

DOCUMENTO DE COOPERACIÓN TÉCNICA

I. INFORMACIÓN BÁSICA

País/Región:	Estado Plurinacional de Bolivia
Nombre de la CT:	Apoyo al Desarrollo de la Infraestructura Aeroportuaria
Número de la CT:	BO-T1231
Nombre del préstamo asociado:	Programa de Infraestructura Aeroportuaria, Etapa I
Número del préstamo asociado:	BO-L1076
Equipo de proyecto:	Pablo Guerrero, Jefe de Equipo, René Cortés, Jefe de Equipo Alterno, Nayel Ureña y Olga Mayoral (INE/TSP); Rodrigo Castro, Jorge Tapia (CAN/CBO); Zoraida Argüello, Carolina Escudero (FMP/CBO); Ximena Herbas (VPS/ESG); Betina Hennig (LEG/SGO).
Modalidad:	Apoyo Operativo
Fecha de autorización del abstracto de CT:	4 de noviembre, 2014
Referencia a la solicitud:	39192212
Beneficiarios:	Viceministerio de Transportes (VMT) del Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda (MOPSV)
Organismo Ejecutor (OE):	El BID a través de la División de Transporte (INE/TSP), para el Componente I; el VMT a través de la Unidad Técnica Aeroportuaria, para el Componente II y la Auditoría.
Financiamiento BID:	US\$268.073
Donantes que proveerán financiamiento:	Programa para Países Pequeños y Vulnerables (SVC)
Periodo de desembolso:	30 meses
Período de ejecución:	24 meses
Fecha de inicio requerida:	10 de diciembre, 2014
Tipos de consultoría:	Consultores individuales y firmas consultoras
Unidad de preparación:	INE/TSP
Desembolsos:	INE/TSP
CT incluida en la estrategia de país:	Sí
CT incluida en el CPD:	No
Prioridad sectorial GCI-9:	Infraestructura para la competitividad y el bienestar social, e Integración internacional competitiva a nivel regional y mundial

II. ANTECEDENTES Y DESCRIPCIÓN DEL PRÉSTAMO ASOCIADO

- 2.1 **Modo aéreo y la organización institucional del sector.** Bolivia cuenta con una red de 38 aeropuertos en los que operan vuelos comerciales. Los aeropuertos de La Paz (El Alto), Cochabamba y Santa Cruz, están asociados con los principales nodos económicos urbanos del país que suponen un 82% de la demanda y son administrados por la empresa pública Servicios Aeroportuarios Bolivia S.A. Nacionalizada. El resto de los aeropuertos son gestionados directamente por la Administración de Aeropuertos y Servicios Auxiliares a la Navegación Aérea (AASANA). El Viceministerio de Transportes (VMT) del Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda (MOPSV), a través de la Dirección General de Transporte Aéreo (DGTA), es responsable de la planificación, dirección y administración de aeropuertos abiertos y al servicio público en el territorio nacional y la organización del espacio aéreo y el control de su tránsito.

- 2.2 **Programa de Desarrollo Aeroportuario (PDA).** Elaborado por el VMT, el PDA incluye una propuesta para construir, modernizar y/o equipar con nueva tecnología, los aeropuertos de las capitales de departamentos y aquellos que puedan apoyar actividades vinculadas a los sectores productivo y turístico. El PDA incluye obras de construcción, ampliación y mejoras de once aeropuertos¹, así como la creación de una Unidad Técnica Aeroportuaria (UTA) en la DGTA cuya principal tarea será supervisar los estudios de pre-inversión y fiscalizar las obras en edificaciones del lado tierra y/o área de movimiento de los aeropuertos priorizados en las infraestructuras aeroportuarias existentes.
- 2.3 **Programa de Infraestructura Aeroportuaria, Etapa I (BO-L1076).** El Directorio Ejecutivo del Banco aprobó el 26 de junio de 2013 el Programa de Infraestructura Aeroportuaria por un valor de US\$73,5 millones, y tiene como objetivo modernizar la infraestructura y equipamiento de los aeropuertos de Trinidad y Cobija a estándares internacionales.
- 2.4 **Cooperaciones técnicas BO-T1157 y BO-T1204.** Como parte del apoyo del Banco, fueron aprobadas durante 2012 y 2013, dos cooperaciones técnicas orientadas a fortalecer la preparación del Programa de Infraestructura Aeroportuaria, Etapa I (BO-L1076) mediante el financiamiento de servicios de consultoría para el desarrollo de planes maestros (BO-T1157) y la complementación de los estudios Técnico, Económico, Social y Ambiental -TESA (a diseño final y consistente con los planes maestros), asesoramiento técnico, y conformación de la UTA encargada de la ejecución y supervisión de actividades (BO-T1204) relacionadas a los aeropuertos de Trinidad y Cobija.
- 2.5 **Agenda 2025.** Los crecientes volúmenes de inversión pública en Bolivia buscan contribuir a la reducción de la pobreza, la atención de las necesidades de infraestructura y al incremento de la capacidad productiva del país. Con miras a reforzar estos avances, el Gobierno de Bolivia ha desarrollado la Agenda 2025, un documento estratégico que establece los lineamientos y objetivos de desarrollo social y económico a ser alcanzados hasta el año 2025. En este marco, el Gobierno elaboró un ambicioso Plan de Inversiones de mediano plazo asociado a la Agenda, que prevé la ejecución de recursos por US\$125 mil millones hasta 2025. La Agenda reconoce al sector transporte como uno de los impulsores de desarrollo 2025, en especial dentro del pilar “Soberanía Productiva con Diversificación y Desarrollo Integral”. En este contexto, el país se ha trazado como objetivo para el año 2025, alcanzar un estado de desarrollo integral y equitativo en todos sus departamentos y para ello, busca disponer de un aeropuerto de clasificación internacional² en cada capital de departamento.
- 2.6 **Alineación Estratégica.** La Estrategia de País para el periodo 2011-2015 (GN-2631-1) fue desarrollada en concordancia con las prioridades nacionales reflejadas en el Plan Nacional de Desarrollo. En ambos documentos se han identificado transporte como una de las siete áreas estratégicas de cooperación, reconociendo su importancia para la integración regional de Bolivia y en especial, al transporte aéreo, como medio para fomentar la movilidad de personas, la integración nacional y regional y la actividad turística.

¹ Oruro (internacional), Chimoré (internacional), Alcantarí (internacional), Trinidad, Cobija, San Ignacio de Velasco, Copacabana, Camiri, Monteagudo, Puerto Rico y Puerto Suarez.

² Anexo 14 del OACI. Longitud de pista mayor a 1.800 metros y envergadura hasta 52 m.

III. OBJETIVO Y JUSTIFICACIÓN

- 3.1 Para que el país pueda alcanzar los objetivos estratégicos de la Agenda 2025, es necesario brindar un acompañamiento que permita continuar con los esfuerzos de mejora de aeropuertos existentes y desarrollar nueva infraestructura aeroportuaria. Sin embargo, las responsabilidades y diseño de capacidades de la UTA que fueron previstas en el PDA de 2011, fueron definidas en base a una escala de actividades de mejoras y rehabilitación, pero no de nuevas infraestructura aeroportuaria. Dado este panorama, la presente cooperación técnica tiene como objetivo apoyar a la UTA para que pueda cumplir con la exigencia de desarrollar Proyectos Aeroportuarios Estratégicos (PAE) de manera eficiente y con la rigurosidad técnica necesaria.
- 3.2 Para ello, la CT financiará estudios de identificación y un estudio TESA, así como consultorías en materia socio ambiental, ingeniería aeronáutica, mercado aeroportuario, y el desarrollo de análisis técnico y económico de proyectos.

IV. DESCRIPCIÓN DE LAS ACTIVIDADES Y PRESUPUESTO

- 4.1 La cooperación técnica se estructurará en dos componentes:
- 4.2 **Componente I: Apoyo al desarrollo de capacidades y supervisión (US\$58.073).** Este componente financiará la contratación de servicios de consultoría para el acompañamiento y supervisión de estudios de pre-inversión de proyectos aeroportuarios estratégicos. Se espera contratar especialistas en materia socio-ambiental, ingeniería aeronáutica y evaluación de mercados aéreos.
- 4.3 **Componente II: Fiscalización de obras aeroportuarias estratégicas (US\$200.000).** Este segundo componente apoyará el desarrollo de capacidades de la UTA a través de la contratación de la fiscalización de estudios de proyectos aeroportuarios estratégicos.
- 4.4 A continuación se presentan los indicadores de productos y resultados de la CT.

Indicadores de producto	Unidad	Línea Base	Meta	Medios de verificación
P1. Contar con una empresa consultora a cargo de supervisar estudios de pre-inversión de proyectos aeroportuarios estratégicos	Informes de consultoría	0	1	Informes aprobados por la UTA
P2. Contar con un equipo de fiscalización que realizará el seguimiento a la empresa supervisora	Informes de consultoría	0	1	Informes aprobados por la UTA

Indicadores de resultado	Unidad	Línea Base	Meta	Medios de verificación
R1. Adecuada calidad de los estudios de pre-inversión de proyectos aeroportuarios estratégicos	Documento	0	1	Documento aceptado por el Banco y el VMT
R.2. Adecuada identificación de costos y medidas de mitigación socio ambientales	Documento	0	1	Documento aceptado por el Banco y el VMT
R3. Exitosa licitación del proyecto aeroportuario estratégico seleccionado	Documento	0	1	Licitación aprobada

- 4.5 El presupuesto de la CT es de US\$268.073, los cuales serán provistos en su totalidad por el Banco. La distribución de costos se presenta en el siguiente cuadro:

Componente	Actividad	Contribución Banco	Total
Componente I	Supervisión de estudios de factibilidad	US\$58.073	US\$58.073
Componente II	Desarrollo de capacidades de la UTA	US\$200.000	US\$200.000
Auditoría	Contratación auditoria externa	US\$10.000	US\$10.000
Total		US\$268.073	US\$268.073

V. AGENCIA EJECUTORA Y ESTRUCTURA DE EJECUCIÓN

- 5.1 La CT será ejecutada por: i) el Banco, a través de la División de Transporte (INE/TSP), con sede en Washington, D. C., para el Componente I; y ii) el Viceministerio de Transportes VMT, a través de la Unidad Técnica Aeroportuaria (UTA), para el Componente II y la Auditoría.
- 5.2 Para los servicios de consultoría del componente II, el VMT, a través de la UTA, realizará las contrataciones de conformidad con las Políticas para la Selección y Contratación de Consultores financiados por el BID (GN-2350-9). Para los servicios de consultoría del componente I, serán aplicables las Políticas de Selección de Consultores (GN-2350-9) para las contratación de firmas consultoras, las normas de recursos humanos (AM-650) para la contratación de consultores individuales y las políticas de adquisiciones corporativas (GN-2303-20) para los gastos relacionados a materiales de diseminación y servicios distintos a consultoría.
- 5.3 El seguimiento de la ejecución será realizado a través de los siguientes mecanismos: i) reuniones técnicas de trabajo entre el VMT a través de la UTA, el Banco y los consultores; ii) la revisión conjunta de los informes técnicos a ser presentados por los consultores; y iii) la realización por parte del VMT a través de la UTA de informes semestrales de progreso, con formato y contenidos previamente acordados con el Banco.

VI. RIESGOS IMPORTANTES

- 6.1 El principal riesgo a la ejecución de la CT es la capacidad técnica del VMT frente al desafío de desarrollar proyectos aeroportuarios estratégicos *green field*, lo cual puede llevar a retrasos en los procesos de contratación y ejecución de las obras y consecuencias

relacionadas con definiciones técnicas de ingeniería, de mercado y de planificación. En cuanto al aspecto administrativo no se prevé dificultad, puesto que las actividades requeridas en el contexto de esta CT son similares a las realizadas en pasadas operaciones en materia de políticas y procedimientos de adquisiciones bajo normativa BID y procedimientos fiduciarios, lo que permitirá a la UTA capitalizar sobre la experiencia directa.

- 6.2 Finalmente, otro riesgo es la falta de personal clave en la ejecución de la CT por rotación de personal. Aunque esto constituye una posibilidad, en el caso del VMT la mayoría de los puestos sensibles a la CT lo ocupan personal que ha trabajado en la institución apoyando al PDA y están ahora vinculados directamente a la UTA, por lo que no se anticipan cambios en su composición.

VII. SALVAGUARDAS AMBIENTALES

- 7.1 La presente CT no tiene implicaciones ambientales ni sociales negativas por tratarse de la contratación de servicios de asistencia técnica y la elaboración de estudios. Esta CT contribuirá a mejorar la gestión ambiental y social de proyectos y operaciones en el sector aéreo en Bolivia. Teniendo en cuenta la Política de Medio Ambiente y Cumplimiento de Salvaguardas del Banco (OP-703), y debido a la naturaleza y objetivos de la CT, y sus impactos y riesgos socio-ambientales, la clasificación de esta operación es categoría “C” (ver [Filtro de Política de Salvaguardias y Formulario de Análisis de Salvaguardias](#)).

ANEXOS REQUERIDOS

Anexo I. [Solicitud del Cliente](#)

Anexo II. [Términos de Referencia](#)

Anexo III. [Plan de Adquisiciones](#)

APOYO AL DESARROLLO DE LA INFRAESTRUCTURA AEROPORTUARIA

BO-T1231

CERTIFICACIÓN

Por la presente certifico que esta operación fue aprobada para financiamiento por la Ventanilla I del Programa para Países Pequeños y Vulnerables (SVC), de conformidad con la comunicación de fecha 10 de noviembre de 2014 suscrita por Nadine Schiavi (ORP/GCM). Igualmente, certifico que existen recursos en el mencionado fondo, hasta la suma de **US\$268.073**, para financiar las actividades descritas y presupuestadas en este documento. **Recuerde que debe obtener la aprobación de esta operación antes del 17 de diciembre de 2014.** El compromiso y desembolso de los recursos correspondientes a esta certificación sólo debe ser efectuado por el Banco en dólares estadounidenses. Esta misma moneda será utilizada para estipular la remuneración y pagos a consultores, a excepción de los pagos a consultores locales que trabajen en su propio país, quienes recibirán su remuneración y pagos contratados en la moneda de ese país. No se podrá destinar ningún recurso del Fondo para cubrir sumas superiores al monto certificado para la implementación de esta operación. Montos superiores al certificado pueden originarse de compromisos estipulados en contratos que sean denominados en una moneda diferente a la moneda del Fondo, lo cual puede resultar en diferencias cambiarias de conversión de monedas sobre las cuales el Fondo no asume riesgo alguno.

(Original firmado)

8 de diciembre, 2014

Sonia M. Rivera
Jefe

Fecha

Unidad de Gestión de Donaciones y Cofinanciamiento
ORP/GCM

APROBACIÓN

(Original firmado)

10 de diciembre, 2014

Nestor Roa
Jefe de División
División de Transporte
INE/TSP

Fecha