**Análisis de la Operación en el Marco de la Política de Integración Regional**

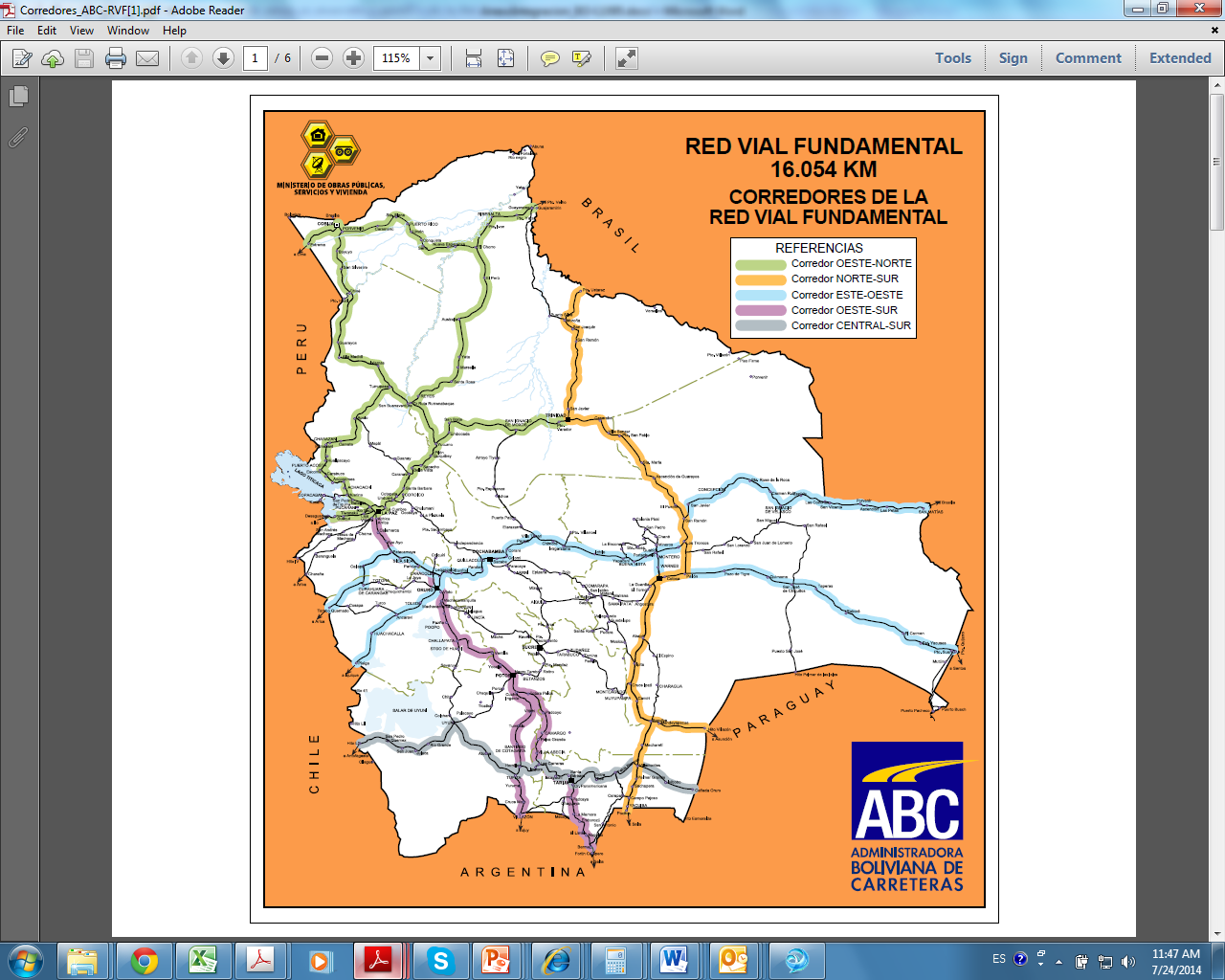
El Programa de Infraestructura Vial de Apoyo al Desarrollo y Gestión de la Red Vial Fundamental II (BO-L1102) de Bolivia, es un préstamo de inversión de obras múltiples con garantía soberana de pavimentación, rehabilitación, mejora y mantenimiento de vías pertenecientes a corredores internacionales, acompañado del desarrollo de capacidades de la Administradora Boliviana de Carreteras (ABC). Dicha operación contribuirá a la prioridad del programa de financiamiento del Noveno Aumento de Capital de Recursos del BID (GCI-9): apoyo a la integración competitiva, regional y global, bajo los criterios de focalización multinacional y subsidiariedad nacional.

El programa, mediante la intervención de corredores viales de la Red Vial Fundamental (RVF) que tienen carácter internacional, logrará una reducción del 42% y el 32% de los tiempos medios de viaje y de los costos de operación vehicular respectivamente, que podrían representar un potencial incremento de las exportaciones desde el área de influencia del corredor de hasta un 92%. Dado que la mayor parte de las exportaciones bolivianas se realizan por carretera, el programa impactará positivamente en el Índice de Competitividad Global del país, tal y como se presenta en su marco de resultados, favoreciendo así la inserción del Bolivia a mercados regionales y globales.

El proyecto de la muestra representativa forma parte de la Iniciativa para la Integración Suramericana IIRSA/COSIPLAN, por lo que la operación es subsidiaria con objetivos regionales. Además de acuerdo a los criterios de elegibilidad del programa, los subsiguientes proyectos a ser financiados deberán entre otros: (i) pertenecer a la RVF, asegurando así el desarrollo o mejora de la misma; y (ii) mejorar la accesibilidad interna e integración externa del país, al vincular capitales de departamento, centros de producción o puestos de frontera.

1. **Introducción**
   1. En el marco de la estrategia sectorial del Banco que apoya la Competitividad Global y Regional para la Integración (GN-2565-4), el “Programa de Infraestructura Vial de Apoyo al Desarrollo y Gestión de la Red Vial Fundamental II” correspondiente a la modalidad préstamo de inversión de obras múltiples, ha sido considerado como contribuidor a la meta de financiamiento para respaldar la cooperación e integración regional y global, de acuerdo a los objetivos marcados por el Noveno Aumento de Recursos del Banco (GCI-9). El presente anexo técnico reúne los principales argumentos que sustentan tal clasificación en base a las guías de clasificación del Banco (GN-2650 y GN-2733).
2. **Principales Aspectos del Proyecto. La Importancia de la Red Vial Fundamental Boliviana para la Integración**
   1. La operación BO-L11002, ha sido concebida como un programa bajo la **modalidad de obras múltiples,** para la mejora de la Red Vial Fundamental (RVF) boliviana. Como puede apreciarse en la figura 1, los corredores que componen la RVF se destacan por su rol como ejes de integración[[1]](#footnote-1), cumpliendo entre otras, algunas de las funciones que a continuación se describen:

Gráfico 1. Red Vial Fundamental boliviana- Corredores



(i) el corredor **Oeste - Norte,** se considera una de las alternativas más importantes para la vinculación internacional con Chile, Perú y Brasil, que al intersectarse con el tramo Desaguadero‐Río Seco‐La Paz, estructuran una alternativa de salida al Océano Pacífico (Puerto de Ilo, en Perú) y permite integrar las altiplanicies más ricas en productos agrícolas y ganaderos;

(ii) el corredor **Norte - Sur**, vincula el centro del país con el puerto fluvial de Rosario en Argentina y a través del ramal Boyuibe‐Hito Villazón/Yacuiba conecta el sistema vial boliviano con el del Paraguay y la correspondiente interconexión con la Hidrovía Paraguay‐Paraná;

(iii) el Corredor **Este - Oeste** que moviliza alrededor de un **70% del comercio boliviano**, conecta al país con puertos brasileros en el Atlántico y con puertos chilenos y peruanos en el Pacífico;

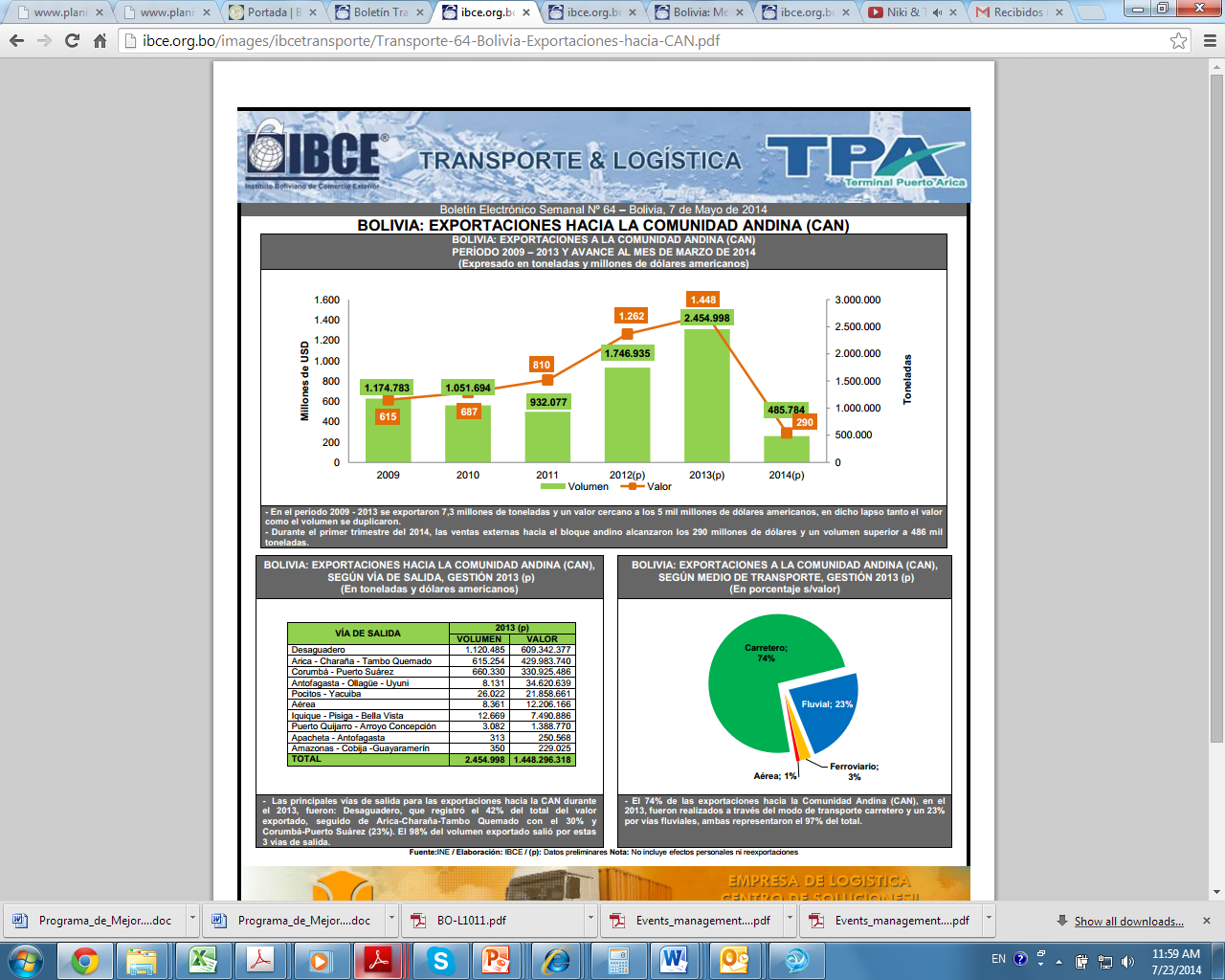
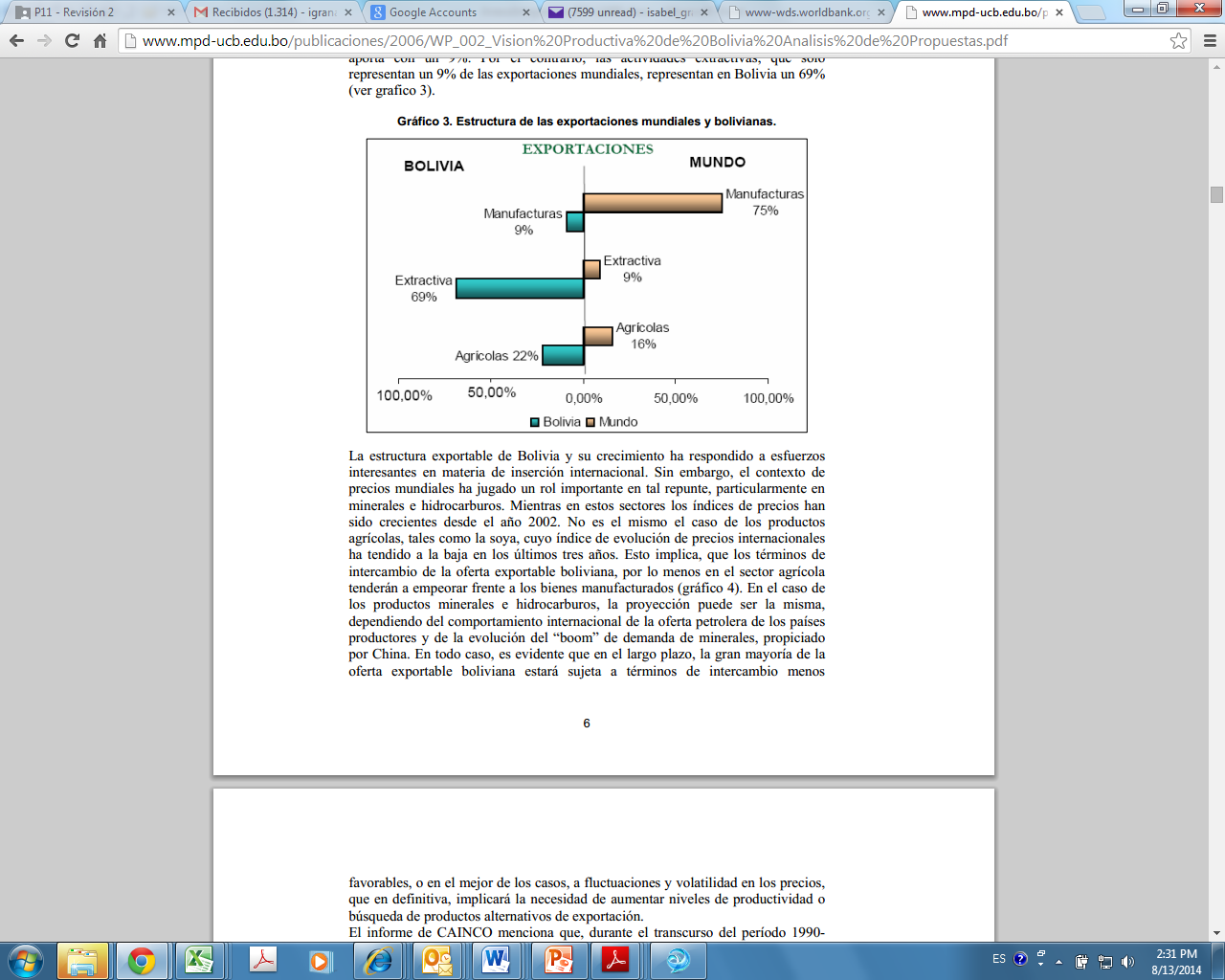
(iv) el corredor **Oeste - Sur** conecta las capitales de cuatro departamentos (La Paz, Oruro, Potosí y Tarija) y su tráfico es primordialmente generado por el comercio entre Bolivia y Argentina, articulando zonas con potencial minero, agrícola y pecuario;

(v) el Corredor **Central – Sur** relaciona el centro‐sur de Bolivia, con los países de Chile y Paraguay.

* 1. Pese al evidente rol de estos corredores en la vinculación de las principales zonas de producción y consumo en Bolivia, la RVF con 15,985 km, cuenta con tan solo un 38% de su extensión pavimentada, lo que **impacta de manera negativa los costos de transporte** y así el potencial de que la participación del comercio boliviano[[2]](#footnote-2) en mercados internacionales sea competitiva y más relevante. Asimismo, los bajos niveles de servicio de la RVF acentúan la situación de aislamiento y de marginación socioeconómica de poblaciones situadas en los ámbitos rurales[[3]](#footnote-3).
  2. La RVF es también considerada una de las principales herramientas o medios para la diversificación de la matriz productiva boliviana, que además de ser hoy predominantemente extractiva (gas natural), está basada en la agricultura a pequeña escala y en la actividad forestal cuyo precio final se ve especialmente afectado por los costos asociados a su transporte y distribución (ver figura 2). Este objetivo nacional de diversificar la matriz productiva busca mejorar la oferta exportable con valor agregado a fin de no seguir dependiendo de pocos productos y mercados. Todo ello, con el propósito de disminuir la vulnerabilidad de la economía por la volatilidad de los precios de las materias primas.
  3. Lo anterior adquiere aún más relevancia si se observa la predominancia del modo carretero en la movilización de la carga en Bolivia. La falta de una salida al mar, hace que las vías se constituyan en el eje del comercio exterior del país, concentrando por ejemplo el 74% de las exportaciones a la Comunidad Andina y el 90% de las importaciones provenientes de estos mismos países (ver figura 3)[[4]](#footnote-4).

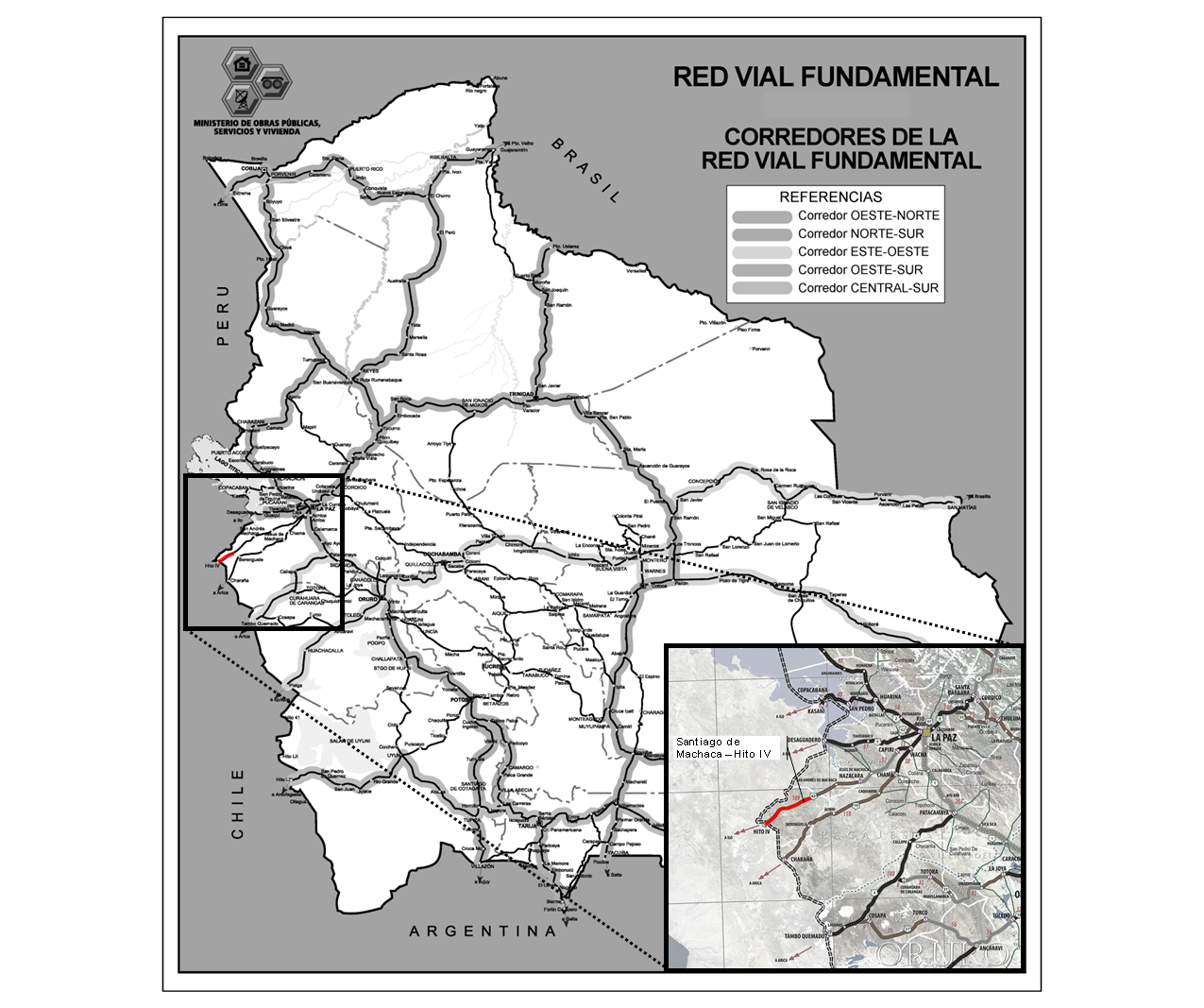
Gráfico 2. Estructura de las exportaciones bolivianas mundiales

Gráfico 3. Partición modal. Exportaciones bolivianas a los países de la Comunidad Andina 2013



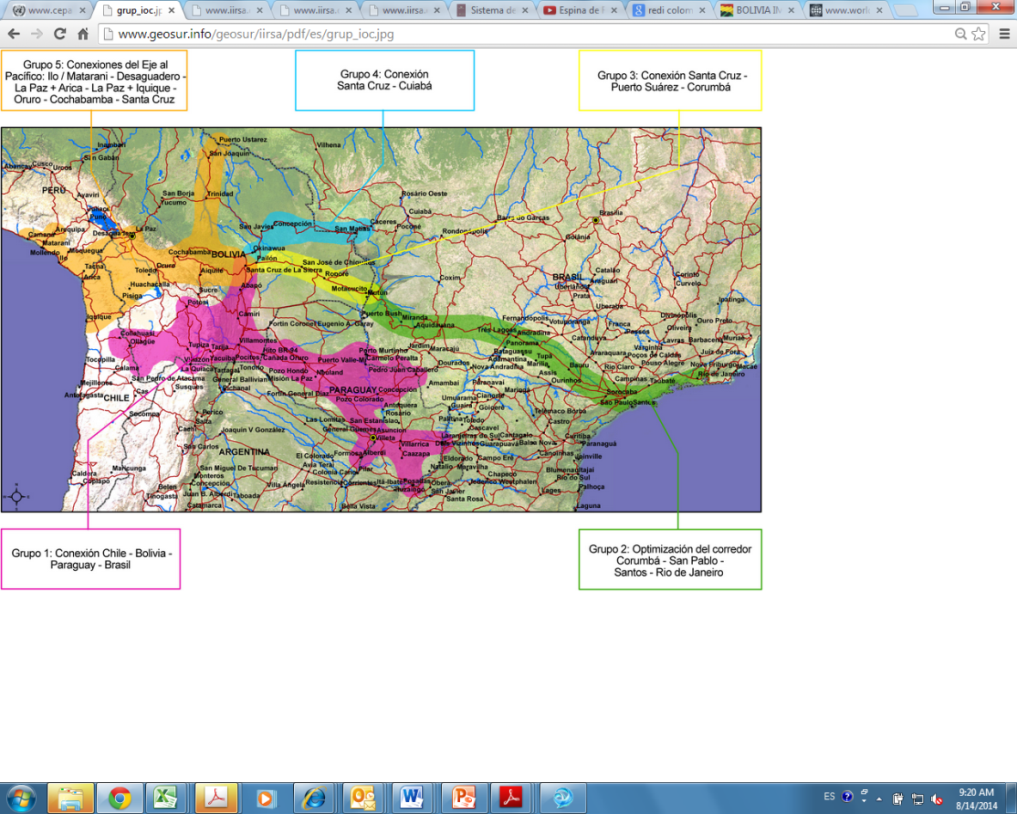
1. **Aspectos Relevantes de la Operación para la Integración Regional y Global de Bolivia**
   1. **Criterios de selección**. De entre los criterios que las obras a ser financiadas por el programa deben cumplir se destacan dos que conducen automáticamente a que los proyectos sean de integración regional e internacional: (i) pertenecer a la RVF que por definición son vías con vinculaciones internacionales (¶2.1) y; (ii) mejorar la accesibilidad interna e **integración externa del país**, al vincular capitales de departamento, centros de producción con puestos de frontera y aumentando la accesibilidad a las zonas rurales pobres. Los impactos/contribuciones del mejoramiento de la RVF en Bolivia en materia de integración regional pueden analizarse bajo los siguientes criterios o dimensiones:
2. **La RVF como soporte al sector productivo**. De acuerdo con el Plan Nacional de Desarrollo Boliviano, una de las prioridades gubernamentales es la de potenciar la conformación de una matriz productiva, que haga posible cambiar el patrón primario exportador excluyente. Si se tiene en cuenta el rol del modo carretero en la movilización de bienes de exportación, es posible afirmar que el mejoramiento de los tramos de la RVF aportarán positivamente al crecimiento de la economía nacional.
3. **Subsidiariedad regional**.La posición geoestratégica que ocupa Bolivia, en el centro del continente, la convierte en paso obligado de varios corredores de integración física. La Unión de las Naciones Suramericanas (UNASUR), a través de su Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA) del Consejo de Infraestructura y Planificación (COSIPLAN), ha priorizado una serie de Ejes de Integración y Desarrollo, coincidentes en un porcentaje importante con los tramos de la RVF.
   1. La **muestra representativa** se compone del tramo **Santiago de Machaca - Hito IV** de 51,3 km, parte del corredor Este-Oeste (¶2.1c) que vincula a Bolivia con Perú a través del paso de frontera Colpa – Hito IV y perteneciente a la RVF 43 (US$58,7 M).

Gráfico 4. Muestra representativa

****

* 1. El proyecto de la muestra representativa ha sido reconocido por 12 países suramericanos como contribuidor a la integración del subcontinente mediante su inclusión en la Cartera de Integración Regional de IIRSA/COSIPLAN en los grupos 1 y 5 respectivamente del Eje Interoceánico Central (IOC)[[5]](#footnote-5). El Eje IOC vincula los puertos atlánticos de Santos y Rio de Janeiro en Brasil, con los puertos pacíficos de Ilo en Perú y Arica e Iquique en Chile, a través del Mato Grosso, Bolivia y Paraguay. Su área de influencia incluye alrededor de 6 M de habitantes urbanos y 3,5 M en las áreas rurales.

Gráfico 5. Grupos de proyectos del Eje Interoceánico Central de IIRSA



* + 1. La mejora del **tramo Santiago de Machaca – Hito IV** junto con el tramo peruano Tacna – Collpa, en proceso de rehabilitación por parte de Perú, y la futura adecuación del control fronterizo Collpa-Hito IV entre Perú y Bolivia[[6]](#footnote-6), representan dentro del **Corredor Este – Oeste** (¶2.1c) una alternativa complementaria de acceso a los puertos Peruanos y Chilenos[[7]](#footnote-7) por donde y sale la mayor parte de la carga Boliviana hacia el Pacífico. El corredor es además la carretera más transitada de Bolivia y por él se desplaza la mayor parte de la carga del país. Constituye la conexión entre las ciudades bolivianas más importantes con Chile y Perú hacia el oeste y con Brasil hacia el este”. El eje representa un mercado de más de 92,6 millones de habitantes en un área de influencia extendida de 3,5 millones de km2, con un valor agregado de aproximadamente US$485.842,1 M[[8]](#footnote-8).

**Gráfico 6. Corredor Este – Oeste**



1. **Cómo Medir los Impactos de la Intervención en Materia de Integración Regional**
   1. El mejoramiento de las condiciones de transitabilidad en tramos clave de la RVF, redundará en menores tiempos de viaje para tráfico actual de pasajeros como de carga. A través de la evaluación económica, se valida una reducción en tiempos de transporte de personas y de carga cercanos al 42% y una reducción de los costos de operación para el transporte de carga de hasta un 32%[[9]](#footnote-9).
   2. Un reciente estudio realizado por el BID ¨[*Muy lejos para exportar*](http://publications.iadb.org/handle/11319/3664?locale-attribute=es)¨, en el que se simula el impacto de los costos de transporte sobre las exportaciones en las diferentes áreas de cada país, calcula para el caso de un país andino, que una reducción del 1% en los costos de transporte se asocia con un incremento del 2,9% en el número de productos exportados.
   3. Aplicando esta elasticidad al presente proyecto, la reducción de los costos de transporte de un 32% podrá representar un incremento de un 92% en el número de productos exportados por las áreas adyacentes a los corredores intervenidos.
2. **Validación de Criterios en el Marco de la Estrategia de Integración**
   1. Según la estrategia sectorial del Banco de apoyo a la Competitividad Global y Regional para la Integración (GN-2565-4), las operaciones de integración regional serán identificadas de acuerdo a cuatro criterios indicativos que no son mutuamente excluyentes entre sí: (i) focalización multinacional; (ii) adicionalidad regional; (iii) subsidiariedad nacional; y (iv) compensación de fallas de coordinación.
   2. Con base en el alcance del préstamo se identifica que esta operación contribuye a la:

* **Focalización multinacional**:Ya que el programa contribuirá directamente a una mayor inserción regional y mundial de Bolivia. El proyecto apoya una acción nacional que tiene un impacto a nivel regional por la mejora de corredores internacionales. Contribuyendo a la mejora de la conectividad física, para lograr el acceso estratégico de las exportaciones a los mercados destino y una mayor competitividad internacional del país. Adicionalmente las intervenciones contribuirán directamente a la internacionalización de los sectores productivos del área de influencia del proyecto.
* **Subsidiariedad regional**:Los dos proyectos de la muestra representativa forman parte de los proyectos contenidos priorizados bajo una iniciativa de integración regional IIRSA/COPIPLAN.
  1. Las actividades que apoyan la integración y cooperación regional globales y regionales se pueden clasificar en tres grandes ámbitos principales(i) infraestructura; (ii) fortalecimiento institucional y desarrollo de la capacidad y; (iii) cooperación funcional y bienes públicos regionales. De acuerdo a los componentes descritos en la propuesta de préstamo, la operación se clasifica dentro del ámbito de **infraestructura por tratarse de una intervención física en la RVF**.
  2. La intervención, también contempla componentes de fortalecimiento institucional a través de los cuales se proyecta mejorar la gestión vial de los corredores- esto es la programación de su mantenimiento periódico y rutinario y los servicios conexos a la infraestructura.
  3. Finalmente, los lineamientos para la clasificación (GN-2650 y GN-2733) definen aquellos subsectores de operaciones del Banco que contribuyen a la meta de financiamiento. Dichos lineamientos diferencian entre aquellos subsectores cuya clasificación es automática y aquellos que requieren de una justificación más detallada para demostrar su contribución a la integración regional.
  4. El presente proyecto pertenece al subsector de transporte de carreteras principales TR-VPR cuya **clasificación condicional queda validada en el** presente documento por tratarse de proyectos de rehabilitación de la red primaria de Bolivia (RVF) que **forman parte de corredores transnacionales**.

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Código del subsector** | **Título del subsector** | **Descripción** | **Elegibilidad (automática o condicional)** | **Criterios de validación** |
| TR-VPR | Carreteras Principales | Carreteras principales que forman parte de corredores transnacionales o que los alimentan, o carreteras que dan acceso a puertos, aeropuertos y vías navegables.  Internacionales. Incluye también carreteras principales que no forman parte de corredores transnacionales. | C | Se clasifica cuando las carreteras: (i) forman parte de un corredor transnacional o lo alimentan; y/o (ii) permiten el acceso a puertos, aeropuertos o vías navegables internacionales (o a puertos, aeropuertos o vías navegables que los alimentan). |

1. El Artículo 2º del Decreto Supremo Nº 25134 establece que las rutas que conforman la RVF son aquellas que vinculan las capitales políticas de los departamentos; permiten la vinculación internacional, conectando las carreteras nacionales con las rutas principales de los países limítrofes; conectan dos o más carreteras y cumplen con las condiciones de protección ambiental establecidas en la normativa nacional. [↑](#footnote-ref-1)
2. Sin considerar la extracción de gas, la estructura productiva Boliviana se fundamenta en productos primarios de bajo valor. [↑](#footnote-ref-2)
3. El 44% de la población boliviana vive en zonas rurales. [↑](#footnote-ref-3)
4. <http://www.ibce.org.bo/>. [↑](#footnote-ref-4)
5. Proyectos IOC60 e IOC83 de la Cartera <http://www.iirsa.org/proyectos/>. [↑](#footnote-ref-5)
6. Bolivia y Perú se encuentran en una primera fase de acercamiento para avanzar en un potencial estudio de factibilidad de mejora del Paso de Frontera Collpa – Hito IV. [↑](#footnote-ref-6)
7. Ilo y Arica. [↑](#footnote-ref-7)
8. <http://www.iirsa.org/Page/PageDetail?id=122&menuItemId=68>. [↑](#footnote-ref-8)
9. Marco de Resultados de la operación. [↑](#footnote-ref-9)