



Estado Plurinacional de Bolivia
Ministerio de Planificación del Desarrollo

La Paz, **21 AGO 2017**
CITE: MPD/VIPFE/DGGFE/UOF-002584/2017
008539

Señor
Luís Alberto Moreno
Presidente
BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO
Washington, DC - Estados Unidos de América



REF.: BO-L1112 PROGRAMA DE REFORMA DE POLÍTICAS DEL SECTOR
TRANSPORTE II

De mi mayor consideración:

Mediante la presente manifiesto a usted el compromiso del Gobierno del Estado Plurinacional de Bolivia, en el marco del Plan de Desarrollo Económico y Social PDES 2016-2020, el Plan de Gobierno y la Agenda Patriótica 2025, de continuar el fortalecimiento del Sector Transporte, con el fin de mejorar la calidad de los servicios de transporte y la integración nacional e internacional del país, permitiendo el traslado seguro y eficiente de personas y bienes.

El Banco Interamericano de Desarrollo (BID) es un socio clave del Gobierno de Bolivia, apoyando al sector transporte a través de recursos financieros y de cooperación técnica. Desde 1970, el Banco ha aprobado 30 operaciones de préstamo en el sector transporte por un monto de 1.426 millones de dólares americanos, y numerosas cooperaciones técnicas con fondos no reembolsables. Si bien la mayor parte de la inversión se ha realizado mediante préstamos de inversión, consideramos importante la ampliación del alcance de apoyo del BID hacia el fortalecimiento de la institucionalidad en el sector transporte, a fin de avanzar con el desarrollo de las políticas de dicho sector.

En ese entendido, se ha venido preparando con el BID la segunda fase del "Programa de Reforma de Políticas del Sector Transporte", el cual está compuesto por operaciones de endeudamiento de tipo programático basado en acciones de reforma y compromisos de políticas para el sector.

A continuación se describe el contexto económico de Bolivia y posteriormente los objetivos del Programa, así como las acciones que serán realizadas en el marco de esta segunda operación.



Estado Plurinacional de Bolivia

Ministerio de Planificación del Desarrollo

A. Contexto Económico

En la última década Bolivia ha mostrado un buen desempeño económico y una notable reducción de la pobreza. En un contexto de auge de las principales materias primas de exportación y apoyado por una gestión macroeconómica prudente, el Producto Interno Bruto real creció anualmente en promedio en 5% entre 2006 y 2016, mientras que la pobreza extrema se redujo de 37,7% a 16,8% en el periodo 2006 - 2015. La sólida posición macroeconómica de Bolivia permitió atenuar con éxito los impactos directos de la crisis económica y financiera de 2009¹. Adicionalmente, la relativamente baja integración del sistema financiero boliviano en los mercados de capital internacional, minimizó el contagio financiero de la crisis y Bolivia pudo sortearla sin caer en recesión, presentando balances fiscales y externos superavitarios, inflación controlada y estabilidad en los mercados monetarios y financieros.

El aumento en los ingresos provenientes de las exportaciones de hidrocarburos, junto con mejoras cíclicas en la recaudación tributaria, contribuyeron a mejorar notablemente la posición fiscal de Bolivia en los últimos años. En el período 2009-2013, los ingresos fiscales disponibles tras la nacionalización de la industria del gas natural, permitieron al Sector Público No Financiero (SPNF) alcanzar un superávit global promedio de 1,0% del PIB. Sin embargo, a partir de 2014, en un contexto de caída de los precios internacionales de las materias primas, el SPNF empezó a registrar resultados deficitarios. Dada la importancia del sector primario en la estructura económica de Bolivia, la disminución en los precios de exportaciones (principalmente hidrocarburos) debilitó la economía nacional. Ante lo cual, las autoridades respondieron con políticas fiscales y monetarias contracíclicas para sostener el nivel de actividad económica.

La política fiscal expansiva dinamizó la demanda interna a través de incrementos en la inversión pública y las transferencias directas. Como resultado Bolivia registró entre 2014 y 2016 un déficit global promedio de 5,6% del PIB y al cierre de 2016, la deuda pública total del SPNF fue de 42,1% del PIB. La prudente política económica y la consecución de superávits externo y fiscal durante el periodo de auge de exportaciones, se tradujo en una alta liquidez para el país, lo que le permitió financiar las políticas contracíclicas antes mencionadas. Para 2017, el Fondo Monetario Internacional (FMI) proyecta que el PIB real de Bolivia crecerá en un 4%. Bolivia enfrenta el 2017 con reservas fiscales equivalentes al 30% del PIB². La acumulación de depósitos del sector público alcanza 4,5% del PIB y el nivel de reservas internacionales equivalente a 16 meses de importaciones, lo cual ofrece una salvaguarda contra los choques externos.

B. Programa de Reforma de Políticas del Sector Transporte

El objetivo general del programa es contribuir a la mejora de la capacidad institucional del sector transporte en Bolivia, a través del desarrollo e implementación del marco

¹ En el 2009, Bolivia fue la economía de mayor crecimiento de la región, con un 3,4%, seguida por Uruguay (2,4%), Colombia (1,7%) y Perú (1%).

² Las RIN de Bolivia como porcentaje del PIB están entre las más altas de América Latina: Perú (29%), Uruguay (27%), Paraguay (18%), Brasil (16%), Chile (14%), Colombia (11%).



Estado Plurinacional de Bolivia

Ministerio de Planificación del Desarrollo

reglamentario, regulatorio y técnico de la Ley General de Transporte (Ley 165), cuya aplicación contribuirá a la mejora de la productividad nacional, la integración regional y la sostenibilidad ambiental. Los objetivos específicos son: (i) la mejora de la calidad de la infraestructura de transporte, a través de la implementación de mecanismos de planificación estratégica plurianual; y (ii) la mejora de los servicios asociados, a través de la adopción de marcos normativos y regulatorios adecuados a la demanda, y orientados a la eficiencia, calidad, seguridad y sostenibilidad.

Los principales productos esperados son: (i) nuevos reglamentos y regulaciones aprobadas; y (ii) herramientas de planificación y gestión en proceso, elaboradas y/o implementadas. Los principales resultados esperados incluyen: (i) incremento de la planificación plurianual del sector; (ii) mejora de la calidad de la infraestructura y los servicios de transporte; y (iii) promoción de la sostenibilidad ambiental. Dichos resultados contribuirán a alcanzar los siguientes impactos: (i) incremento en el uso del transporte terrestre, férreo, aéreo y acuático; (ii) desaceleración de la tasa de crecimiento de mortalidad por accidentes viales; y (iii) mejora de la eficiencia del transporte terrestre. El programa está estructurado en dos componentes descriptos a continuación.

Componente 1. Estabilidad Macroeconómica.

El objetivo de este componente es asegurar un contexto macroeconómico congruente con los objetivos del programa.

Componente 2. Marco Normativo y Regulatorio.

Este componente incluye los reglamentos para el desarrollo de aspectos generales, regulatorios y técnicos requeridos por la Ley General de Transportes para cada modo de transporte y la implementación de las acciones y mecanismos priorizados, establecidos en los mismos.

Subcomponente 2.1. Marco normativo.

Este subcomponente tiene por objetivo desarrollar la reglamentación general de la Ley 165, que permita el desarrollo de políticas y la planificación del sector, a fin de mejorar la integración (regional e internacional) del país de manera eficiente y eficaz. Adicionalmente busca implementar la planificación plurianual del sector en forma integral. Para cumplir con este objetivo, en la primera operación se elaboró el Reglamento del Consejo de Coordinación Sectorial de Transporte (CCS-TRANS) estableciendo su estructura y su funcionamiento. En la segunda etapa el CCS-TRANS estará operativo y se iniciará la elaboración del Plan Nacional Sectorial de Transportes (PLANAST), el cual será implementado en la tercera operación en las modalidades de transporte terrestre y aéreo, incluyendo el Sistema de Información de Transporte (SINTRA) y la gestión del riesgo de desastres del sector transporte.

Subcomponente 2.2. Marco regulatorio y normativo para el transporte terrestre.

Este subcomponente tiene los siguientes objetivos: (i) desarrollar el marco regulatorio de la Ley 165 para el transporte terrestre, en relación a la prestación del servicio en términos de calidad, seguridad y economía a fin de lograr un servicio de mejor calidad y eficiencia;



Estado Plurinacional de Bolivia

Ministerio de Planificación del Desarrollo

(ii) implementar la regulación y fiscalización en áreas de derechos y obligaciones, tarifas y seguros; y (iii) desarrollar la reglamentación técnica que permita normar aspectos relacionados con la infraestructura, seguridad de transporte y regulación vehicular (seguridad y emisiones), a fin de permitir que la infraestructura alcance su vida útil en condiciones de servicio adecuadas, preservar la vida humana y reducir el crecimiento de emisiones de gases de efecto invernadero.

A fin de cumplir los objetivos anteriores, con la primera operación se logró: (i) elaborar el Reglamento de la Modalidad Transporte Terrestre de Pasajeros y Carga; (ii) elaborar el Anteproyecto de Ley del Sistema Nacional de Revisión Técnica Vehicular; (iii) elaborar el Reglamento para la internación de vehículos bajo normas Euro; iv) elaborar el Reglamento para el Transporte de cargas peligrosas por carretera; (v) aprobar el Plan Nacional de Seguridad Vial; (vi) elaborar el Manual de Prevención de Accidentes en Carretera; (vii) promulgar la Ley de Control de Pesos y Dimensiones Vehiculares; y (viii) elaborar un anteproyecto de ley sobre el derecho de vía para carreteras.

Para la segunda operación: (i) se aprobarán los reglamentos elaborados para la primera operación, incluyendo el de Transporte de Mercancías Peligrosas por Carretera para el que además se iniciará su implementación mediante la aprobación del procedimiento de certificación de habilitación para el transporte de mercancías peligrosas, habiendo incorporado recomendaciones de MERCOSUR que facilitan la integración de Bolivia con los mercados regionales; (ii) se aprobará el programa de implementación para equipamiento de estaciones de control de pesos y dimensiones vehiculares en la RVF incluyendo un laboratorio metrológico; (iii) se remitirá a la Asamblea Legislativa los Anteproyectos de Ley del Derecho de RVF y del Sistema Nacional de Revisión Técnica Vehicular; (iv) se elaborará el Marco Normativo acorde al Plan Nacional de Seguridad Vial; y (v) se aprobará el Manual de Prevención de Accidentes en Carretera.

Subcomponente 2.3. Marco regulatorio y normativo para el transporte ferroviario.

Este subcomponente tiene los siguientes objetivos: (i) desarrollar el marco regulatorio de la Ley 165 para el transporte ferroviario, en relación a la prestación del servicio en términos de calidad, seguridad y economía, a fin de lograr un servicio de mejor calidad y eficiencia; (ii) implementar la regulación y fiscalización en las áreas de derechos y obligaciones, tarifas y seguros; y (iii) desarrollar la reglamentación técnica que permita normar aspectos relacionados con la infraestructura, seguridad y medio ambiente, a fin de fomentar el uso de la red ferroviaria para transporte de carga y pasajeros, incentivando un transporte seguro y multimodal.

Con la primera operación programática se logró: (i) elaborar el Reglamento de la Modalidad de Transporte Ferroviario; (ii) elaborar el borrador de Reglamento de Infraestructura Ferroviaria; y (iii) elaborar el borrador de Reglamento para el Transporte de Cargas Peligrosas por Vía Férrea. Para la segunda operación: (i) se aprobarán el Reglamento Regulatorio para la Modalidad de Transporte Ferroviario y el Reglamento para el Transporte de Mercancías Peligrosas por Vía Férrea para el que además se iniciará su implementación mediante la aprobación del procedimiento de certificación de habilitación



Estado Plurinacional de Bolivia

Ministerio de Planificación del Desarrollo

para el transporte de mercancías peligrosas, habiendo incorporado recomendaciones de MERCOSUR que facilitan la integración de Bolivia con los mercados regionales; y (ii) se aprobará el Manual Ambiental para la construcción de infraestructura ferroviaria.

Subcomponente 2.4. Marco regulatorio y normativo para el transporte aéreo.

Este subcomponente tiene los siguientes objetivos: (i) desarrollar el marco regulatorio de la Ley 165 para el transporte aéreo, en relación a la prestación del servicio en términos de calidad, y economía, a fin de lograr un servicio de mejor calidad y eficiencia; (ii) implementar la regulación y fiscalización en las áreas de derechos y obligaciones, tarifas y seguros; (iii) desarrollar la reglamentación técnica que permita normar aspectos relacionados con la infraestructura, seguridad y medio ambiente, a fin de mejorar y prolongar la vida útil de las infraestructuras y equipamiento de aeropuertos; (iv) contar con un plan de mantenimiento de la infraestructura y equipamientos de los aeropuertos que permita garantizar operaciones aéreas seguras, cumpliendo con las normativas de la aviación nacional e internacional; (v) mantener actualizada la normativa, considerando entre otras los resultados de las auditorías de OACI; y (vi) contar con un documento Guía de Gestión Ambiental que sea aplicado para la operación de los aeropuertos.

En cumplimiento de los objetivos de este subcomponente, con la primera operación se logró: (i) elaborar el Reglamento Regulatorio para la Modalidad de Transporte Aéreo de Pasajeros, Servicios Aeroportuarios, Carga y Carga Postal; (ii) identificar los contenidos de la guía de preparación de planes maestros; (iii) aprobar la actualización de la Reglamentación Aeronáutica Boliviana; (iv) elaborar el Anteproyecto de Ley que actualiza la Ley de Aeronáutica Civil; (v) identificar los contenidos de las Guías de Gestión Ambiental para la operación de Aeropuertos; y (vi) identificar los contenidos de la Guía de Gestión del Mantenimiento Sostenible del área de movimiento de aeronaves en aeropuerto. Para la segunda operación: (i) se aprobarán los reglamentos, sus actualizaciones, y las guías establecidas previamente; (ii) se remitirá al Ministerio de la Presidencia el Anteproyecto de Ley de Aeronáutica Civil; (iii) se elaborará el Plan de Inversión para Mantenimiento de Aeropuertos incluyendo una programación plurianual de las mismas; y (iv) se actualizará el Plan de Navegación Aérea de Bolivia.

Subcomponente 2.5. Marco regulatorio y normativo para el transporte acuático.

Este subcomponente tiene los siguientes objetivos: (i) desarrollar el marco regulatorio de la Ley 165 para el transporte acuático, en relación a la prestación del servicio en términos de calidad y economía, a fin de lograr un servicio de mejor calidad y eficiencia; (ii) implementar las regulaciones y fiscalización en las áreas de derechos y obligaciones, tarifas y seguros; y (iii) desarrollar la reglamentación técnica que permita normar aspectos relativos a con la infraestructura, seguridad y medio ambiente, a fin de fomentar el uso del transporte acuático, incentivando un transporte seguro y multimodal.

En cumplimiento de los objetivos anteriores, con la primera operación se logró: (i) elaborar el Reglamento Regulatorio de la Modalidad de Transporte Acuático; (ii) elaborar la Reglamentación de la Ley General de Transporte para la modalidad de transporte Acuático; y (iii) elaborar el Reglamento de Seguros en el Transporte Acuático (nacional e internacional). Para la segunda operación se contará con la aprobación de los reglamentos establecidos previamente.



Estado Plurinacional de Bolivia

Ministerio de Planificación del Desarrollo

Subcomponente 2.6. Intervenciones en infraestructura vial.

Este subcomponente tiene los siguientes objetivos: (i) contar con las herramientas técnicas para la planificación de la conservación de la red; y (ii) contar con un sistema de gestión para registro y clasificación de accidentes que permita identificar puntos críticos en la RVF, a fin de tomar las previsiones y acciones que reduzcan el número de accidentes

No hubo ninguna reforma de política establecida en relación a este subcomponente para la primera operación, por cuanto ABC ya se encontraba trabajando en el desarrollo de las herramientas de gestión vial. Para la segunda operación se iniciará la contratación del Sistema de Gestión Vial (SGV), que comprende catorce módulos entre los que se incluye un inventario vial calificado, un módulo de condición de los pavimentos, un módulo de tráfico y costos de operación vehicular, un módulo de actividades de conservación, etc. El SGV ordenará la información relacionada con la evolución de la red vial fundamental y su estado, sirviendo como un instrumento para la toma de decisiones estratégicas. En esta segunda fase de la operación, también (i) se contará con un sistema de registro y clasificación de conteos vehiculares; (ii) se contará con un sistema de gestión para registro y clasificación de accidentes actualizado; (iii) se preparará un procedimiento para la liberación del derecho de vía en la RVF que incluirá tipologías, aspectos geométricos, cobertura vegetal y ocupación; y (iv) se preparará una guía para la identificación y evaluación de pasivos ambientales en proyectos viales que incluirá tipologías y potenciales medidas de mitigación.

C. Conclusión

De lo descrito anteriormente, el Gobierno Plurinacional de Bolivia se compromete con estas acciones de política a garantizar la calidad de los servicios de transporte y la integración nacional e internacional del país, permitiendo el traslado seguro y eficiente de personas y bienes. En ese sentido, se continuará avanzando en estos ámbitos, para lo cual es necesario continuar con el apoyo del Banco Interamericano de Desarrollo en las áreas señaladas.

En virtud de lo manifestado, por medio de la presente, el Gobierno del Estado Plurinacional de Bolivia solicita la aprobación del "Programa de Reforma de Políticas del Sector Transporte II" el cual estaría financiado hasta por US\$120 millones por parte del Banco Interamericano de Desarrollo, a desembolsarse en el año 2017.

Con este motivo, saludo a usted atentamente.


Mariana Prado Noya
MINISTRA DE PLANIFICACIÓN
DEL DESARROLLO

JUF/LOC/MVT
CC / Arch.