

PERFIL DE PROYECTO

BOLIVIA

I. DATOS BÁSICOS

Nombre del Proyecto:	Programa de Infraestructura Aérea – Etapa II ¹			
Número de Proyecto:	BO-L1209			
Equipo de Proyecto:	Rafael Poveda (INE/TSP), Jefe de Equipo; Mauro Alem (INE/TSP), Krista Lucenti (INT/TIN) y Jaime Fernández Baca (CSD/CCS), Jefes Alternos del Equipo de Proyecto; Alejandra Villota (INT/TIN); Cinthya Prado y Martín Mollinedo Tapia (CAN/CBO); Willy Bendix y Miguel Angel Orellana (VPC/FMP); Javier Jiménez Mosquera (LEG/SGO); Ernesto Monter, Tomás Antonio Padilla, Mariano Ansaldo, Seonhwa Lee, Jesús Calderón y Maria Emilia Molina (INE/TSP); Silvia Fernanda Palomino, Heidi Fishpaw y Adriana Zambrano (VPS/ESG); y María Escovar (CSD/RND)			
Prestatario:	Estado Plurinacional de Bolivia			
Modalidad de Préstamo	Inversión Específica			
Organismo Ejecutor (Co-ejecutor/sub-ejecutor):	Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda (MOPSV) a través del Viceministerio de Transportes (VMT)			
Plan Financiero:	BID (Capital Ordinario):		US\$60.200.000	
	Total:		US\$60.200.000	
Salvaguardias:	Clasificación de Riesgo:		Sustancial	
	Clasificación de Impacto:		B	
Procesamiento:	<input type="checkbox"/> Estándar		<input checked="" type="checkbox"/> Especial	
Alineación estrategia País				
Alineación Estratégica				
Desafíos:	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Inclusión Social	Productividad e Innovación	Integración Económica	
Transversales:	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
	Igualdad de Género	Diversidad	Sostenibilidad ambiental	Cambio Climático
				Capacidad Institucional y Estado de Derecho

¹ El programa fue incluido en la programación 2022.

II. JUSTIFICACIÓN GENERAL Y ESTRATEGIA DEL PROGRAMA

- 2.1 **Antecedentes, marco institucional, indicadores y problemática.** De acuerdo con el Instituto Nacional de Estadística (INE²) y la Organización Mundial de Turismo (OMT³), en 2019, Bolivia recibió 3.085.843 visitantes, de los cuales el 25,9% ingresó vía aérea. El turismo en Bolivia generó US\$800 millones (2,0% del PIB⁴) lo cual da cuenta de su relevancia en la economía nacional. Mediante la mejora de la infraestructura de transporte se promueve el incremento del turismo^{5, 6}.
- 2.2 El mercado aéreo boliviano es de 4,1 millones de pasajeros al año, de los cuales el 8,5% corresponde a pasajeros internacionales y el número de vuelos per cápita es de 0,41⁷ para 2019. El sector creció⁸ en promedio 7% desde el 2010 hasta inicios de la pandemia de COVID-19. Desde el 2020, el mercado de pasajeros se contrajo⁹ en un 49,4%, ocasionando la reducción en un 9% del Índice Global de Actividad Económica¹⁰ para el sector transporte. Posteriormente, durante 2021, el mercado se recuperó, sin embargo, no alcanzó las cifras de 2019 (fue un 9,12% inferior).
- 2.3 Bolivia cuenta con una red de 42 aeropuertos públicos que son administrados por Navegación Aérea y Aeropuertos Bolivianos (NAABOL¹¹), nueva institución que brinda servicios auxiliares de navegación aérea con grandes desafíos para resolver los retos de sostenibilidad financiera e inversión en mantenimiento de los aeropuertos. El sector es regulado por la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC), para la aplicación de los procedimientos y recomendaciones de la Organización Aeronáutica Civil Internacional (OACI). Recientemente, el país ha rehabilitado y ampliado varios aeropuertos, incluyendo mejoras a la aeronavegabilidad en Seguridad Operacional (SO), los cuales se ven reflejados en los indicadores de la OACI¹² en los tres aeropuertos internacionales¹³ certificados, condición¹⁴ necesaria para habilitar operaciones internacionales. No obstante, el resto de los aeropuertos domésticos -no certificados- aún cuentan con infraestructura y equipamiento deficiente para el cumplimiento de la regulación

² [Ingresos internacionales, INE.](#)

³ [Perfil de país, OMT.](#)

⁴ [Transporte aéreo como motor del desarrollo sostenible en América Latina y el Caribe \(ALC\): retos y propuestas de política.](#)

⁵ [How new airport infrastructure promotes tourism: evidence from a synthetic control approach in German regions.](#)

⁶ [The effect of transportation on tourism promotion, Department of Tourism Science, Tokyo Metropolitan University, 2016.](#)

⁷ Promedio ALC 0,72, Brasil 0,46, Colombia 0,58, Chile 0,93. Fuente: [Airbus \(2019\). Global Market Forecast, 2018-2019.](#)

⁸ [Tarija creció un 16% promedio \(2010-2015\), 10% \(2016-2019\) por restricción a las operaciones internacionales, en 2019 se transportaron a 351.438 pasajeros. Uyuni, en el 2019, transportó 95.684 pasajeros, un 39% más que lo registrado el año 2015. Fuente: DGAC y AASANA.](#)

⁹ [Flujo del volumen de transporte aéreo de Bolivia. Fuente: INE.](#)

¹⁰ [Índice Global de Actividad Económica. Fuente: INE.](#)

¹¹ [D.S. 4630/2021 de creación de NAABOL.](#)

¹² [OACI 2021.](#)

¹³ La Paz; Cochabamba; y Santa Cruz.

¹⁴ [Obligaciones de certificación y habilitación de aeródromos, DGAC.](#)

aeronáutica boliviana. Además, los aeropuertos experimentaron suspensión de operaciones¹⁵ por eventos climáticos.

- 2.4 La infraestructura aeroportuaria del país presenta problemas de bajo nivel de operación, de seguridad y de seguridad operacional, resultando en la reducción de la demanda de los pasajeros en el modo aéreo. La falta de inversión¹⁶ ha generado que en aeropuertos ubicados en áreas de gran potencialidad de crecimiento económico, como el de Tarija y Uyuni¹⁷ se observe: (i) un deterioro de la infraestructura en el área de movimiento de aeronaves (pista, calles de rodaje, franjas de pista, sistema de drenaje); (ii) una capacidad limitada de las terminales existentes para la actual demanda y proyección de crecimiento; (iii) falta de equipos necesarios de seguridad y de emergencia; y (iv) deterioro de la infraestructura y ausencia de equipos para la operación eficiente (torre de control, equipos de comunicación aeronáutica y meteorológicos y sistemas de navegación aérea). La ausencia de un programa sostenible para la gestión de la infraestructura aeroportuaria no permite brindar un nivel de servicio conforme a las regulaciones internacionales.
- 2.5 **Estrategia del programa.** Dada la problemática señalada, el Gobierno de Bolivia (GdB) elaboró el Programa de Infraestructura Aeroportuaria (PIA) que a través de inversiones en rehabilitación de aeropuertos promueve el cumplimiento de especificaciones técnicas conforme a estándares internacionales de operaciones seguras en el lado aire y tierra¹⁸, como es el caso de Tarija y Uyuni.
- 2.6 La rehabilitación/ampliación de ambos aeropuertos permitirá las operaciones aéreas seguras y cubrirá la demanda prevista. A su vez, el programa contribuirá a la reactivación económica¹⁹ post COVID-19. Igualmente, pretende mejorar la conectividad aérea y los estándares de seguridad operacional, además de reducir los riesgos asociados con el cambio climático y a los ciberataques, así como la inclusión y participación de la mujer en el sector.
- 2.7 **Alineación estratégica.** La operación es consistente con la Segunda Actualización de la Estrategia Institucional ([AB-3190-2](#)) alineándose con los desafíos de: (i) Productividad e Innovación, al contribuir a la provisión de infraestructura para servicios seguros para pasajeros y cargas, y de tecnología para el transporte aéreo; (ii) Integración Económica Regional, al contribuir a promover inversiones en infraestructura de transporte y promover la generación de nuevos corredores turísticos con países vecinos; (iii) Igualdad de Género y Diversidad promoviendo la accesibilidad para personas con discapacidades, integración de la mujer en trabajos no tradicionales en la etapa constructiva y de

¹⁵ Los aeropuertos de Tarija y Uyuni suspendieron operaciones debido a tormentas eléctricas, granizos e inundaciones.

¹⁶ Se estima que Bolivia necesita de inversiones de US\$1.308 millones para cerrar la brecha de infraestructura aérea hasta 2040. Fuente: CAF, 2018.

¹⁷ [El ranking de los cinco aeropuertos domésticos con mayor demanda \(2019\) son: \(i\) Sucre \(inaugurado en 2016\); \(ii\) Trinidad \(rehabilitado con 2951/BL-BO\); \(iii\) Tarija; \(iv\) Cobija \(rehabilitado con 2951/BL-BO\); y \(v\) Uyuni. Fuente: DGAC.](#)

¹⁸ Lado aire, comprende zonas de movimiento de aeronaves, control aéreo, ayudas visuales y radio ayudas, el lado tierra está enfocado en las facilidades a pasajeros como terminal aérea, *parking*, servicios adicionales (aduana, carga, y otros).

¹⁹ Se estima que para ALC por cada dólar de inversión en infraestructura el Producto Interno Bruto (PIB) aumente US\$1,5 en un período de cinco años. Fuente: [BID, 2020](#).

- operación de aeropuertos y la creación de espacios seguros; (iv) Cambio Climático y Sostenibilidad Ambiental, al contribuir a la reducción de la huella de carbono al promover la utilización de estándares de uso eficiente de energía y agua bajo certificación EDGE²⁰; (v) Tecnología e Innovación, promoviendo medidas de reducción de riesgos por ciberterrorismo, el uso de equipamientos eficientes y generación de energía; y (vi) Fortalecimiento Institucional y Estado de Derecho, ya que contribuye a la mejora de la prestación de los servicios públicos para los usuarios (ciberseguridad, seguridad operacional y nivel de servicio en terminales) y acciones para la reducción de riesgos de integridad y fomento de transparencia. El programa está alineado con la Estrategia del Banco en Bolivia 2022-2025 ([GN-3088](#)) en el área prioritaria de diversificación productiva, al contribuir e impulsar la competitividad logística, los polos de desarrollo e integración a través de la mejora en la calidad de la infraestructura de transporte seguro aeroportuario, así como con otros instrumentos estratégicos del Banco²¹.
- 2.8 Además, el programa está alineado con la Visión 2025 en: (i) Integración Regional, mediante el acompañamiento para la habilitación de nuevas rutas aéreas internacionales de pasajeros; (ii) Economía Digital, a través del desarrollo de las capacidades para la reducción de riesgos de la seguridad operacional como consecuencia de ciberataques asumiendo medidas de mitigación de riesgos contra ciberterrorismo; (iii) Apoyo a Pymes, promoviendo negocios inclusivos de iniciativas campesinas/indígenas que además contribuyan en la generación de ingresos no aeronáuticos; (iv) Género y Diversidad: (a) integrar las mujeres en etapas constructivas y de operación de aeropuertos; (b) buscar la accesibilidad universal de los usuarios; y (c) implementar capacitaciones orientadas a la prevención y reducción de la violencia de género; y (v) Cambio Climático, mediante: (a) mitigación: eficiencia, sustitución energética, equipamiento eficiente; y (b) adaptación: con la provisión de infraestructura resiliente para reducir el riesgo de granizadas, tormentas eléctricas e inundaciones.
- 2.9 **Objetivos y componentes.** El objetivo general es contribuir al desarrollo de la integración regional y del turismo en las regiones de Tarija y Uyuni. Los objetivos específicos son: (i) desarrollar infraestructura aeroportuaria segura; y (ii) expandir la capacidad operativa de las terminales aeroportuarias intervenidas.
- 2.10 **Componente 1. Obras civiles, equipos (US\$52.900.000).** Financiará: (i) rehabilitación y mejoramiento de dos aeropuertos en Bolivia (Uyuni y Tarija) que incluyan mejoras en la pista, plataforma, calles de rodaje, terminal, accesos, torre de control, servicios aeroportuarios e instalaciones complementarias; (ii) provisión de equipamientos de aeronavegación, extinción de incendios, equipamiento en terminales y de comunicación; y (iii) soluciones innovadoras para adaptación de las infraestructuras a la eficiencia energética.
- 2.11 **Componente 2. Gestión socioambiental, fiscalización y supervisión (US\$3.900.000).** Financiará: (i) la preparación de planes de gestión Ambiental

²⁰ [EDGE BUILDINGS.](#)

²¹ [\(GN-2710-5\); Marco Sectorial de Transporte; Marco Sectorial de Integración y Comercio; Plan de Acción de Género para Operaciones 2020-2021; y contribuye al Marco de Resultados Corporativo del Grupo BID 2020-2023 \(GN-2727-12\).](#)

Salud y Seguridad Ocupacional (ASSO); (ii) adquisición de terrenos; (iii) supervisión técnica y socioambiental de las obras; y (iv) fiscalización.

- 2.12 **Componente 3. Desarrollo de capacidades (estudios y administración del programa) (US\$2.600.000).** Financiará: (i) un Plan Nacional de Navegación Aérea y el Plan Estratégico de todo el sistema aeroportuario boliviano de pasajeros y carga; (ii) Evaluación de la Seguridad Operacional (ESO) para la certificación de aeródromos; (iii) mitigación de potenciales amenazas a la ciberseguridad; (iv) implementación del plan de género para la participación de la mujer en la etapa constructiva y operativa, accesibilidad e inclusión laboral de poblaciones indígenas y personas con discapacidad; (v) estudio del mercado para identificar nuevas rutas internacionales para la promoción del sector turístico; (vi) Diseño de productos y servicios sostenibles para la gestión aeroportuaria de NAABOL; y (vii) administración del programa.
- 2.13 **Auditoría, evaluación y otros gastos (US\$800.000).** Comprenderá los financiamientos de auditoría, evaluaciones, gestión operativa y gastos asociados a supervisión remota y de campo.
- 2.14 **Beneficiarios.** La población beneficiada con el programa serán los usuarios de transporte aéreo de ambos aeropuertos, tanto de conexión nacional como internacional. El área de influencia directa comprende a los municipios de Tarija y Uyuni y sus localidades cercanas, con una población agregada de 310.392²² habitantes.
- 2.15 Los resultados esperados son: (i) incremento en el número de pasajeros para ambos aeropuertos; (ii) al menos una ruta internacional de conexión con un aeropuerto del programa; (iii) aeródromos certificados por el regulador DGAC; (iv) incremento de la superficie destinada a facturación (*check-in*); y (v) sala de espera por millón de pasajeros.
- 2.16 **Modalidad del instrumento financiero (inversión específica).** El financiamiento del Banco se concretará a través de un préstamo de inversión bajo la modalidad de obras específicas, dado que financiará proyectos específicos definidos en su totalidad al momento de la aprobación del préstamo (PR-201). El período de desembolso será de cinco años, estimado según criterios conservadores de duración de las obras previstas y la experiencia previa en obras similares en el país.
- 2.17 **Aeropuertos de Tarija y Uyuni.** Los aeropuertos de Tarija y Uyuni requieren de intervenciones en el lado aire y en el lado tierra. En el aeropuerto de Tarija se realizará la rehabilitación de pista, calles de rodaje, franjas de seguridad, plataforma, ayudas visuales y cerco perimetral. También, se construirá una nueva torre de control, mejoramiento y ampliación de la terminal de pasajeros y de carga y los bloques técnicos y de emergencia. En el aeropuerto de Uyuni, se construirá la terminal de pasajeros para responder a la demanda actual y futura con la construcción de un nuevo edificio de 4.000 m² y la adecuación de las áreas de parqueo y accesos. En el lado aire se intervendrá la franja de pista, balizamiento, drenaje y una nueva subestación eléctrica.

²² [Proyección poblacional \(INE, 2022\).](#)

III. CONOCIMIENTO DEL SECTOR Y PLAN DE PREPARACIÓN

- 3.1 **Conocimiento sectorial.** El Banco ha apoyado el desarrollo del transporte aéreo en Bolivia al financiar estudios de preinversión para el sector. Adicionalmente, las operaciones programáticas promovieron el Plan Nacional de Transporte que incluyó guías para el desarrollo de planes maestros y gestión ambiental en aeropuertos, actualización de normativas y preparación de la nueva ley de aeronáutica civil. Así mismo, mediante la operación 2951/BL-BO se financió la rehabilitación, equipamiento de los aeropuertos de Cobija y Trinidad, entre otras iniciativas.
- 3.2 **Lecciones aprendidas.** Como resultado de la implementación de la operación 2951/BL-BO se identificó: (i) la necesidad de contar con estudios Técnicos Económico Social Ambiental (TESA) actualizados; (ii) disponibilidad de materiales para las intervenciones; (iii) evaluación de los costos de tributos aduaneros; y (iv) la necesidad de minimizar el cierre de aeródromos durante las obras.
- 3.3 **Aspectos técnicos.** La viabilidad técnica está asegurada por estudios TESA, elaborados por una consultoría especializada para los aeropuertos de Tarija y Uyuni, y que fue financiada por el programa de preinversión 3534/BL-BO. Asimismo, los aeropuertos cuentan con sus respectivos planes maestros, que proveerán el marco de planificación estratégica a largo plazo y cuyas recomendaciones están incorporadas en los estudios TESA.

VI. ASPECTOS TÉCNICOS, RIESGOS AMBIENTALES Y ASPECTOS DE EJECUCIÓN Y FIDUCIARIOS

- 4.1 **Esquema de ejecución, modalidad y Organismo Ejecutor.** El prestatario será el Estado Plurinacional de Bolivia. El Organismo Ejecutor (OE) es el Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda (MOPSV) a través del Viceministerio de Transportes (VMT) que cuenta con la Unidad Ejecutora de Proyecto (UEP) con experiencia previa de la ejecución del préstamo 2951/BL-BO. La modalidad de financiación será de Inversión Específica, debido a la identificación del OE de las necesidades en ambos aeropuertos.
- 4.2 **Aspectos Fiduciarios.** Se utilizarán las Políticas para la Adquisición de Bienes y Obras (GN-2349-15) y las Políticas para la Selección de Consultores financiados por el Banco (GN-2350-15). Se considerarán los principios y criterios previstos en la Guía de Gestión Financiera para Proyectos Financiados por el BID (OP-273-12). Los requisitos y acuerdos fiduciarios se describirán en la Propuesta de Desarrollo (POD) en el Anexo III y en el Manual de Operaciones del Proyecto (MOP). Adicionalmente se promoverán herramientas de transparencia en procesos de licitación y gestión de obras. Adicionalmente, para promover la transparencia y reducción de riesgos de integridad a las propuestas de transparencia fiduciarias del Banco, el MOP del programa incluirá: (i) la construcción de un código de ética de la UEP; (ii) establecimiento de políticas y procedimientos para que sus directivos, empleados y terceros cumplan con el código de ética; (iii) mecanismos de control del MOPSV; y (iv) rendiciones de cuenta periódicas, entre otros.

- 4.3 **Financiamiento retroactivo y reconocimiento de gastos.** El programa permitirá el financiamiento retroactivo hasta un 10% del monto de préstamo, bajo requisitos sustancialmente análogos a las normas y políticas del Banco y a lo establecido en el contrato de préstamo. Dichos gastos deberán haberse efectuado a partir de la aprobación del Perfil de Proyecto. No se financiarán gastos efectuados más de 18 meses antes de la fecha de aprobación del préstamo.
- 4.4 **Riesgos.** Los riesgos previstos de nivel medio – bajo tanto en la preparación como en la ejecución son: (i) retrasos en las adquisiciones o imposibilidad de hacerlas de acuerdo con la especificidad del sector; (ii) incumplimiento parcial de normas y parámetros de desempeño socioambiental, que serán mitigados a través de capacitación y monitoreo; (iii) demoras en expropiaciones y acuerdos para usos de terrenos durante la ejecución del proyecto. Se considera de riesgo alto; y (iv) retraso en la aprobación legislativa, que será mitigado con diálogos de las autoridades sectoriales.
- 4.5 **Riesgos ambientales y sociales.** De acuerdo con el Marco de Políticas Ambientales y Sociales (MPAS) del Banco, y con base en la información existente del Programa, este se clasifica como categoría “B” por los impactos que se producirán durante la etapa de construcción que serán impactos ambientales y sociales negativos moderados, localizados y de corto plazo. En esta etapa se identifican impactos sobre la calidad del aire, ruido y vibraciones por paso de vehículos y maquinaria de construcción. No se esperan impactos sobre especies protegidas, la biodiversidad o sitios culturales en ninguno de los aeropuertos. Tampoco se ha detectado desplazamiento involuntario de viviendas o familias, ni desplazamiento económico. El riesgo de desastres del proyecto se clasifica como moderado, ya que, si bien las amenazas naturales identificadas presentan una categorización de alta (granizadas y tormentas eléctricas) y baja (sismos, inundaciones y deslizamientos), no se esperan incrementos en la vulnerabilidad de las comunidades locales o del entorno por las mejoras en los aeropuertos. En Tarija se realizará la expropiación de un terreno para ampliar el área de seguridad de la pista. Durante la etapa de operación se producirán impactos principalmente positivos, derivados de un incremento en el turismo, e impactos negativos producto de un potencial aumento en la frecuencia de vuelos. En esta etapa se identifica un impacto sobre el ruido y el tráfico, sin embargo, no se espera que estos impactos sean significativos por la naturaleza del proyecto (mejoras y ampliaciones en infraestructura existente). El Programa tiene una clasificación ambiental y social de riesgo substancial por la presencia de Territorios Indígenas Originarios Campesinos (TIOC) en Uyuni, no obstante, no se esperan impactos significativos por la naturaleza del proyecto. En la evaluación ambiental y social se analizarán en profundidad los impactos en la etapa de construcción y operación, confirmándose la clasificación del Programa. La evaluación ambiental y social incluirá un modelamiento de ruido para la etapa de operación.
- 4.6 Con el fin de atender los requerimientos establecidos en el MPAS y en las 10 Normas de Desempeño Ambiental y Social (NDAS), la agencia ejecutora: (i) implementará un Sistema de Gestión Ambiental y Social (SGAS) para el Programa; (ii) elaborará una Evaluación Ambiental y Social de las obras y Plan de Gestión Ambiental y Social (EAS y PGAS) para cada uno de los aeropuertos; y (iii) analizará las brechas con relación a los requisitos del MPAS como insumo

para la elaboración del Plan de Acción Ambiental y Social (PAAS). Se prevé realizar un proceso de consulta pública.

V. RECURSOS Y CRONOGRAMA DE PREPARACIÓN

- 5.1 **Cronograma y recursos para la preparación.** Se estima la presentación de la Propuesta de Desarrollo de la Operación (POD) a Revisión de Calidad y Riesgo (QRR) la primera quincena de julio, la aprobación del borrador de la propuesta de préstamo por parte del Comité de Políticas Operativas (OPC) para finales de agosto y consideración de la aprobación del Directorio Ejecutivo en septiembre de 2022. Se requerirán recursos administrativos para apoyar el proceso de preparación con la contratación de consultores y la realización de misiones. (US\$139.000).
- 5.2 **Justificación de plazo de preparación.** El equipo de proyecto ha evaluado los riesgos socioambientales, técnicos y fiduciarios de la operación. Respecto a los riesgos socioambientales se ha acordado con el GdB complementar los estudios y publicar la estrategia socioambiental hasta mediados de junio de 2022. En este mismo período el GdB iniciará las comunicaciones para la actualización de los convenios para uso de terrenos complementarios en el aeropuerto de Uyuni.

Anexos

- I. [Resumen de la Revisión Ambiental y Social](#)

DOCUMENTO DEL BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO



BOLIVIA

PROGRAMA DE INFRAESTRUCTURA AÉREA – ETAPA II

BO-L1209

RESUMEN DE LA REVISIÓN AMBIENTAL Y SOCIAL INICIAL

ABRIL 2022

ISSUANCE v.1

OCT 2021

Este documento fue preparado por:
José Luis de la Bastida (VPS/ESG), Fernanda Palomino (ESG/CPE), y Heidi Fishpaw (VPS/ESG)
con el apoyo del equipo del proyecto:
Rafael Poveda (INE/TSP), Tomás Padilla (INE/TSP)

Resumen de la revisión ambiental y social inicial	
Datos de la operación	
Número de la operación	BO-L1209
Sector/Subsector del BID	Transport / Airport Infrastructure
Tipo y modalidad de la operación	LON – Obras Específicas
Clasificación de impacto ambiental y social inicial (ESIC)	B
Calificación inicial de riesgo de desastre (ESRR)	Substancial
Clasificación inicial de riesgo de desastre y cambio climático (DCCRC)	Moderado
Prestatario	Estado Plurinacional de Bolivia
UEP	BO-VMT
Monto del préstamo BID (y coste total del proyecto)	US\$60.200.000,00 (US\$60.200.000,00)
Normas de desempeño con requerimientos	ESPS 1; ESPS 2; ESPS 3; ESPS 4; ESPS 5; ESPS 6; ESPS 7; ESPS 8; ESPS 9; y ESPS 10
Resumen ejecutivo	
<p>De acuerdo con el Marco de Políticas Ambientales y Sociales (MPAS) del Banco, y en base a la información existente del Programa, este se clasifica como categoría B por los impactos que se producirán durante la etapa de construcción, que serán impactos negativos, moderados, localizados y de corto plazo; consistiendo principalmente en impactos sobre la calidad del aire, ruido y vibraciones por paso de vehículos y maquinaria de construcción; y sobre la calidad del suelo por la generación de residuos. No se esperan impactos sobre especies protegidas, sobre la biodiversidad o sobre sitios culturales en ninguno de los aeropuertos. No se ha detectado ningún desplazamiento involuntario de viviendas o familias, ni desplazamiento económico. Para el caso del aeropuerto de Tarija se realizará la expropiación de un terreno. El aeropuerto de Uyuni y los bancos de préstamo del material para sus obras están dentro de un Territorio Indígena Originario Campesino. El análisis sociocultural confirmará si existen comunidades indígenas en el área de impacto directo o indirecto del proyecto.</p> <p>Si bien se espera que las operaciones de los aeropuertos se ejecuten a largo plazo, no se espera que el incremento en la frecuencia de las operaciones a causa de las mejoras en los aeropuertos sea significativo, ya que no se construirán nuevas pistas de aterrizaje, sino que los trabajos consisten en mejoras y ampliaciones en las infraestructuras existentes. Adicionalmente, se espera que estas favorezcan el ingreso de aeronaves más modernas con niveles menores de emisión y ruidos.</p> <p>Durante la etapa de debida diligencia, a través de la evaluación ambiental y social, se analizará en mayor profundidad los impactos, tanto de la etapa de construcción como de la etapa de operación, y se confirmará la clasificación del Programa.</p>	

El Programa tiene una clasificación ambiental y social de riesgo substancial, ligada a: (i) potenciales riesgos de salud y seguridad para la comunidad debido a las obras en los aeropuertos y, en concreto, a la ubicación del aeropuerto de Uyuni, situado dentro de un Territorio Indígena Originario Campesino (TIOC); y (ii) un riesgo contextual por las tensiones preexistentes con comunidades indígenas en esta área. Es la primera operación que la Unidad Ejecutora de Proyecto (UEP) desarrollará bajo el nuevo MPAS.

Con el fin de atender los requerimientos establecidos en el MPAS y en las 10 NDAS, la UEP deberá: (i) implementar un Sistema de Gestión Ambiental y Social (SGAS) para el Programa, de acuerdo con lo señalado en la NDAS 1; (ii) realizar las evaluaciones ambientales y sociales (EAS) de las obras y sus respectivos Planes de Gestión Ambiental y Social (PGAS) incluyendo Análisis Sociocultural (ASC) sobre el proyecto en el aeropuerto de Uyuni; y (iii) realizar un análisis de brechas entre los Programa de Prevención y Mitigación y el Plan de Aplicación y Seguimiento Ambiental (PPM-PASA) para los dos proyectos con relación a los requisitos del MPAS, que servirá de insumo para la elaboración del Plan de Acción Ambiental y Social (PAAS). Del mismo modo, se prevé realizar un proceso de consulta pública, incluyendo un proceso de consulta socioculturalmente apropiado con comunidades indígenas que podrían ser afectadas.

Descripción de la operación

El objetivo general es contribuir al desarrollo de la integración regional y del turismo en las regiones de Tarija y Uyuni. Los objetivos específicos son: i) desarrollar infraestructura aeroportuaria segura y ii) expandir la capacidad operativa de las terminales aeroportuarias intervenidas. El programa contará con los siguientes componentes:

- **Componente 1: Obras civiles, equipos:** Incluye: (i) rehabilitación y mejoramiento de 2 aeropuertos en Bolivia (Uyuni y Tarija) que incluyan mejoras en la pista, plataforma, calles de rodaje, terminal, accesos, torre de control, servicios aeroportuarios e instalaciones complementarias; (ii) provisión de equipamientos de aeronavegación, extinción de incendios, equipamiento en terminales y de comunicación; y (iii) equipos innovadores para mejorar la eficiencia energética de las infraestructuras.
- **Componente 2: Gestión socioambiental, fiscalización y supervisión:** Incluye: (i) preparación de planes de gestión Ambiental Salud y Seguridad Ocupacional (ASSO); (ii) adquisición de terrenos; (iii) supervisión técnica y socioambiental de las obras; y (iv) fiscalización.
- **Componente 3: Desarrollo de capacidades** (Estudios y Administración del Programa): Incluye: (i) Plan Nacional de Navegación Aérea y el Plan Estratégico de todo el sistema aeroportuario boliviano; (ii) preparación de estudios de Evaluación de la Seguridad Operacional (ESO) de aeródromos; (iii) mitigación de potenciales amenazas a la ciberseguridad en el espacio aéreo de Bolivia; (iv) capacitación técnica, implementación del plan de género para la participación de la mujer en el área constructiva y operativa, accesibilidad e inclusión laboral de poblaciones indígenas y personas con discapacidad; y (iv) administración del programa.
- **Auditoría, evaluación y otros gastos.**

El Componente 1 incluye obras de infraestructura en dos aeropuertos: La Joya Andina de Uyuni y Oriel Lea Plaza de Tarija. En el caso del aeropuerto de Uyuni, este se encuentra en dirección noroeste a la mancha urbana, a aproximadamente 400 metros del borde urbano más cercano, en un terreno semiárido en el altiplano andino. El aeropuerto de Tarija se encuentra hacia el sureste de la ciudad, inmerso en la mancha urbana, con población asentada a ambos lados de la pista de aterrizaje. En el Anexo A se presentan mapas con la ubicación de los aeropuertos. El alcance preciso de las obras para cada una de las obras se describe en el párrafo anterior.

El prestatario será el Estado Plurinacional de Bolivia, y el organismo ejecutor (OE) será el Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda (MOPSV) a través del Viceministerio de Transportes (VMT), que ya cuenta con experiencia en la puesta en marcha de operaciones de préstamo con el BID.	
Fundamentos de las clasificaciones/calificaciones	
<i>Clasificación de impacto ambiental y social</i>	<p>Categoría B.</p> <p>Las actividades que se van a desarrollar tendrán impactos ambientales y sociales negativos localizados y moderados, para los cuales se conocen medidas de mitigación eficaces y fácilmente disponibles.</p> <p>Durante la etapa de construcción se pueden esperar impactos temporales sobre la calidad del aire, ruido, así como inconformidades a la comunidad por estos impactos. El aeropuerto de Uyuni está dentro de un territorio indígena, y durante la debida diligencia se debe verificar si hubiera población o comunidades indígenas en el área del proyecto/aeropuerto. No se ha detectado reasentamiento involuntario, pero sí habrá expropiación de un terreno privado en Tarija, pero de una parte no caracterizada como vulnerable. No se espera impactos sobre hábitats naturales ya que el aeropuerto de Uyuni está ubicado en una pradera salobre, en terreno semiárido y el aeropuerto de Tarija está dentro de la mancha urbana. Tampoco existen sitios culturales en las proximidades, ni se espera impactos en este sentido ya que se realizarán trabajos sobre áreas ya intervenidas (mejora de pistas y ampliación de terminal).</p> <p>En la etapa de operación se podrían esperar impactos producidos por un potencial aumento en las operaciones de los aeropuertos, que incrementarán el ruido y las vibraciones, y por lo tanto estrés para las comunidades locales, además del crecimiento del tráfico y la consecuente presencia de turistas. Sin embargo, la información existente indica que este aumento de operaciones no será significativo.</p> <p>La categoría será verificada a partir de la EAS.</p>
<i>Calificación de riesgo ambiental y social</i>	<p>Substancial.</p> <p>La clasificación está ligada a potenciales riesgos para la salud y seguridad de la comunidad y otros grupos de interés debido a las obras a ser financiadas. Si bien la UEP ha trabajado bajo las salvaguardias del Banco, será la primera operación en la que trabaje bajo el MPAS. Además, el proyecto de Uyuni está dentro de territorio indígena y no se sabe todavía si habrá impactos en comunidades indígenas, pero probablemente exista un riesgo contextual substancial o alto debido a las tensiones preexistentes con comunidades indígenas en esta área que han derivado en conflictos previos.</p>
<i>Clasificación de riesgo de desastre y cambio climático</i>	<p>Moderada.</p> <p>Las amenazas naturales presentes en el área de influencia de los Proyectos son granizadas y tormentas eléctricas con clasificación de amenaza alta. Para el caso de las amenazas sísmica, por inundaciones y deslizamientos, se identificó que la clasificación de amenaza es baja.</p> <p>La criticidad y vulnerabilidad del componente de infraestructura del programa se clasifica como moderado. No se esperan incrementos de las condiciones actuales</p>

	de amenazas naturales o de la vulnerabilidad de las comunidades locales o del entorno por las mejoras en los aeropuertos.
¿Se considera el marco ambiental y social del prestatario?	No
La preparación se realizará con base en el Marco de Política Ambiental y Social del Banco y las Normas de Desempeño Ambiental y Social 1 al 10. Se realizará análisis de brechas frente a la legislación local y directrices sobre medio ambiente, salud y seguridad del Grupo Banco Mundial.	
Normas de Desempeño Ambiental y Social aplicables al proyecto propuesto	
NDAS-1. Evaluación y gestión de riesgos e impactos ambientales y sociales	Sí
<p>La UEPUEP no cuenta con un Sistema de Gestión Ambiental. Sin embargo, si cuenta en su organización con especialistas en temas ambientales y sociales con experiencia en la gestión socio ambiental de aeropuertos que han recibido financiamiento del Banco. Como parte de la preparación se hará una evaluación del alcance de sus procedimientos de gestión socio ambiental y un análisis de brechas entre los 7 pilares del SGAS específicos requeridos por la NDAS 1 y los sistemas y procedimientos con los que cuenta la Unidad Técnica Aeroportuaria (UTA), a fin de utilizar lo existente para cumplir con los requerimientos establecidos en las NDAS 1 al 10 del MPAS.</p> <p>Ambos aeropuertos cuentan con una Licencia Ambiental (obtenida vía Certificado de Dispensación), y con PPMs-PASAs (Programas de Prevención y Mitigación y el Plan de Aplicación y Seguimiento Ambiental). Si bien no se cuenta con un análisis cuantitativo de los impactos esperados por la ejecución de las obras, si se han identificado los principales impactos y se han determinado las medidas de mitigación y seguimiento en los PPM-PASA. Estos estudios serán revisados y analizados para determinar las brechas existentes respecto a las NDAS y serán complementados mediante una Evaluación Ambiental y Social y Plan de Gestión Ambiental y Social (EAS y PGAS) para cada uno de los aeropuertos. Se asegurará que las EAS y PGAS den cumplimiento a las NDAS y abarquen los impactos y riesgos de los proyectos y sus facilidades asociadas.</p> <p>Se desarrollará un plan para atención de reclamos y sugerencias de la comunidad, la sociedad y otras partes interesadas. El análisis social, así como la identificación de grupos de interés en condición de vulnerabilidad será abordado en las evaluaciones ambientales y sociales de las obras y se estructurará un Mecanismo de atención de reclamaciones adecuado para el Programa. Además, se realizará un análisis sociocultural para detectar comunidades indígenas en el área de impacto y si hubiera impactos en ellas, así como proponer medidas para un proceso de consulta socioculturalmente apropiada.</p>	
NDAS-2. Trabajo y condiciones laborales	Sí
<p>Las actividades del proyecto involucrarían riesgos laborales asociados principalmente a salud y seguridad para realizar actividades de construcción, manejo de maquinaria pesada y herramientas, manipulación de combustibles, aceites, agroquímicos u otros materiales peligrosos. Igualmente habrá potenciales accidentes, impactos a la salud por ruidos y vibraciones, riesgo ergonómico, riesgo eléctrico, riesgo higiénico (intoxicaciones), riesgo exacerbado de contraer COVID-19, etc. Los riesgos e impactos negativos esperados serán confirmados en la debida diligencia ambiental y social. Se prestará especial atención a potenciales impactos de ruido producto de la exposición a aterrizajes y despegues en los trabajadores.</p> <p>Para asegurar la seguridad e higiene ocupacional, durante la debida diligencia se verificará la vigencia o actualización de la normativa nacional y mejores prácticas internacionales sobre dicha temática y se implementarán sus directrices para el diseño, ejecución y seguimiento de las actividades. También se seguirán los actuales protocolos nacionales para las relaciones laborales e integridad de los trabajadores</p>	

en lo que respecta al COVID-19, a fin de salvaguardar su salud en la función, debiendo estar incluidos en los PGAS.	
NDAS-3. Uso eficiente de los recursos y prevención de la contaminación	Sí
<p>En ambos casos durante la etapa de mejoramiento y ampliación de infraestructura de los aeropuertos se podrían esperar impactos negativos localizados y temporales como: (i) incremento en niveles de presión sonora, vibraciones, polvo, partículas y gases por incremento del tráfico de vehículos y maquinaria; (ii) contaminación del suelo o del agua por derrames de grasas y aceites, combustibles y otros materiales peligrosos; (iii) contaminación del aire por emisión de gases de combustión; y (iv) impacto por alteraciones en el tráfico. Durante la etapa de operación, se pueden esperar impactos negativos como: incremento en niveles de presión sonora, o contaminación de suelo y/o agua por inadecuado manejo de residuos que podrían incluir residuos peligrosos. El proyecto en el aeropuerto de Tarija contempla la adquisición de una máquina de rayos X, por lo que en la EAS se evaluarán los riesgos y mejores prácticas de disposición de estos residuos. Respecto a las emisiones de gases de efecto invernadero, siguiendo lo indicado en el <i>IDB GHG Accounting Manual</i>, se debe considerar el alcance 1 y 2 para aeropuertos (uso de combustibles en equipos de construcción y electricidad utilizada en operaciones), sin embargo, no se espera que estas actividades superen el umbral de 25k tCO₂e por lo que las emisiones no serán calculadas. De acuerdo con lo indicado en el mismo manual, no se considerará la cuantificación de las emisiones de las aeronaves que utilicen el aeropuerto (alcance 3 de la metodología).</p> <p>La EAS identificará impactos y riesgos de contaminación ambiental directos, indirectos y acumulativos y establecerá medidas de manejo orientadas a su adecuada gestión, empleando la jerarquía de mitigación. Se identificarán y analizarán medidas para la mitigación del ruido en la etapa operativa y para el fomento del uso eficiente del agua y la energía en la etapa constructiva.</p>	
NDAS-4. Salud y seguridad de la comunidad	Sí
<p>Habrán impactos y molestias como resultado de las actividades de los proyectos durante su construcción, incluyendo ruidos, vibraciones, polvo, emanaciones de maquinaria, interrupciones temporarias de suministro de agua y/o luz, bloqueos e incremento de tráfico, exposición a peligros como huecos y materiales peligrosos como gasolina o aceite, y materiales de construcción como cemento, etc. Si no hubiera buena señalética y hubiera población aledaña a las obras (sí es el caso para Tarija y para Uyuni habrá que confirmar que tan cerca está la población), esta población estaría expuesta a estos riesgos y peligros y habrá que incluir lineamientos en el PGAS para cada aeropuerto para evitarlos y proteger a las comunidades y sus habitantes. Además, habrá que estudiar y estimar el número de trabajadores no locales que serán necesarios para la construcción de ambos proyectos, por si fuera necesario construir campamentos, para evaluar el riesgo a la comunidad de incremento de violencia de género y de enfermedades sexualmente transmitidas. Se deberá incluir un código de conducta en el PGAS de ambos proyectos y las obras complementarias para reducir y mitigar este riesgo, así como maximizar contratación local por la misma razón. El programa incluye en el componente 3 la preparación de estudios de Evaluación de la Seguridad Operacional (ESO) de los aeródromos y se espera que en cada uno de los aeropuertos se realicen mejoras para el área de trabajo y estacionamiento de los equipos contraincendios.</p> <p>Durante la misión de orientación, la contraparte identificó que las amenazas naturales presentes en el área de influencia de los aeropuertos de Uyuni y Tarija son granizadas y tormentas eléctricas con clasificación de amenaza alta. Para el caso de las amenazas sísmica, inundaciones y deslizamientos, se identificó que la clasificación de amenaza es baja para ambos aeropuertos. Para el caso de la amenaza</p>	

<p>por sequía y sequía con cambio climático, se utilizó la aplicación de screening del BID, en el cual se identificó una clasificación moderada y alta para ambos aeropuertos (Mapas 4A, 4B, 4C y 4D).</p> <p>La criticidad y vulnerabilidad del componente de infraestructura de los aeropuertos de Uyuni y Tarija se clasifica como Moderada, según los siguientes criterios: (i) características físicas indican una criticidad baja ya que se consideran ampliaciones en edificaciones de terminales de pasajeros de un solo piso; (ii) ya que los aeropuertos son regionales, el impacto en los servicios esenciales es de nivel moderado en caso de que los aeropuertos presenten fallos en su operación; y (iii) el nivel de la interacción con medio antrópico y natural es baja, debido a que no se consideran grandes obras y modificaciones en el entorno. No se esperan incrementos de las condiciones actuales de amenazas naturales o de la vulnerabilidad de las comunidades locales o del entorno por las mejoras y ampliaciones en las pistas y edificaciones de los aeropuertos. Considerando los niveles de amenaza identificados, la estimación de la criticidad y la vulnerabilidad de las intervenciones de infraestructura y los niveles de exacerbación del riesgo, una clasificación de riesgo Moderada es adecuada para este proyecto.</p>	
NDAS-5. Adquisición de tierras y reasentamiento involuntario	Sí
<p>En el PPM-PASA para el proyecto del aeropuerto de Tarija, indica que hay terrenos que necesitan ser expropiados, por lo cual esta NDAS aplica. Según la información existente, y pendiente de ser verificada, estos terrenos no están dentro de territorio indígena dado que se encuentra dentro de la mancha urbana. En cualquier caso, la compensación debe ser justa y acordada con las partes afectadas de una manera libre de coerción. Además, como parte de los EAS de los dos proyectos de Tarija y Uyuni, se debería de estudiar si hubiera algún reasentamiento involuntario de familias o viviendas informales provocado como resultado de los proyectos, aunque no hay ninguna evidencia de su existencia en los PPM-PASA ni se identificaron en las visitas virtuales llevadas a cabo durante la Misión de Identificación. En caso de que sí hubiera, habría que preparar un Plan de Reasentamiento Involuntario para reasentarlos, independientemente de que estos sean legales o no.</p>	
NDAS-6. Conservación de la biodiversidad y gestión sostenible de los recursos naturales vivos	Sí
<p>Las obras y actividades se realizarán en lugares ya intervenidos, no sobrepuestos sobre áreas protegidas, hábitats naturales o de valor crítico. Si bien el aeropuerto de Tarija se encuentra contiguo a un área de interés biológico (Río Guadalquivir), no se espera encontrar especies de fauna amenazadas en el área urbana en la que se encuentra el aeropuerto. Por lo tanto, considerando la información existente, no se prevén intervenciones que puedan afectar a ningún hábitat natural, hábitat crítico, a zonas legalmente protegidas o reconocidas a nivel internacional y servicios ecosistémicos. No obstante, la EAS identificará los impactos y riesgos directos, indirectos y acumulativos sobre la biodiversidad y se deben establecer medidas de manejo orientadas a su adecuada gestión, empleando la jerarquía de mitigación.</p> <p>La operación no incluye actividades que incluyan uso de cualquier especie exótica invasiva.</p>	
NDAS-7. Pueblos indígenas	Sí
<p>El aeropuerto de Uyuni está dentro de un territorio indígena, Territorio Indígena Originario Campesino (TIOC) “Ayllu Aransaya y Urinsaya del cantón Tolapampa”, según la información disponible y el PPM-PASA. Existe un acuerdo del 8 de diciembre de 2010: “un Acta de Conciliación y Entendimiento de Terreno, entre las Fuerza Aérea y la Comunidad de Tolopampa” dando permiso para operar el aeropuerto.</p> <p>La UEP ha indicado en la Misión de Identificación que necesitarían un acuerdo para usar un área adicional como área de seguridad al final de la pista, conocido como A3 en el diseño¹. Además, tomando en cuenta que han pasado más de 10 años desde que el acuerdo fue firmado, sería como mínimo una buena</p>	

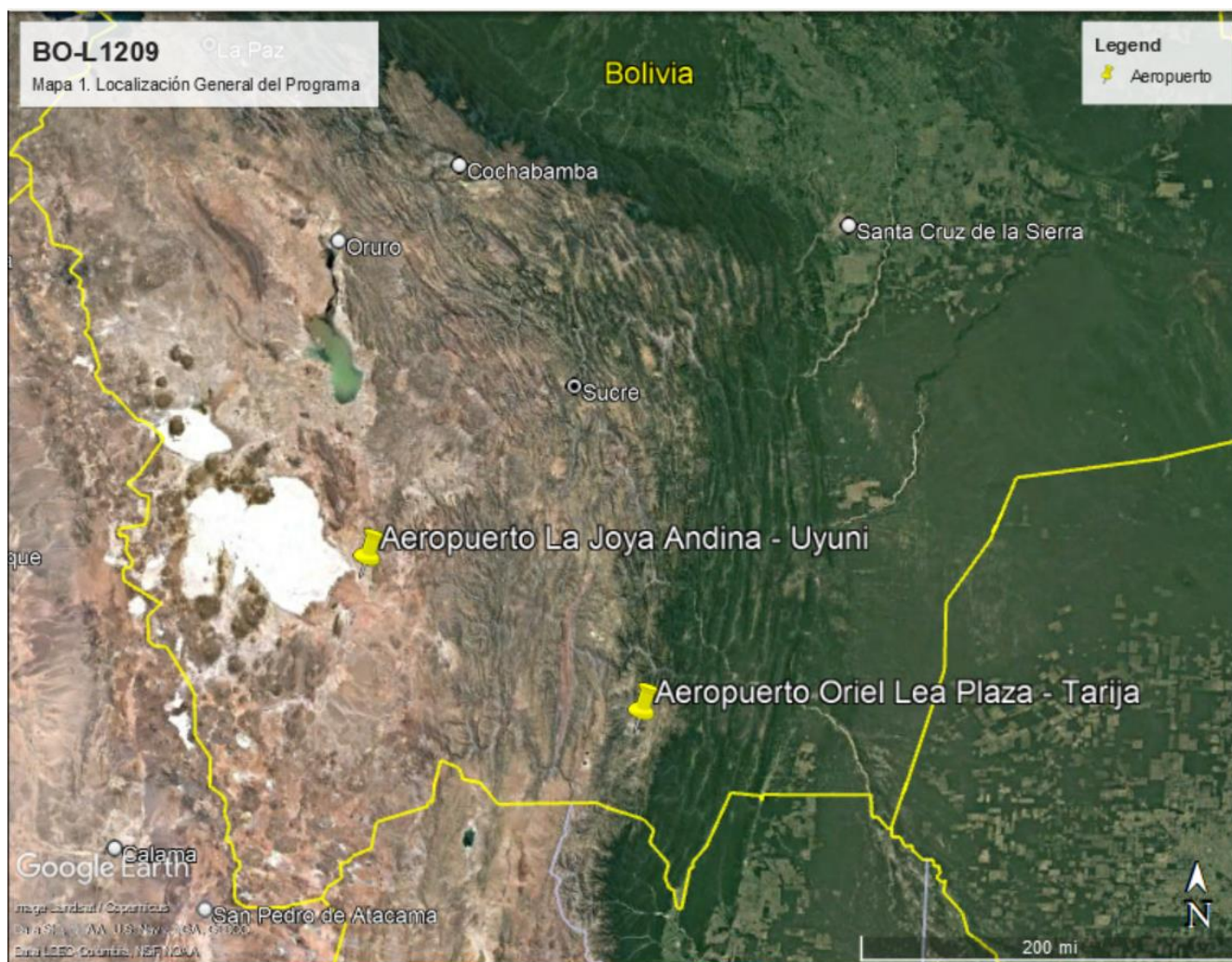
<p>práctica, y probablemente requerido bajo esta NDAS, actualizar dicho acuerdo como parte de un proceso de consulta socioculturalmente apropiado, que inicie durante la preparación de esta Operación. Los bancos de préstamo del material también se encuentran dentro del mismo TCO. Será necesario realizar un análisis sociocultural para detectar si además del territorio indígena hay comunidades o población indígena en el área de impacto directo e indirecto y si habría impactos socioculturales, o socioambientales a la población indígena tales como ruido, incremento de turismo que no fueran capaces de absorber o del que beneficiarse; y analizar su liderazgo legítimo, modos de vida y dependencia de su tierra, cultura, y otros elementos de un análisis sociocultural para proponer medidas de mitigación e insumos para el desarrollo de medios de comunicación para el proceso de consulta el cual deberá de ser socioculturalmente apropiado. Este proceso debería de incluir la oportunidad de que las comunidades y líderes indígenas identifiquen cualquier riesgo o impacto no detectado en las EAS, y que propongan medidas que consideren que mejorarían su inclusión en los beneficios de los proyectos y que redujera los riesgos e impactos, como contratación local de ellos como parte del proyecto.</p> <p>El aeropuerto de Tarija no está dentro de territorio indígena (TIOC o TCO) según la información disponible, lo cual será verificado durante la debida diligencia.</p>	
NDAS-8. Patrimonio cultural	Desconocido
<p>Los PPM-PASA sobre los proyectos a ser financiados en los 2 aeropuertos no detectaron existencia de patrimonio cultural o restos arqueológicos. Sin embargo, se deberá verificar como parte de las EAS de cada aeropuerto y obra complementaria, e incluir lineamientos para hallazgos fortuitos en el PGAS de cada uno de los aeropuertos, y en el MGAS.</p>	
NDAS-9. Igualdad de género	Sí
<p>El Programa tiene un enfoque de género y habrá actividades para promover la contratación de mujeres en áreas de trabajo que tradicionalmente han sido solo para hombres y que están mejor remuneradas. Se deberá evaluar el riesgo de incremento de violencia de género y sexual por campamentos de trabajadores que no son locales, incluyendo un estimado de cuantos trabajadores serán necesarios en cada aeropuerto y obras complementarias como carreteras de acceso o plantas de tratamiento; proponer un código de conducta para incluir en cada PGAS y maximizar contratación local de personas que son de y viven en las comunidades locales. Se deberá incluir proactivamente a las mujeres en el proceso de consulta.</p>	
NDAS-10. Participación de las partes interesadas y divulgación de información	Sí
<p>El PPM-PASA para el proyecto del aeropuerto de Tarija de enero de 2017 describe el proceso de socialización que fue realizado, y hay una gráfica mostrando la distribución entre las opiniones hacia el proyecto, entre malo, bueno, y neutral. Algunos líderes en barrios cercanos al aeropuerto tenían objeciones a la ubicación del aeropuerto por temas de ruido y estrés, pero en general las opiniones hacia el proyecto fueron caracterizadas como neutrales o positivas. Para el proyecto del aeropuerto de Uyuni se realizó un “taller informativo asistieron un total de 54 invitados, que representa aproximadamente el 80% de las instancias convocadas e invitadas.” No fue un proceso de consulta significativa de acuerdo con los requisitos del MPAS y será necesario realizar un proceso de consulta significativa durante la preparación de la Operación. Se preparará un análisis de actores claves, vulnerables y afectados para los proyectos de Tarija y Uyuni como parte de un Plan de Consulta con una metodología y medios de comunicación apropiados para los actores, incluyendo medidas para promover inclusión de mujeres y otros grupos vulnerables, y sobre las obras de la muestra y las obras complementarias como carreteras de acceso o plantas de tratamiento. Además, se debe realizar un proceso de consulta socioculturalmente apropiado con comunidades indígenas afectadas, propuesto como parte del Análisis Sociocultural y</p>	

tomando en cuenta el liderazgo legítimo y proceso de toma de decisiones de la/s comunidad/es. Además, se debe proponer un Mecanismo de Quejas y Reclamos.			
Diligencia ambiental y social debida en el BID			
Para las operaciones cofinanciadas, ¿se contempla un enfoque común con otros prestamistas?			No
La presente operación no es co-financiada.			
Estrategia de diligencia debida			
En el cuadro a continuación se indican las evaluaciones requeridas durante la preparación de la operación para cerrar las brechas identificadas anteriormente, los recursos que serán necesarios, y su calendario de preparación.			
Requisito de evaluación ambiental y social	Estado de desarrollo	Recursos estimados para finalizar (especificar el costo para el Banco o el prestatario)	Calendario estimado para finalizar (incluida la consulta)
Evaluación Ambiental y Social y Plan de Gestión Ambiental y Social para Tarija, Uyuni, y obras complementarias	Se desarrollaron PPM-PASA para los dos proyectos Uyuni y Tarija. Actualizaciones necesarias en la línea de base social, los impactos sociales, los impactos indirectos, los análisis alternativos y la línea de base de biodiversidad.	Consultores (US\$57.000,00) para todos los instrumentos y estudios. Fuente: Cooperación Técnica para el Proyecto.	Ejecución: comienzo previsto en abril 2022. Finalización prevista en junio 2022. Consulta: fines de mayo de 2022.
Análisis Sociocultural (SCA) y Plan de Pueblos Indígenas (IPP)	Aún no preparado.		
Plan de Consulta y Participación de las Partes Interesadas	Aún no preparado. Hubo un proceso de consulta sobre los proyectos de aeropuerto de Tarija y el aeropuerto de Uyuni pero no al nivel que requiere el Banco para una consulta significativa.		

Sistema de Gestión Ambiental y Social	La UEP tiene una especialista social y una especialista ambiental. Se debe complementar este elemento que es parte de uno de los 7 elementos que serán parte del SGAS de la operación.		
Evaluación de Riesgo de Desastre y Cambio Climático	Se cuenta con un análisis cualitativo de las amenazas que afectan las áreas de estudio del proyecto, pero se deberán actualizar los estudios hidrogeológicos para actualizar la información existente. Se elaborará un Plan de Gestión de Riesgo de Desastres y Cambio Climático.	Incluido como parte de Evaluación Ambiental y Social y Plan de Gestión Ambiental y Social para Tarija, Uyuni, y obras complementarias. Fuente: Cooperación Técnica para el Proyecto.	Ejecución: comienzo previsto en abril 2022.
Anexos			
Anexo A	<i>Mapas A&S</i> Mapa 1. Localización general del Programa. Mapa 2. Localización obras del Programa. Mapa 3. Mapa de Amenazas Naturales en área de influencia del Programa.		

Anexo A. Mapas ambientales y sociales

Mapa 1. Localización general del programa



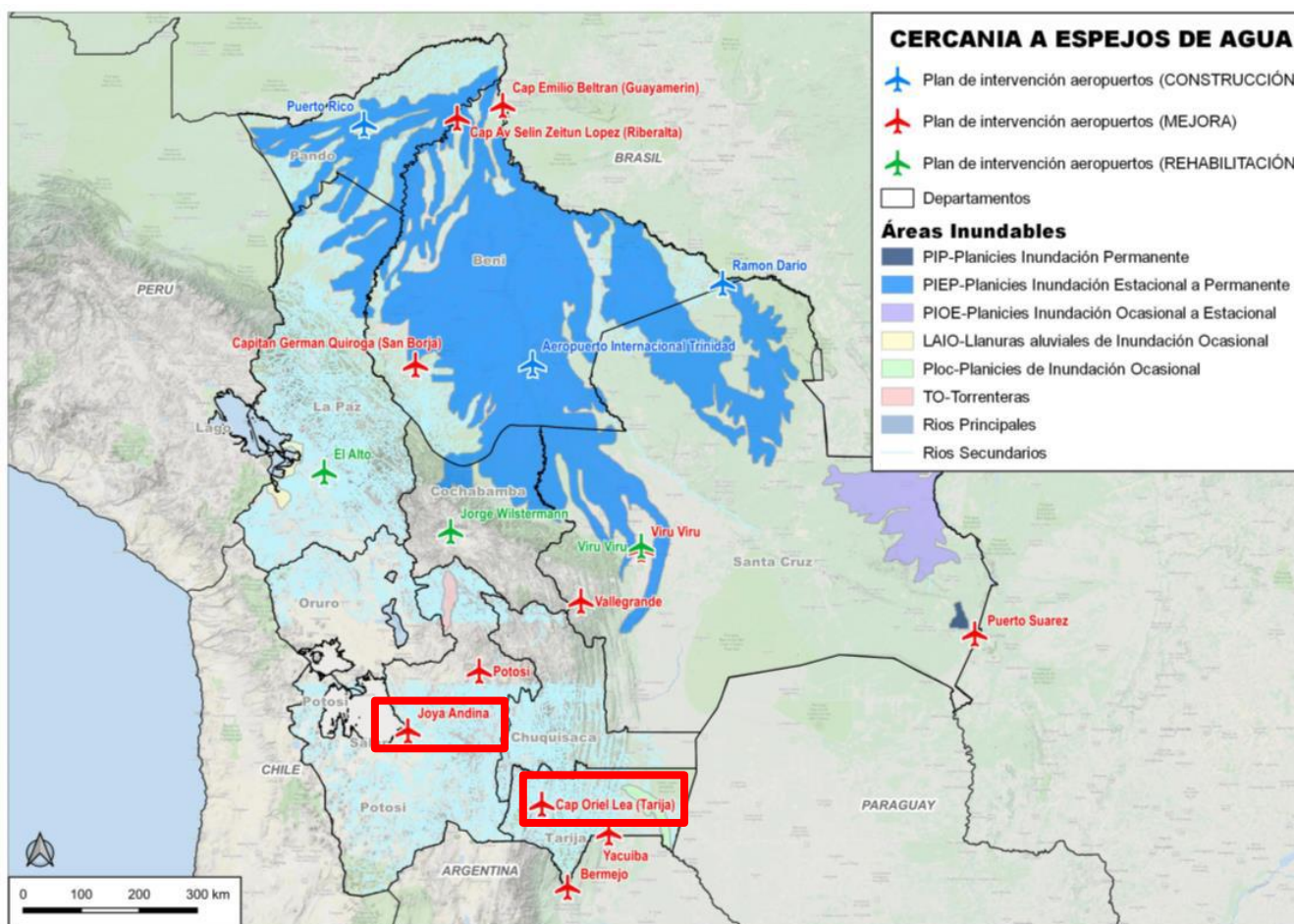
Mapa 2A. Localización obras Aeropuerto La Joya Andina – Uyuni



Mapa 2B. Localización obras Aeropuerto La Joya Andina – Uyuni

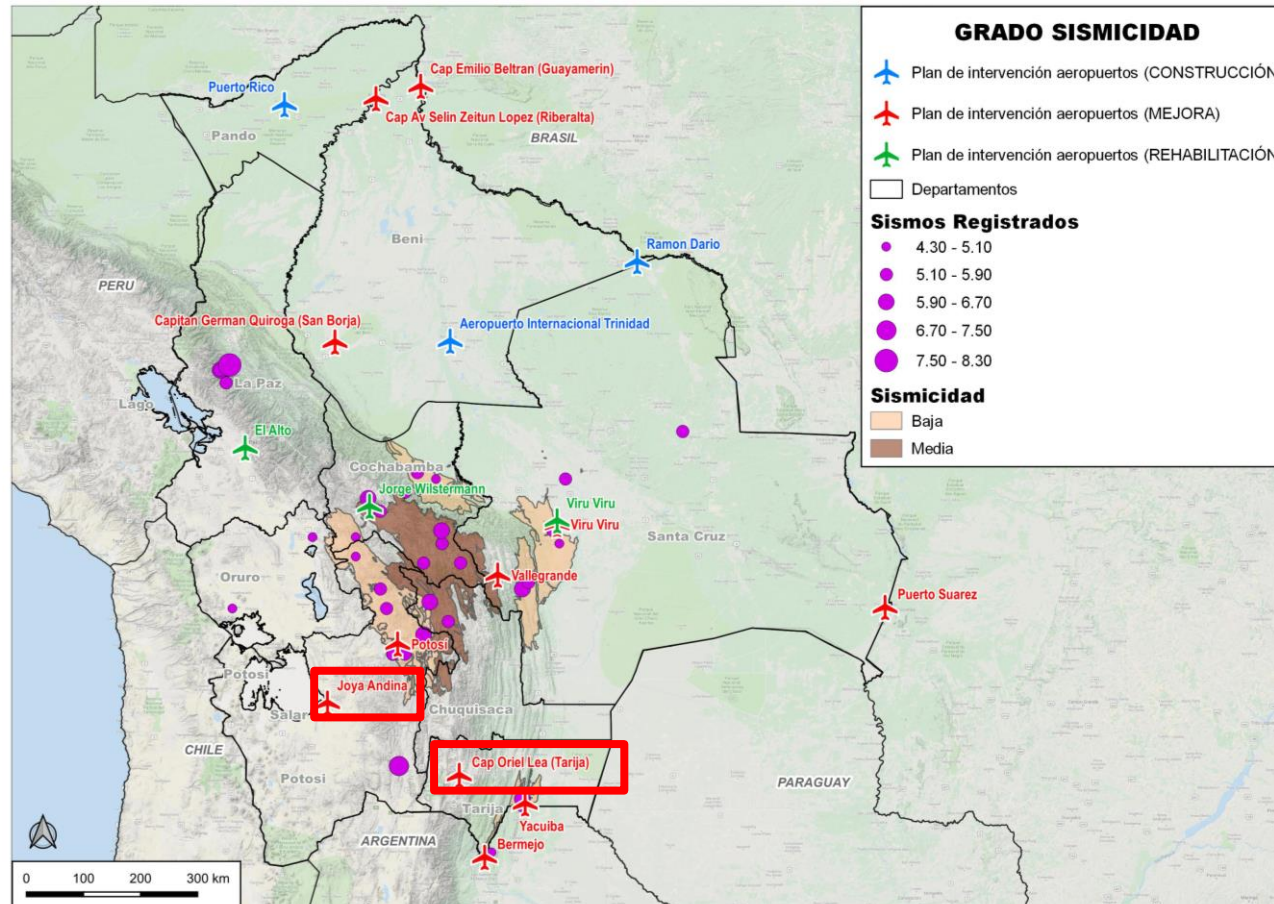


Mapa 3A. Mapa de Amenaza por inundaciones en área de influencia de los Aeropuertos de Uyuni y Tarija



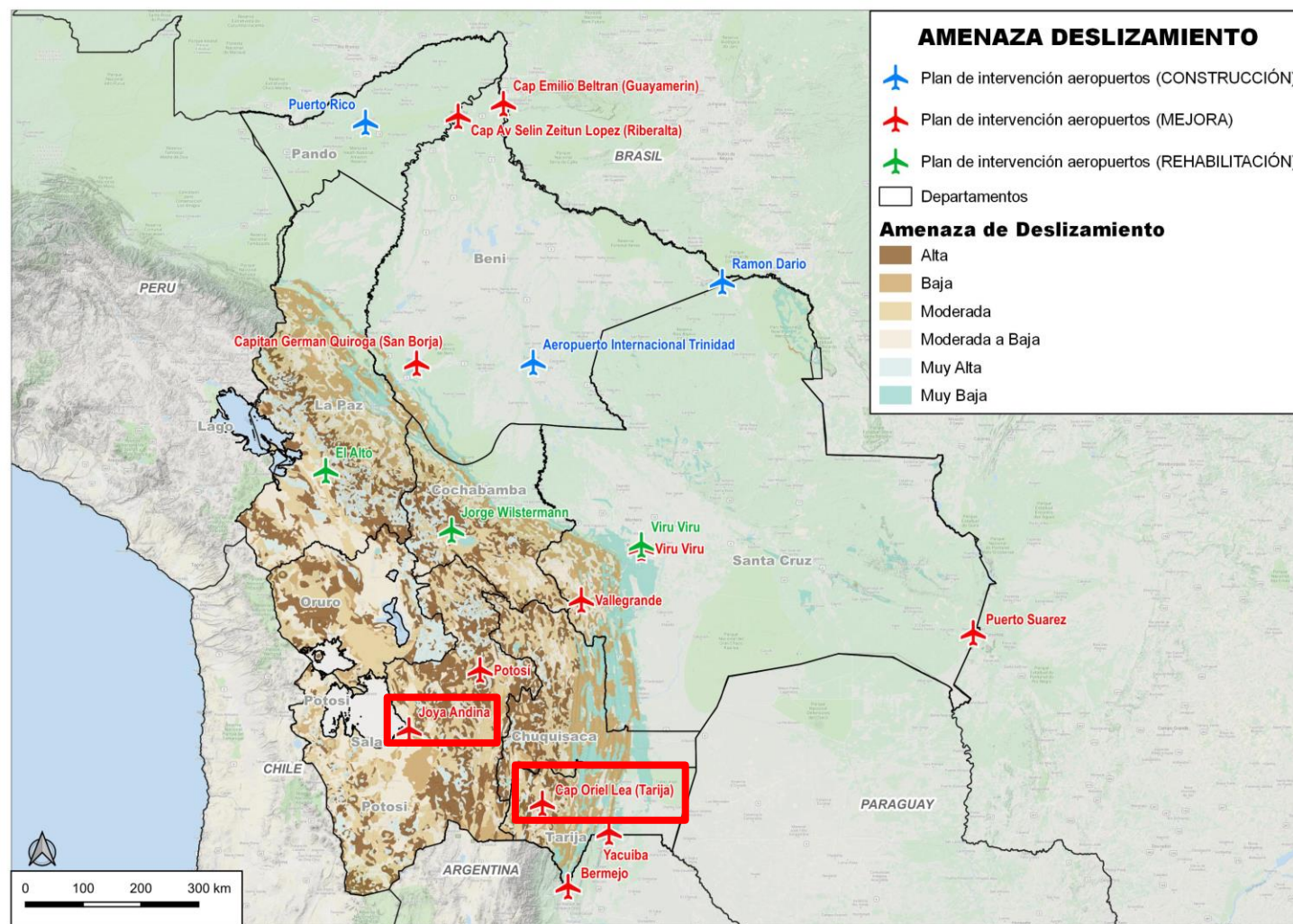
Fuente: Unidad Técnica Aeroportuaria (UTA), 2020

Mapa 3B. Mapa de Amenaza sísmica en área de influencia de los Aeropuertos de Uyuni y Tarija



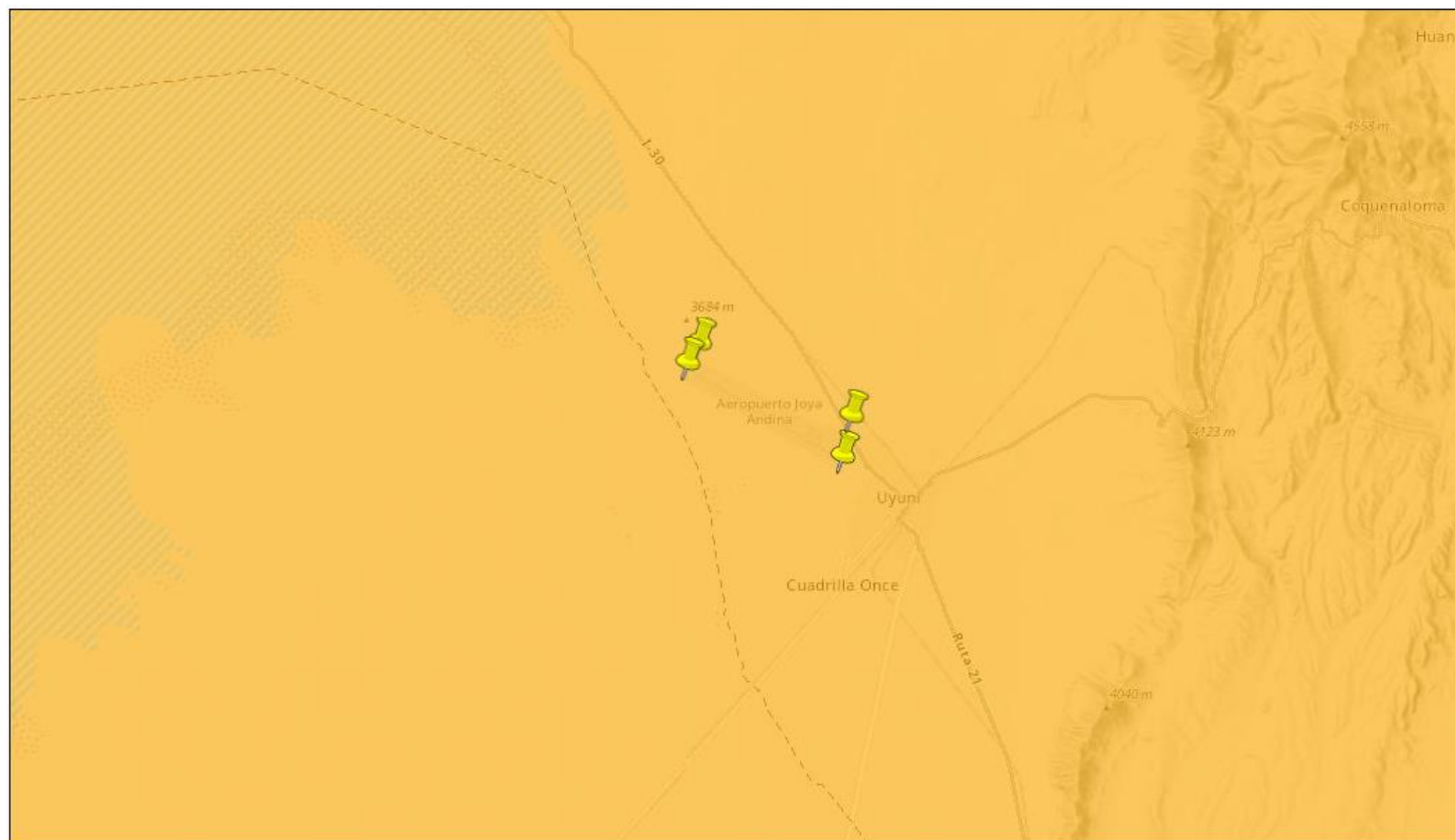
Fuente: Unidad Técnica Aeroportuaria (UTA), 2020

Mapa 3C. Mapa de Amenaza por deslizamientos en área de influencia de los Aeropuertos de Uyuni y Tarija



Fuente: Unidad Técnica Aeroportuaria (UTA), 2020

Mapa 3D. Mapa de Amenaza por sequías con cambio climático en área de influencia del Aeropuerto Uyuni

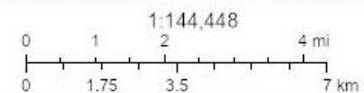


3/30/2022, 11:15:11 AM

Drought hazard_change for the end of the century (with Climate Change)

Moderate

s_ylw-pushpin

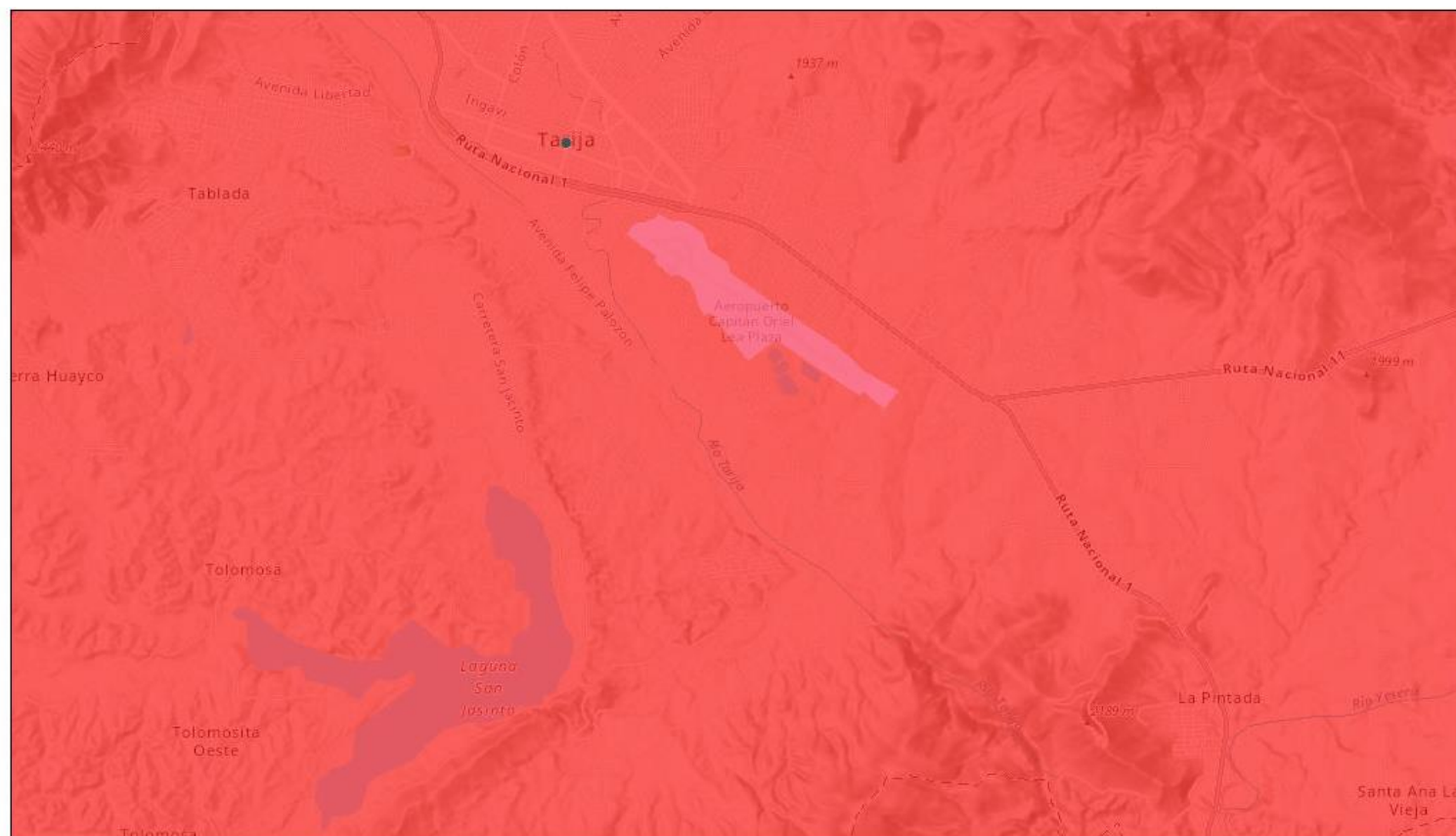


Sources: Esri, Airbus DS, USGS, NGA, NASA, CGIAR, N Robinson, NCEAS, NLS, OS, NMA, Geodatastyreisen, Rijkswaterstaat, GSA, Geoland, FEMA, Intermap and the GIS user community, Sources: Esri, HERE, Garmin, FAO, NOAA, USGS, © OpenStreetMap contributors, and the GIS User Community

Web AppBuilder for ArcGIS

Esri, NASA, NGA, USGS | Esri, HERE, Garmin, METI/NASA, USGS | NEX-GDDP (NASA Earth Exchange Global Daily Downscaled Projections, (2017). Data Access. Heatwave Hazard – End of Century under RCP 8.5. Created by Inter-American Development Bank by processing the original

Mapa 3F. Mapa de Amenaza de sequías en área de influencia del Aeropuerto Tarija

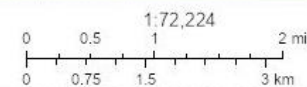


3/30/2022, 11:05:24 AM

Drought hazard_change for the end of the century (with Climate Change)

High

sn_ylw-pushpin



Sources: Esri, Airbus DS, USGS, NGA, NASA, CGIAR, N. Robinson, NCEAS, NLS, OS, NMA, Geodataservisen, Rijkswaterstaat, GSA, Geoland, FEMA, Intermap and the GIS user community; Sources: Esri, HERE, Garmin, FAO, NOAA, USGS, © OpenStreetMap contributors, and the GIS User Community

Web AppBuilder for ArcGIS

Esri, NASA, NGA, USGS | Esri, HERE, Garmin, METINASA, USGS | NEX-GDDP (NASA Earth Exchange Global Daily Downscaled Projections, (2017). Data Access: Heatwave Hazard – End of Century under RCP 8.5. Created by Inter-American Development Bank by processing the original