con la República Argentina) con la población de Padcaya como población intermedia entre Tarija y Fortín Campero (frontera con Argentina).
- e. Tramo Entre Ríos – Palos Blancos, de 76 kilómetros de longitud, ubicado en el departamento de Tarija, constituye una de las vías prioritarias para su desarrollo, ya que conectará las principales ciudades con las que cuenta como son Tarija, Entre Ríos, Villamontes, Yacuiba y Caraparí. La carretera Entre Ríos – Palos Blancos adquiere relevancia económica y política para el Departamento por constituirse en la llave para desarrollar armónicamente sus diferentes regiones e impulsar proyectos productivos, e integrados entre

---

<sup>2</sup> Asimismo, y de acuerdo a los procedimientos establecidos en el Manual de Gestión Ambiental y Social (MGAS) vigente de la ABC, las vías, para ser elegibles, deberán contar con una Ficha para la Categorización Ambiental.

las cualidades de la parte alta, los valles y la zona cálida y permitir a sus pobladores mejorar su calidad de vida.

- f. Tramo San Pedro – La Enconada, de 81 kilómetros, ubicado en el departamento de Santa Cruz. Con el mejoramiento y construcción de este tramo se prevé mayor integración de las regiones de gran potencial productivo, industrial y turístico, la facilitación del intercambio comercial entre estas regiones, así como el desarrollo del área de influencia directa de la carretera que, en los últimos años ha presentado un importante crecimiento.
- g. Tramo Boyuibe – El Espino, tiene una longitud de 187 kilómetros y se desarrolla sobre una topografía predominante llana entre los departamentos de Santa Cruz y Chuquisaca. Este tramo integra la región chaqueña con el resto del país y, a su vez, con Paraguay.
- h. Tramo Huarina – Escoma, tiene una longitud de 97 kilómetros y está ubicado en el departamento de La Paz y en las provincias de Omasuyos y Camacho. Este tramo pertenece a la RVF F-016 que parte desde Huarina en La Paz y llega hasta Porvenir en Pando, siendo esencial para la vinculación con el norte paceño, uniendo las poblaciones de Italaque, Charazani, Pumasani, Chuma, Ayata, Camata, Pelechuco y Apolo.

### C. Costo y financiamiento

- 1.28 El costo total del Programa asciende a US\$15,8 millones de los cuales US\$6,7 millones se destinarán al componente ferroviario, US\$9,0 millones al componente vial y US\$100.000 para auditoría financiera. El Programa no incluye recursos de contrapartida. A continuación se presenta el cuadro de costos del Programa (valores un miles de US\$).

Componentes	Banco	Total
Componente 1. Estudios ferroviarios	6.700	6.700
Componente 2. Estudios viales	9.000	9.000
Auditoría financiera	100	100
<b>Total</b>	<b>15.800</b>	<b>15.800</b>

### D. Marco de resultados e indicadores claves

- 1.29 **Indicadores de resultados claves.** Por ser este un préstamo de cooperación técnica reembolsable, se espera que contribuya y brinde un apoyo eficiente al GdB en el complejo análisis de determinar la mejor alternativa para la interconexión férrea y, a través de la Administradora Boliviana de Carreteras, en el desarrollo de un Banco de Proyectos Viales, mediante la ejecución de los

correspondientes estudios del componente vial. Un resumen de los principales indicadores se presentan a continuación.

Indicadores de resultado	Tiempo de Medición	Razón para su selección
El Gobierno cuenta con un respaldo técnico de calidad para tomar decisiones bien fundadas en materia de inversiones en infraestructura de transporte.	Durante la ejecución del Programa	Las inversiones en infraestructura de transporte son de alto valor y gran impacto fiscal y deben estar adecuadamente respaldadas por estudios técnicos suficientes y bien elaborados.

## II. ESTRUCTURA DE FINANCIAMIENTO Y PRINCIPALES RIESGOS

### A. Instrumentos financieros

- 2.1 El Programa será ejecutado bajo la modalidad de préstamo de cooperación técnica reembolsable con un plazo de desembolso de 4 años. El préstamo del Banco se hará bajo la modalidad de “blend”, siendo el 70% del mismo (US\$11.060.000) con cargo a los recursos del Capital Ordinario y el 30% restante (US\$4.740.000) con cargo a recursos del Fondo para Operaciones Especiales (FOE). El plazo de ejecución previsto es de 4 años y el cronograma de desembolsos se presenta a continuación (valores en miles de US\$).

Cronograma de desembolsos (miles de US\$)					
Año	2011	2012	2013	2014	Total
Componente 1	335	1.715	2.350	2.300	6.700
Componente 2	450	3.550	3.000	2.000	9.000
Auditoría financiera	0	25	25	50	100
Total	785	5.290	5.375	4.350	15.800
%	4,97	33,48	34,02	27,53	100,00

### B. Riesgos ambientales y sociales

- 2.2 Este Programa, por tratarse de la elaboración de estudios, no generará impactos ambientales o sociales que requieran ser considerados. Dada la naturaleza de algunos de los estudios, particularmente los ferroviarios (impacto ambiental y social, evaluación ambiental estratégica, etc.), el equipo de proyecto incluye un especialista de VPS/ESG para acompañar el proceso de definición de términos de referencia (TdR), alcance, incorporación del cumplimiento de las políticas ambientales y sociales del Banco, y en general apoyar la operación para que los estudios cumplan con las salvaguardias y políticas aplicables. Como parte de esta tarea, se presentarán a la Unidad de Salvaguardias Ambientales los TdR y eventualmente los estudios que de estas contrataciones resulten.
- 2.3 Para el sector vial, durante la preparación de los estudios, se revisará el alcance del Marco de Gestión Ambiental y Social (MGAS) existente y su implementación, para confirmar que es adecuado y podrá ser implementado en los proyectos de mejoramiento y rehabilitación.

- 2.4 Dada la naturaleza de la operación no se presentará un Informe de Gestión Ambiental y Social (IGAS). 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 ESG confirmó la clasificación de esta operación en Categoría “C”, en su acta ESR 37-10, del 13 de septiembre 13 de 2010 y en su revisión del 15 de octubre (acta ESR 41-10).

**C. Riesgo fiduciario**

- 2.5 Habrá dos organismos ejecutores; el Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda (MOPSV), a través de su Viceministerio de Transportes (VMT), realizará las tareas de administración, supervisión y evaluación del Componente 1, estudios ferroviarios; la ABC hará lo propio con el Componente 2, estudios viales. 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.
- 2.6 El MOPSV, de quien el VMT depende, es el ejecutor del préstamo 1839/SF-BO, por lo que cuenta con experiencia básica en la administración de proyectos y programas con el Banco; si bien se debió aprobar una ampliación del plazo de ejecución de este préstamo, existe personal que, habiéndose desempeñado en otros proyectos, es conocedor de las normas fiduciarias del Banco. De acuerdo al análisis preliminar del SECI efectuado sobre el VMT, es posible que se requieran fortalecer los sistemas de archivos (contable y de adquisiciones), de almacenes y activos fijos. El MOPSV no cuenta con una regulación interna de adquisiciones, lo que agrega al riesgo fiduciario del componente a cargo del VMT.
- 2.7 El VMT y la ABC serán responsables por la administración fiduciaria del Programa en sus respectivas áreas de actuación. El VMT, además del personal propio con experiencia en los temas técnicos de su especialidad (ver ¶2.9), deberá contar con profesionales encargados de la administración fiduciaria del Programa con los siguientes perfiles: (i) un contador/auditor con experiencia en contabilidad y administración financiera pública; y (ii) un especialista de adquisiciones con experiencia en compras públicas en el marco de las normas del país sobre la materia así como de las normas de adquisiciones del Banco. Por su parte, la administración fiduciaria concerniente a las actividades a ser implementadas por ABC, será llevada a cabo por los equipos fiduciarios existentes en sus unidades pertinentes.

**D. Otros temas y riesgos**

- 2.8 **Condiciones especiales de ejecución. Previo al primer desembolso correspondiente al Componente 2, el Prestatario presentará evidencia de haber suscripto y puesto en vigencia un Convenio Subsidiario con la Administradora Boliviana de Carreteras para la ejecución del Programa en los términos acordados con el Banco.** Este Convenio Subsidiario también establecerá los acuerdos y términos para la cooperación entre los dos Organismos Ejecutores del Programa (VMT y ABC) para la ejecución del mismo.

- 2.9 Por su parte, para asegurar que los estudios ferroviarios cuentan con el necesario acompañamiento técnico, el VMT constituirá una Unidad Técnica de Ferrocarriles (UTF), la cual llevará a cabo las tareas de contratación de estudios, administración, supervisión y evaluación técnica de éstos. **El desembolso de los recursos destinados al Componente 1, estudios ferroviarios, estará sujeto a la presentación, por parte del VMT, de evidencia de la constitución de la UTF, con la asignación de recursos y personal necesario para su operación, así como que ha iniciado la contratación de estos especialistas, ambos temas deberán contar con la previa no objeción del Banco.**
- 2.10 **Riesgos de ejecución.** El VMT no cuenta con la experiencia de contratar y ejecutar estudios de alta complejidad como los involucrados en la interconexión ferroviaria. Para mitigar este riesgo el VMT dotará a la UTF con las capacidades técnicas y perfiles profesionales suficientes para administrar esta actividad.

### **III. PLAN DE IMPLEMENTACIÓN Y ADMINISTRACIÓN**

#### **A. Resumen de medidas de implantación**

- 3.1 **Prestatario y Organismos Ejecutores.** El Programa contará con dos organismos ejecutores, uno para cada componente. En el caso del Componente 1, Estudios ferroviarios, el Organismo Ejecutor será el MOPSV, a través de su Viceministerio de Transportes; en el caso del Componente 2, Estudios viales, el Organismo Ejecutor será la Administradora Boliviana de Carreteras. Cada uno de ellos llevará a cabo las tareas de administración, supervisión y evaluación correspondiente al componente del Programa bajo su ejecución.
- 3.2 El VMT y la ABC serán responsables directos de la ejecución de los componentes a su cargo, realizando el planeamiento, seguimiento, monitoreo y evaluación de las actividades del Programa, incluyendo aquéllas relativas a la elaboración de términos de referencia y solicitud de propuestas, llamados a concursos de licitación, contratación, administración y fiscalización de los contratos de asistencia técnica e institucional, elaboración de informes de avance, solicitudes y procesamientos de desembolsos, así como justificación de gastos, y preparación de toda la documentación de respaldo necesaria para una adecuada ejecución y supervisión del Programa.
- 3.3 EL VMT será responsable de la selección, contratación y entrega al Banco de los informes de auditoría financiera y de seguimiento de todo el Programa. El VMT coordinará el trabajo de la auditoría externa para que la misma prepare la información financiera auditada de forma consolidada.
- 3.4 **Contratación de servicios de consultoría.** La contratación de servicios de consultoría se efectuará de conformidad con las Políticas del Banco (GN-2350-7). La revisión ex-ante de los procedimientos de adquisiciones se aplicará solamente para los contratos de la ABC a las adquisiciones por montos superiores a los límites de listas cortas internacionales establecidos por el Banco. El resto de los contratos del ABC se revisarán bajo modalidad ex post, según lo indicado en el



Plan de Adquisiciones. Todas las contrataciones a cargo del VMT serán revisadas ex ante. Cada entidad hará las contrataciones del componente que le corresponde.

- 3.5 La contratación de la firma auditora del Programa (incluyendo ambos componentes) estará a cargo del VMT, siguiendo los procedimientos acordados en el documento OP-273-1.

## **B. Resumen de medidas para el monitoreo de resultados**

- 3.6 El esquema de monitoreo incluye misiones de administración, informes de progreso semestrales, el plan operativo anual y auditorías anuales externas. El detalle de estas actividades se presenta en el enlace “Arreglos para Monitoreo y Evaluación”.
- 3.7 **Supervisión Financiera.** La modalidad de supervisión de desembolsos será ex-post. Se realizará para el VMT la capacitación adecuada para el manejo y rendición de cuentas de las inversiones que realice. La ABC cuenta con la capacidad suficiente para la administración financiera del componente asignado.
- 3.8 **Evaluación Económica.** Dada la naturaleza de las actividades a ser financiadas, estudios de preinversión, esta operación no cuenta con evaluación económica.
- 3.9 **Riesgos de ejecución.** El Componente 1, estudios ferroviarios, posee un riesgo relativamente alto de ejecución debido, sobre todo, a: (i) falta de experiencia en el país en la ejecución de estudios de esta complejidad, por lo que se carece de equipos preparados para realizar la supervisión técnica de los mismos; y (ii) posibilidad de que las urgencias gubernamentales lleven a acelerar la ejecución o secuencia técnica de los estudios, lo que podría redundar en insuficiente profundidad de los mismos. En lo que respecta al Componente 2, estudios viales, la ABC cuenta con amplia experiencia en la contratación y supervisión de estudios complejos. De todas maneras, especial atención deberá darse a la inclusión de los aspectos socioambientales, asegurando que los mismos cumplen con las políticas pertinentes del Banco.
- 3.10 En el primer caso, para mitigar estos riesgos, el equipo de proyecto dará particular atención a la preparación y seguimiento del plan de adquisiciones, el plan de ejecución del programa, la preparación de TdR y la ejecución de los estudios; los estudios principales deberán contar, además del seguimiento técnico de la UTF, de una firma de supervisión externa con las capacidades suficientes para llevar adelante estos estudios a buen fin. En lo que respecta al Componente 2, estudios viales, la presencia en el equipo de proyecto de un profesional de ESG, sumado a la organización conjunta de un plan de desarrollo técnico e institucional de la ABC en los aspectos socioambientales, a ser financiado con los recursos de los préstamos actualmente en ejecución, permitirá mitigar el riesgo antes citado.

## **C. Resumen de acuerdos para el monitoreo de resultados**

- 3.11 El VMT y la ABC realizarán la supervisión general de la operación, cada una en el área de su responsabilidad, enfocándose en el cumplimiento de los objetivos operacionales del Programa y sus indicadores. La evaluación final, a cargo de VMT, podrá contar con la asistencia de una consultoría especialmente contratada

al efecto. El VMT será responsable de preparar los informes semestrales y de organizar reuniones conjuntas para analizar el progreso del Programa y el progreso del plan anual de inversiones. El Banco, a través de TSP/CBO supervisará la ejecución del Programa.

- 3.12 Al finalizar el Programa se deberá preparar un Informe de Terminación del Proyecto para evaluar si los objetivos del Programa fueron cumplidos una vez que todos los componentes hayan sido ejecutados, y para obtener lecciones aprendidas de cara a futuros proyectos. Esta evaluación prestará especial atención al correcto cumplimiento de presupuestos y metas físicas.

### MARCO DE RESULTADOS

<b>Objetivo del Proyecto</b>	El objetivo es: (i) determinar la viabilidad de la interconexión ferroviaria y el Corredor Bioceánico mediante el desarrollo de los estudios técnicos, económico, financieros y socioambientales que contribuyan a la construcción de la interconexión ferroviaria; y (ii) desarrollar una cartera de proyectos para la Red Vial Fundamental (RVF), que dé continuidad a su programa de mejoramiento y ampliación		
<b>Propósito del Proyecto</b>	<p>Las actividades del Programa contribuirán a la definición de proyectos ferroviarios y viales los que una vez se implementen permitirán:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>(i) reducir los costos de transporte y tiempo de viaje mediante la interconexión de las redes ferroviarias occidental y oriental y la mejora de las condiciones de transitabilidad vial, lo que significará mejorar las condiciones de competitividad del aparato productivo del país;</li> <li>(ii) mejorar las condiciones de seguridad de los corredores viales, con la consiguiente reducción de accidentes de tránsito;</li> <li>(iii) preservar el patrimonio vial, a través de la rehabilitación de tramos de RVF; y</li> <li>(iv) mejorar la transitabilidad y funcionalidad de la RVF.</li> </ul>		
<b>Indicadores de Resultado</b>	<b>Línea de Base</b>	<b>Meta</b>	<b>Comentarios</b>
El Gobierno cuenta con un respaldo técnico de calidad para tomar decisiones bien fundadas en materia de inversiones en infraestructura de transporte.	0	Contar con estudios técnicos que permiten al GdB tomar decisiones fundadas acerca de la oportunidad de realizar inversiones en infraestructura de transporte.	

Objetivo del Componente		Estudios destinados a analizar la viabilidad de la interconexión ferroviaria y el Corredor Bioceánico					
Componente 1. Estudios Ferroviarios	Línea de Base	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Meta <sup>1</sup>	Comentarios
<b>Productos<sup>2</sup></b>  Estudio de viabilidad de la interconexión ferroviaria y del Corredor Bioceánico aprobado por el MOSV <sup>3</sup> y el MPD <sup>4</sup> .	0		1			incluye la 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 ambiental estratégica y análisis ambiental de alternativas de los trazados posibles	0		1			incluye como mínimo: análisis ambiental de alternativas de trazado, evaluación ambiental estratégica de estas alternativas de trazado	
Análisis estratégico de interconexión aprobado por aprobado por el MOSV y el MPD.	0		1			incluye como mínimo: funcionalidad del corredor; arreglos institucionales para la operación del FC; acuerdos comerciales e internacionales necesarios; y aspectos regulatorios.	

<sup>1</sup> La longitud del alcance del estudio es aproximada, y se definirá durante la realización del estudio.

<sup>2</sup> El número de productos por cada componente varía de acuerdo al juicio del equipo de proyecto.

<sup>3</sup> Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda

<sup>4</sup> Ministerio de Planificación del Desarrollo

Estudio de selección de trazado	0			1		Selección del trazado más conveniente y localización de éste de manera de minimizar los costos de inversión y operación ferroviarias y los costos socioambientales	
Estudio de Impacto Ambiental del trazado definitivo	0				1	Estudio que, además de analizar los impactos mencionados, permita obtener las licencias ambientales conducentes a la construcción de la interconexión y facilitar la obtención de financiamiento internacional	
Diseño de ingeniería básico del trazado definitivo	0				1	Estudio técnico y de costos de la alternativa seleccionada, eventualmente con detalle suficiente para licitar las obras	
<b>Objetivo del Componente</b>	Estudios técnicos de ingeniería, económicos y socio-ambientales de tramos de la Red Vial Fundamental.						
<b>Componente 2 Estudios viales</b>	<b>Línea de Base</b>	<b>Año 1</b>	<b>Año 2</b>	<b>Año 3</b>	<b>Año 4</b>	<b>Meta</b>	<b>Comentarios</b>
<b><u>Productos</u></b>							
Estudio vial Nazacara – Ito IV, 110 km, departamento de La Paz aprobado por la ABC <sup>5</sup> . Diseños definitivos	0			1		Un estudio que incluye como mínimo la realización de estudios técnicos de ingeniería, económicos y socio-ambientales	
Estudio vial Trinidad – Puerto Ustarez, 330 km, departamento de Beni, aprobado por la ABC. Diseños definitivos	0			1		Un estudio que incluye como mínimo la realización de estudios técnicos de ingeniería, económicos y socio-ambientales	
Estudio vial Hornillos-Impora-Las Carreras, 100km, departamentos de Potosí, Chuquisaca y Tarija aprobado por la ABC. Diseños definitivos	0			1		Un estudio que incluye como mínimo la realización de estudios técnicos de ingeniería, económicos y socio-ambientales	
Estudio vial Villazón –				1			

<sup>5</sup> Administradora Boliviana de Carretera

Padcaya, 165 km, departamentos de Potosí y Tarija aprobado por la ABC. Diseños definitivos	0					Un estudio que incluye como mínimo la realización de estudios técnicos de ingeniería, económicos y socio-ambientales	
Estudio vial Entre Ríos – Palos Blancos, 76 km, departamento de Tarija aprobado por la ABC <sup>6</sup> . Diseños definitivos	0		1			Un estudio que incluye como mínimo la realización de estudios técnicos de ingeniería, económicos y socio-ambientales	
Estudio vial San Pedro – La Enconada, 81 kms, departamento de Santa Cruz aprobado por la ABC. Diseños definitivos	0		1			Un estudio que incluye como mínimo la realización de estudios técnicos de ingeniería, económicos y socio-ambientales	
Estudio vial (vii) Boyuibe – El Espino, 187 km, departamentos de Santa Cruz y Chuquisaca por aprobado por la ABC. Diseños definitivos	0			1		Un estudio que incluye como mínimo la realización de estudios técnicos de ingeniería, económicos y socio-ambientales	
Estudio vial Huarina – Escoma, 97 km, departamento de La Paz aprobado por la ABC. Diseños definitivos	0		1			Un estudio que incluye como mínimo la realización de estudios técnicos de ingeniería, económicos y socio-ambientales	

RESUMEN PLAN DE ADQUISICIONES

Nº	Método de Adq.	Descripción	Unidad de Medida	Cant.	Costo	TOTAL FF BID	TOTAL A. LOCAL	TOTAL PRESUPUESTO
		<b>TOTAL</b>				<b>USD 15,800,000</b>	<b>USD 0</b>	<b>USD 15,800,000</b>
<b>1</b>		<b>Componente 1. Corredor Ferroviario Bioceánico Central</b>				<b>USD 6,700,000</b>	<b>USD 0</b>	<b>USD 6,700,000</b>
1.1	SBC	Análisis estratégico de interconexión <sup>1</sup>	Unid.	1	USD 1,550,000	USD 1,550,000	USD 0	<b>USD 1,550,000</b>
1.2	SBC	Otros estudios funcionales y operativos	Unid.	1	USD 500,000	USD 500,000	USD 0	<b>USD 500,000</b>
1.3	SBC	Profundización del estudio de demanda y prefactibilidad de la alternativa de trazado seleccionada	Unid.	1	USD 700,000	USD 700,000	USD 0	<b>USD 700,000</b>
1.4	SBC	Estudio de Impacto Ambiental de la Alternativa seleccionada Evaluación ambiental estratégica de la Alternativa seleccionada	Unid.	1	USD 1,200,000	USD 1,200,000	USD 0	<b>USD 1,200,000</b>
1.5	SBC	Estudio preliminar de ingeniería Básica de la Alternativa Seleccionada	Unid.	1	USD 2,600,000	USD 2,600,000	USD 0	<b>USD 2,600,000</b>
1.6		Puesta en marcha de la UTF			USD 150,000	USD 150,000	USD 0	<b>USD 150,000</b>
1.7	CI	Contratación de profesionales y Gastos de funcionamiento			USD 120,000	USD 120,000	USD 0	<b>USD 120,000</b>
1.8	CP	Equipamiento básico de la UTF			USD 30,000	USD 30,000	USD 0	<b>USD 30,000</b>
<b>2</b>		<b>Componente 2 - Estudios de preinversión para el sector vial</b>				<b>USD 9,000,000</b>	<b>USD 0</b>	<b>USD 9,000,000</b>
2.1	SBCC	Estudio vial Nazacara – Ito IV, 110 km, Departamento de La Paz	Unid.	1	USD 900,000	USD 900,000	USD 0	<b>USD 900,000</b>
2.2	SBCC	Estudio vial Trinidad – Puerto Ustarez, 330 km, Departamento del Beni	Unid.	1	USD 2,900,000	USD 2,900,000	USD 0	<b>USD 2,900,000</b>
2.3	SBCC	Estudio vial Hornillos-Impora-Las Carreras, 100 km, Departamentos de Potosí, Chuquisaca y Tarija	Unid.	1	USD 700,000	USD 700,000	USD 0	<b>USD 700,000</b>
2.4	SBCC	Estudio vial Villazón – Padcaya, 165 km, Departamentos de Potosí y Tarija	Unid.	1	USD 1,200,000	USD 1,200,000	USD 0	<b>USD 1,200,000</b>
2.5	SBCC	Estudio vial Entre Ríos – Palos Blancos, 76 km, Departamento de Tarija	Unid.	1	USD 700,000	USD 700,000	USD 0	<b>USD 700,000</b>
2.6	SBCC	Estudio vial San Pedro – La Enconada, 81 km, Departamento de Santa Cruz	Unid.	1	USD 600,000	USD 600,000	USD 0	<b>USD 600,000</b>
2.7	SBCC	Estudio vial (vii) Boyuibe – El Espino, 187 km, Departamentos de Santa Cruz y Chuquisaca	Unid.	1	USD 1,700,000	USD 1,700,000	USD 0	<b>USD 1,700,000</b>
2.8	SBCC	Estudio vial Huarina – Escoma, 97 km, Departamento de La Paz	Unid.	1	USD 300,000	<b>USD 300,000</b>	USD 0	<b>USD 300,000</b>
<b>3</b>		<b>Auditoria del Programa</b>				<b>USD 100,000</b>	<b>USD 0</b>	<b>USD 100,000</b>
3.1	SBCC	Auditoria del Programa	Unid.	1	USD 100,000	<b>USD 100,000</b>	USD 0	<b>USD 100,000</b>

<sup>1</sup> Este estudio tomará como punto de partida el trabajo realizado por el GdB denominado *Estudio de identificación: Corredor ferroviario bioceánico central. Noviembre de 2010*. Este estudio incluirá en su alcance un Análisis ambiental de alternativas de trazado, así como una confirmación y profundización de los niveles de demanda de las diversas alternativas de trazado y su factibilidad.

DOCUMENTO DEL BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO

PROYECTO DE RESOLUCIÓN DE-\_\_/\_/10

Bolivia. Préstamo \_\_\_\_/\_BL-BO al Estado Plurinacional de Bolivia  
Programa de Preinversión en Proyectos Estratégicos de Transporte

El Directorio Ejecutivo

RESUELVE:

Autorizar al Presidente del Banco, o al representante que él designe, para que, en nombre y representación del Banco, proceda a formalizar el contrato o contratos que sean necesarios con el Estado Plurinacional de Bolivia, como Prestatario, para otorgarle un financiamiento destinado a cooperar en la ejecución de un Programa de preinversión en proyectos estratégicos de transporte. Dicho financiamiento será hasta por la suma de US\$11.060.000, que formen parte de los recursos de la Facilidad Unimonetaria del Capital Ordinario del Banco, corresponde a un préstamo paralelo en el marco del alivio de la deuda multilateral y reforma del financiamiento concesional del Banco, y se sujetará a los Plazos y Condiciones Financieras y a las Condiciones Contractuales Especiales del Resumen del Proyecto de la Propuesta de Préstamo.

(Aprobada el \_\_ de \_\_\_\_\_ de 2010)

LEG/SGO/BO-35402613-10  
BO-L1056



DOCUMENTO DEL BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO

PROYECTO DE RESOLUCIÓN DE-\_\_/\_/10

Bolivia. Préstamo \_\_\_\_/\_BL-BO al Estado Plurinacional de Bolivia  
Programa de Preinversión en Proyectos Estratégicos de Transporte

El Directorio Ejecutivo

RESUELVE:

Autorizar al Presidente del Banco, o al representante que él designe, para que, en nombre y representación del Banco, proceda a formalizar el contrato o contratos que sean necesarios con el Estado Plurinacional de Bolivia, como Prestatario, para otorgarle un financiamiento destinado a cooperar en la ejecución de un programa de preinversión en proyectos estratégicos de transporte. Dicho financiamiento será hasta por la suma de US\$4.740.000, que formen parte de los recursos del Fondo para Operaciones Especiales del Banco, corresponde a un préstamo paralelo en el marco del alivio de la deuda multilateral y reforma del financiamiento concesional del Banco, y se sujetará a los Plazos y Condiciones Financieras y a las Condiciones Contractuales Especiales del Resumen del Proyecto de la Propuesta de Préstamo.

(Aprobada el \_\_\_\_ de \_\_\_\_ de 2010)

LEG/SGO/BO-35402612-10  
BO-L1056