

DOCUMENTO DEL BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO

BOLIVIA

PROGRAMA DE REFORMA DE POLÍTICAS DEL SECTOR TRANSPORTE II

(BO-L1112)

PROPUESTA DE PRÉSTAMO

Este documento fue preparado por el equipo de proyecto integrado por: Raúl Rodríguez-Molina (INE/TSP) Jefe de Equipo; Rafael Capristán (TSP/CPE) Jefe de Equipo Alterno; Shirley Cañete y Jorge Tapia (TSP/CBO); Alejandro Taddia, Laureen Montes Calero y Agustina Cocha (INE/TSP); Louis-François Chrétien y Javier Jiménez (LEG/SGO); Jorge Cossio (CAN/CBO); Carolina Escudero (FMP/CBO); Marlene Arguello (FMP/CVE) y Tahon Renaud (VPS/ESG).

De conformidad con la Política de Acceso a la Información, el presente documento se divulga al público de forma simultánea a su distribución al Directorio Ejecutivo del Banco. El presente documento no ha sido aprobado por el Directorio. Si el Directorio lo aprueba con modificaciones, se pondrá a disposición del público una versión revisada que sustituirá y reemplazará la versión original.

ÍNDICE

RESUMEN DEL PROYECTO.....	1
I. DESCRIPCIÓN DEL PROGRAMA Y MONITOREO DE RESULTADOS.....	2
A. Antecedentes, Problemática y Justificación	2
B. Objetivos, Componentes y Costo.....	12
C. Indicadores Claves de Resultados.....	16
II. ESTRUCTURA DE FINANCIAMIENTO Y PRINCIPALES RIESGOS	17
A. Instrumentos de Financiamiento	17
B. Riesgos Ambientales y Sociales	17
C. Riesgos Fiduciarios	18
D. Otros Riesgos del Programa.....	18
III. PLAN DE IMPLEMENTACIÓN Y GESTIÓN.....	18
A. Resumen de los Arreglos de Implementación.....	18
B. Resumen de los Arreglos para el Monitoreo de Resultados.....	18
IV. CARTA DE POLÍTICA	19

ANEXOS	
Anexo I	Matriz de Efectividad en el Desarrollo (DEM) - Resumen
Anexo II	Matriz de Políticas

ENLACES ELECTRÓNICOS	
REQUERIDOS	
1.	Carta de Política
2.	Matriz de Medios de Verificación
3.	Matriz de Resultados
4.	Plan de Monitoreo y Evaluación
OPCIONALES	
1.	Análisis Económico del Programa
2.	Ley General de Transporte
3.	Agenda Patriótica 2025
4.	Plan de Desarrollo Económico y Social 2016-2020
5.	Plan Sectorial de Transporte
6.	Reglamentos Ley General de Transporte
7.	Principales Indicadores Macroeconómicos
8.	Organización Institucional del Sector
9.	Anexo de Integración Regional
10.	Matriz Comparativa de los Cambios de las Condiciones de Política
11.	Metodología para calcular el índice de cantidad de transporte carretero de carga

ABREVIATURAS	
ALC	América Latina y el Caribe
BCB	Banco Central de Bolivia
BID/Banco	Banco Interamericano de Desarrollo
CCS-TRANS	Consejo de Coordinación Sectorial de Transporte
DGAC	Dirección General de Aeronáutica Civil
EEO	Enlace Electrónico Opcional
EER	Enlace Electrónico Requerido
EID	Ejes de Integración y Desarrollo
FEM	Foro Económico Mundial
FMI	Fondo Monetario Internacional
GdB	Gobierno del Estado Plurinacional de Bolivia
IIRSA	Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana
MOPSV	Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda
OACI	Organización de Aviación Civil Internacional
OE	Organismo Ejecutor
PBP	Préstamo Programático de Apoyo a Reformas de Política
PIB	Producto Interno Bruto
PLANAST	Plan Nacional Sectorial de Transportes
PDES	Plan de Desarrollo Económico y Social 2016-2020
RVF	Red Vial Fundamental
SGV	Sistema de Gestión Vial
SPNF	Sector Público No Financiero
STI	Sistema de Transporte Integral
VMT	Viceministerio de Transporte

RESUMEN DEL PROYECTO
BOLIVIA
PROGRAMA DE REFORMA DE POLÍTICAS DEL SECTOR TRANSPORTE II
(BO-L1112)

Términos y Condiciones Financieras				
Prestatario:	Fuente	%	Monto (US\$)	%
Estado Plurinacional de Bolivia	BID (CO Regular):	85	102.000.000	85
	BID (CO Concesional):	15	18.000.000	15
	BID:	100	120.000.000	100
Organismo Ejecutor:	Otro/Cofinanciamiento:		0	0
Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda (MOPSV) a través del Viceministerio de Transporte (VMT)	Local:		0	0
	Total:		120.000.000	100
	CO Regular (FFF) ^(a)		CO Concesional	
Plazo de amortización:	20 años		40 años	
Período de desembolso:	1 año			
Período de gracia:	6,5 años		40 años	
Tasa de interés:	Basada en LIBOR		0,25%	
Comisión de crédito:	(b)		N/A	
Comisión de inspección y vigilancia:	(b)		N/A	
Vida Promedio Ponderada (VPP):	12,75		N/A	
Moneda de aprobación:	Dólares de los Estados Unidos de América			
Esquema del Proyecto				
Objetivo del proyecto/descripción: 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 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. La presente operación es la segunda de una serie de tres operaciones bajo la modalidad de Préstamo Programático de Apoyo a Reformas de Política (PBP).				
Condiciones contractuales especiales: El único desembolso de los recursos de financiamiento del Banco estará condicionado al cumplimiento por parte del prestatario de las condiciones enunciadas en la Matriz de Políticas (Anexo II), la Carta de Política y las demás condiciones establecidas en el contrato de préstamo (§3.2).				
Excepciones a las políticas del Banco: Ninguna				
Alineación Estratégica				
Desafíos ^(c) :	SI <input type="checkbox"/>	PI <input checked="" type="checkbox"/>	EI <input checked="" type="checkbox"/>	
Temas Transversales ^(d) :	GD <input type="checkbox"/>	CC <input checked="" type="checkbox"/>	IC <input checked="" type="checkbox"/>	

^(a) Bajo los términos de la Facilidad de Financiamiento Flexible (FN-655-1), el Prestatario tiene la opción de solicitar modificaciones en el cronograma de amortización, así como conversiones de moneda y de tasa de interés. En la consideración de dichas solicitudes, el Banco tomará en cuenta aspectos operacionales, de manejo de riesgos, las condiciones prevalecientes de mercado, así como el nivel de concesionalidad del Préstamo, de acuerdo con las políticas aplicables y vigentes del Banco en la materia.

^(b) La comisión de crédito y la comisión de inspección y vigilancia serán establecidas periódicamente por el Directorio Ejecutivo como parte de su revisión de los cargos financieros del Banco, de conformidad con las políticas correspondientes.

^(c) SI (Inclusión Social e Igualdad); PI (Productividad e Innovación); y EI (Integración Económica).

^(d) GD (Igualdad de Género y Diversidad); CC (Cambio Climático y Sostenibilidad Ambiental); y IC (Capacidad Institucional y Estado de Derecho).

I. DESCRIPCIÓN DEL PROGRAMA Y MONITOREO DE RESULTADOS

A. Antecedentes, Problemática y Justificación

- 1.1 El presente programa es la segunda operación de la serie programática de tres préstamos de políticas, orientados respectivamente al diseño, aprobación e implementación de reformas en el sector transporte del Estado Plurinacional de Bolivia. Las políticas propuestas en el programa son congruentes con la primera operación, dando continuidad al proceso de modernización y reforma. Mediante el cumplimiento de la serie programática se lograrán implementar los siguientes productos: (i) políticas, mecanismos de coordinación e instrumentos de planificación plurianual de inversiones sectoriales; (ii) instrumentos reglamentarios y regulatorios específicos para cada subsector derivados de la Ley General de Transporte vigente (Ley 165); (iii) reglamentaciones para la internación de vehículos, control de pesos y dimensiones y transporte de mercancías peligrosas; (iv) marco normativo de seguridad vial; (v) guías para el desarrollo de planes maestros, gestión ambiental y sostenible del mantenimiento de infraestructuras; y (vi) sistema de gestión vial para la Red Vial Fundamental (RVF).
- 1.2 **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 exportación¹ y apoyado por una gestión macroeconómica prudente, el Producto Interno Bruto (PIB) real creció anualmente en promedio 5%² en 2006-2015, y la tasa de incidencia de pobreza se redujo un 36%³. La sólida posición macroeconómica de Bolivia permitió atenuar con éxito los impactos directos de la crisis económica y financiera de 2009⁴, presentando balances fiscales y externos superavitarios, inflación controlada y estabilidad en los mercados monetarios y financieros ([EEO#7](#)).
- 1.3 El aumento en los ingresos provenientes de exportaciones de hidrocarburos, junto con mejoras cíclicas en la recaudación tributaria, contribuyeron a mejorar notablemente la posición fiscal de Bolivia. En el período 2009-2013, el Sector Público No Financiero (SPNF) alcanzó un superávit global promedio de 1,0% del PIB traduciéndose en una alta liquidez⁵ para el país. Sin embargo, a partir de 2014, con la caída de los precios internacionales de las materias primas⁶, el SPNF empezó a registrar resultados deficitarios⁷. Dada la importancia del sector primario en la estructura económica de Bolivia (30% del PIB), la disminución en los precios de exportaciones (principalmente hidrocarburos) debilitó la economía. Ante estas circunstancias, las autoridades respondieron con políticas fiscales y monetarias expansivas para sostener el nivel de actividad económica, incrementando la inversión pública y transferencias directas. Como resultado, Bolivia registró en

¹ Índice de Precio de Gas: 90% superior en 2004-2010, versus 1997-2003 (FMI).

² PIB real creció de US\$27,3 billones a US\$42,5 billones (FMI).

³ INE.

⁴ En 2009 Bolivia (3,4%) fue la economía de mayor crecimiento de América Latina y el Caribe (ALC), seguida por Uruguay (2,4%), Colombia (1,7%) y Perú (1%). Banco Central de Bolivia (BCB)

⁵ Reservas Internacionales Netas (RIN) acumuladas a septiembre de 2016 son equivalentes al 31% del PIB (US\$11.108 millones). Las RIN de Bolivia como porcentaje del PIB están entre las más altas de ALC: Uruguay (31,6%), Perú (29,9%), Paraguay (22%), Brasil (16,7%), Chile (15,3%), México (14,9%).

⁶ El Índice de Precios de Materias Primas cayó de 183 a 83 unidades en 2008-2016.

⁷ Déficit fiscal -3,4% del PIB en 2014 y -6,9% en 2015 (BCB).

2014-2015 un déficit global promedio de 5,15% del PIB y al cierre de 2016, la deuda pública total del SPNF se proyectó en 40,6% del PIB según el Fondo Monetario Internacional (FMI).

- 1.4 El análisis de sostenibilidad de deuda (FMI, 2016) indica que Bolivia enfrenta un riesgo moderado de sobreendeudamiento en el contexto actual⁸. El FMI señala que la sostenibilidad de la deuda en el mediano plazo, dependerá de los esfuerzos de consolidación fiscal para contrarrestar menores ingresos por las exportaciones de hidrocarburos⁹. Según el Presupuesto General del Estado para 2017, las necesidades de financiamiento externo del SPNF se proyectan en US\$2.642 millones. Esta operación cubriría el 4,5% del financiamiento externo (¶2.1). El financiamiento total del BID cubriría el 17% de las necesidades de financiamiento externo; la cooperación internacional¹⁰ cubriría el 45% y el 38% restante sería cubierto con emisión de bonos.
- 1.5 El marco macroeconómico de Bolivia continúa siendo apropiado y consistente con los objetivos para préstamos programáticos. Para 2016 y 2017, el FMI proyecta que el PIB real de Bolivia crecerá 3,7% y 3,5% respectivamente. Bolivia enfrentó el 2017 con reservas fiscales equivalentes al 30% del PIB. La acumulación de depósitos del sector público a 2017 por 4,5% del PIB¹¹ y el nivel de reservas internacionales equivalente a 16 meses de importaciones, ofrecen una salvaguarda contra los choques externos.
- 1.6 **Sector Transporte.** Bolivia es un país mediterráneo, con orografía compleja y elevada dispersión geográfica de su población¹² y de su base económica¹³; donde la infraestructura de transporte tiene una importancia estratégica a nivel nacional¹⁴, permitiendo la articulación socioeconómica del país. En 2015, el sector transporte generó el 7,83% del PIB nacional¹⁵, empleando alrededor del 5,8% de la población ocupada. El movimiento de pasajeros en Bolivia se estructura alrededor de los cuatro modos de transporte (¶1.14; ¶1.18; ¶1.21; y ¶1.24). Respecto al transporte de carga, el comercio exterior de Bolivia es altamente dependiente del transporte carretero¹⁶. Bolivia tiene un rol muy importante en la integración suramericana, reflejado mediante su participación en cinco de los nueve Ejes de Integración y Desarrollo (EID) de la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA)¹⁷, que vinculan de manera estratégica el territorio boliviano con nueve países suramericanos ([EEO#9](#)).

⁸ Deuda pública como porcentaje del PIB se redujo del 95,7% al 31% (2003-2016), apoyado por el alivio de la deuda, excedentes fiscales consecutivos, y un fuerte crecimiento económico (BCB).

⁹ Bolivia registró en 2014 el primer déficit fiscal en nueve años, un déficit del 6,9% en 2015 y perspectivas similares en 2016, lo que significaría mayores presiones sobre el endeudamiento público (BCB).

¹⁰ Principales financiadores: Banco de Desarrollo de América (CAF), República Popular China y Banco Mundial.

¹¹ Proyección del Ministerio de Economía y Finanzas Públicas.

¹² Densidad población promedio 10 hab/km² (Brasil 25 hab/km², Argentina 16 hab/km², Paraguay 17 hab/km², BM, 2015).

¹³ Participación departamental en el PIB (2014): Santa Cruz (28,48%), La Paz (25,20%), Cochabamba (14,20%), Tarija (13,69%), Potosí (5,43%), Chuquisaca (4,97%), Oruro (4,77%), Beni (2,41%), Pando (0,86%).

¹⁴ Entre 2006-2015 la inversión pública en transporte representó 36% del total invertido en infraestructura en el país.

¹⁵ Participación promedio ALC: 6,31%.

¹⁶ 25% de las exportaciones y 82% de las importaciones se movilizaron por carreteras (INE, 2015).

¹⁷ Bolivia cuenta con 52 proyectos (US\$10,6 billones) de integración.

- 1.7 **Organización institucional del sector.** El organismo rector del sector es el Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda (MOPSV), que cuenta con el Viceministerio de Transporte (VMT), integrado por dos direcciones, la Dirección General de Transporte Terrestre, Fluvial y Lacustre, y la Dirección General de Transporte Aéreo. El VMT tiene entre sus funciones la responsabilidad de proponer políticas y normas, y aplicar los planes sectoriales de transporte, en el marco de las estrategias nacionales de desarrollo, que garanticen el acceso de la población a un sistema de transporte seguro, eficiente e integral en sus diversas modalidades ([EEO#8](#)).
- 1.8 **Aspectos normativos y reglamentarios del Sector Transporte.** En agosto de 2011 se aprobó la Ley 165, cuyo objetivo es “establecer los lineamientos normativos generales técnicos, económicos, sociales y organizacionales del transporte, considerado como un Sistema de Transporte Integral (STI), en sus modalidades aérea, terrestre, ferroviaria y acuática que regirán en todo el territorio del Estado Plurinacional de Bolivia a fin de contribuir al vivir bien”. Dicho STI incluye tanto la infraestructura como los servicios asociados, a fin de funcionar como un elemento articulador del desarrollo social, productivo y comercial del país. Para esto, la Ley define como una prioridad el desarrollo de infraestructura y servicios orientados a la integración interna y externa del país.
- 1.9 En ese contexto, el Banco aprobó en 2014 la primera de tres operaciones bajo la modalidad de Préstamo Programático de Apoyo a Reformas de Política (PBP) en el sector transporte (BO-L1089; 3181/BL-BO)¹⁸. A continuación se detallan los problemas diagnosticados en el programa y los avances alcanzados desde la aprobación de la primera operación.
- 1.10 **Problemas generales del sector transporte.** La capacidad institucional para la regulación de la infraestructura y los servicios de transporte¹⁹ es limitada. Esta situación se evidencia por una limitada coordinación interinstitucional, y la ausencia de herramientas de planificación estratégica plurianual de inversiones, tales como un Plan Nacional de Transporte actualizado²⁰ y planes estratégicos de inversión por subsectores de transporte. El problema identificado se debe a la ausencia de un marco regulatorio y normativo (técnico y reglamentario) específico para cada modo así como la creación de un ente interinstitucional coordinador de la planificación plurianual, tal como lo establece la Ley 165. Estas acciones fueron iniciadas en la primera operación del programa.
- 1.11 La sólida institucionalidad y regulación contribuye a una gestión eficaz de la inversión pública (FMI, 2013). Según el Índice de Eficiencia de Gestión de la Inversión Pública²¹ del FMI, la calidad de la planificación, selección,

¹⁸ Considerando la complejidad de las reformas incluidas en este PBP, el programa fue diseñado desde un inicio bajo una programación trianual, con un plazo aproximado de tres años entre cada operación.

¹⁹ Transporte de pasajeros y carga, logística de mercancías, transporte turístico y actividades de apoyo relacionadas con todos los modos de transporte.

²⁰ Existe un Plan Sectorial de Desarrollo de Transporte (2009), y la actualización del Plan Maestro de Transporte por Superficie (2005).

²¹ Analiza la calidad y eficiencia del proceso de gestión de la inversión pública en 71 países en desarrollo. *Dabla-Norris and others (2012), Investing in Public Investment: An Index of Public Investment Efficiency.*

implementación y evaluación de proyectos en Bolivia es relativamente menor a la de otros países de América Latina y el Caribe (ALC)²².

- 1.12 Como consecuencia de la limitada capacidad institucional, y a pesar del esfuerzo inversor del Gobierno del Estado Plurinacional de Bolivia (GdB) (§1.6), la vinculación física del país presenta aún importantes retos. Bolivia ocupa la posición 120 (de 140 países) en el Pilar de Infraestructura de Transporte del Índice de Competitividad del Foro Económico Mundial (FEM), lo que refleja deficiencias en la calidad la infraestructura de transporte y sus servicios. Además, los proyectos participantes de los EID de IIRSA aún están en proceso de consolidación²³. Las deficiencias en el sector tienden a incrementar los costos logísticos, elevando el precio de las importaciones y restando competitividad a sus exportaciones²⁴.
- 1.13 A continuación se presenta un diagnóstico por subsector de transporte, vinculado al problema general identificado (§1.10) y se describen los avances observados en los resultados previstos²⁵.
- 1.14 **Transporte carretero.** Durante el diseño del programa inicial se identificó la necesidad de avanzar en la reglamentación específica de este subsector, y de sistematizar un proceso de planificación plurianual de inversiones y mantenimiento, mediante la creación de herramientas de gestión de activos viales para la captura y procesamiento de datos de tráfico, siniestralidad, derechos de vía y control de pesos y dimensiones. Adicionalmente, con el objeto de contribuir a la reducción de emisiones, la mejora en la seguridad del transporte y la facilitación del comercio internacional, se identificó la necesidad de reglamentar la importación de vehículos bajo Normas Euro y la adopción de estándares internacionales para el transporte terrestre de mercancías peligrosas.
- 1.15 Las limitaciones anteriores repercuten en la calidad de la red vial, en donde el 26% se encuentran en estado malo o muy malo y el 53% en estado regular, lo que incrementa los costos de transporte de cargas²⁶, generando obstáculos a las actividades económicas²⁷, la productividad²⁸ (§1.12) y la cohesión territorial. La baja densidad vial de Bolivia (0,07 km/km²)²⁹ evidencia una escasa cobertura, que afecta la calidad del servicio de transporte. Datos del Latinbarómetro

²² Puntuación promedio Bolivia: 2,44 (siendo 4 el máximo), Perú (2,61), Colombia (3,07) y Brasil (3,12).

²³ 10% concluidos, 30% en ejecución y el resto se encuentran a nivel de preinversión.

²⁴ Costo de exportación de un contenedor US\$1.440; importación US\$1.745. Promedios ALC: US\$1.287 y US\$1.666, respectivamente (BM, 2014).

²⁵ Dado que el programa aún no ha sido plenamente implementado, los avances observados no se consideran atribuibles únicamente a las reformas incluidas en el mismo, ya que el GdB se encuentra implementando medidas complementarias.

²⁶ Índice de pavimentación: 12%. Transportar cargas de exportación por vías no pavimentadas puede duplicar el costo de transporte respecto al empleo de vías pavimentadas (BID/Palermo 2016).

²⁷ Costos de transporte: Bolivia 8,4% del valor del comercio, promedio países de la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI) 6,3%. (ALADI, 2016).

²⁸ Productividad total de los factores en Bolivia (39%) inferior a la media de la región (52%), (BID, 2010). Reducciones en los costos de transporte contribuyen a incentivar un mayor tráfico y a expandir el comercio regional. Una evaluación ex post de la mejora de un corredor de transporte en Laos demostró que el número de operadores de carga se duplicó en un período de cinco años. La rehabilitación de una vía que conecta Kazajistán y Kirguistán incidió en un incremento en el volumen de tráfico del 25% y de las exportaciones regionales del 160% entre 1998 y 2007 (BAD, 2008).

²⁹ Promedio ALC: 0,18 km/km².

(2015) indican que en promedio, el 50% de la población boliviana está poco o nada satisfecha con la calidad de los servicios de transporte urbano y la infraestructura vial. Por otro lado, la antigüedad³⁰ del parque automotor y la ausencia de una normativa específica sobre las emisiones de los vehículos importados contribuyen al aumento de emisiones contaminantes.

- 1.16 Los logros en el cumplimiento de las políticas de la primera operación (§1.46) están abordando las necesidades descritas (§1.14), habiéndose observado una disminución del 28% de los reclamos sobre el servicio de transporte terrestre (2015), superando así la meta intermedia prevista para 2016 (14%) ([EER#3](#)).
- 1.17 En términos de seguridad vial, la primera operación del programa (§1.46) identificó la necesidad de mejorar el marco institucional para temas de seguridad vial. El Viceministerio de Seguridad Ciudadana (VMSC) del Ministerio de Gobierno, aprobó el Plan Nacional de Seguridad Vial y está elaborando su respectivo marco normativo. La implementación de dicho plan se verá beneficiado de la existencia de herramientas de levantamiento de información (§1.15) sobre el estado de la vía y siniestros (actualmente en elaboración), que permitirán identificar puntos críticos de la red a ser intervenidos. Las medidas anteriores contribuirán a mejorar la situación actual, en la que el número de siniestros viales creció 20% entre 2006 y 2014 y la mortalidad en accidentes de tránsito y número de heridos crecieron en un 23% (de 1.905 a 2.341) y 57% (de 11.956 a 18.820 personas) respectivamente³¹. Desde la aprobación de la primera operación se ha observado una desaceleración en la tasa media de crecimiento anual de fallecidos en accidentes viales de 5,2% ([EER#3](#)).
- 1.18 **Transporte ferroviario.** Durante el diseño del programa inicial, se identificó la necesidad de complementar y actualizar el marco regulatorio ferroviario³² incluyendo el referente al transporte de mercancías peligrosas bajo estándares internacionales así como los manuales técnicos de construcción ferroviaria.
- 1.19 Las anteriores limitaciones repercuten en las inversiones para mejora de la infraestructura y seguridad³³, que a su vez afecta la calidad del servicio de transporte ferroviario y el crecimiento del sector, cuyo papel es clave para algunos de los principales productos de exportación³⁴.
- 1.20 Los logros en el cumplimiento de las políticas de la primera operación (§1.50) están abordando las necesidades descritas (§1.18), habiéndose observado un incremento promedio de la carga transportada por ambas redes del 12% (2015) y una reducción del número de descarrilamientos en la red oriental del 37% (2015) ([EER#3](#)).
- 1.21 **Transporte aéreo.** Durante el diseño del programa inicial se identificó la necesidad de mejorar y actualizar la reglamentación sectorial, en particular la Reglamentación Aeronáutica Boliviana (RAB) y la adopción de estándares

³⁰ Edad media flota vehicular Boliviana: 15,4 años (MOPSV 2015).

³¹ INE.

³² Los estudios de preinversión del Corredor Ferroviario Bioceánico Central identifican la necesidad de contar con un marco regulatorio sólido e instrumentos de coordinación sectorial efectivos (BID, 2015).

³³ Red Oriental: 55 descarrilamientos en 2015 (FOSA).

³⁴ Red Oriental transportó 1,7 millones de toneladas: 56% soya y derivados, 26% hidrocarburos y minerales.

internacionales de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), así como el desarrollo de instrumentos de apoyo a la planificación de inversiones y mantenimiento en infraestructura y equipamientos.

- 1.22 Las anteriores limitaciones repercuten en la calidad de la infraestructura³⁵ y los servicios, reflejadas en un rezago tecnológico³⁶ y restricciones³⁷ para atender el rápido crecimiento del sector³⁸ en operaciones de transporte aéreo público.
- 1.23 Los logros en el cumplimiento de las políticas de la primera operación (§1.54) están abordando las necesidades descritas (§1.21), habiéndose observado una reducción de los reclamos por servicio³⁹ del 14% (2015) y de los reclamos por cancelaciones de vuelo del 84% (2015); así como un incremento del 14% en el número de aeropuertos que aplican medidas de mitigación ambiental (2016) ([EER#3](#)).
- 1.24 **Transporte acuático.** Durante el diseño del programa inicial se identificó la necesidad de elaborar un marco regulatorio específico, que aborde aspectos portuarios, actividad naviero-mercante, seguridad en la navegación, protección del medio ambiente, con una autoridad y jurisdicción definida para mejorar la gestión y operación de los puertos. Dicha reglamentación se ha elaborado en el marco de la primera operación del programa (§1.58).
- 1.25 Las anteriores limitaciones repercuten en la planificación de las inversiones en infraestructura y en la seguridad del servicio⁴⁰, afectando la capacidad del subsector de atender el crecimiento de las exportaciones⁴¹.
- 1.26 **Solución Propuesta.** Para enfrentar los problemas planteados anteriormente (§1.10), el GdB identificó como prioritario avanzar en la regulación de la Ley 165, cuyos elementos fundamentales quedan reflejados en los cuatro reglamentos regulatorios de los modos de transporte terrestre, ferroviario, aéreo y acuático. Para lograr una implementación efectiva y coordinada de esta Ley, se precisa de una institucionalidad coordinadora como el Consejo de Coordinación Sectorial de Transporte (CCS-TRANS), capaz de llevar a cabo la aprobación e implementación de un Plan Nacional Sectorial de Transporte. Este plan debe identificar, bajo una visión integral y multimodal, una cartera de inversiones prioritarias plurianuales para el país. Para operacionalizar esta Ley y sus cuatro regulaciones modales, se identificaron acciones de carácter reglamentario, técnico e instrumental, orientadas a mejorar la calidad de los servicios, la seguridad, la armonización con normativas y recomendaciones internacionales, la sostenibilidad ambiental y el mantenimiento de las infraestructuras (§1.34). Dichas mejoras en la calidad de los servicios de transporte tendrán un efecto positivo en la productividad nacional y la

³⁵ Bolivia ocupa la posición 86 (de 140) de acuerdo a los asientos-kilómetros (FEM 2015).

³⁶ Los Aeropuertos Troncales (La Paz, Cochabamba y Santa Cruz) operan con equipos de más de 20 años antigüedad (MOPSV).

³⁷ 8,33% aeródromos están certificados para atender operaciones de transporte aéreo público (2016).

³⁸ El crecimiento del tráfico de pasajeros (12,9% anual entre 2010-2015) ha sido superior a la media en ALC (8%).

³⁹ Vinculados con la atención al usuario.

⁴⁰ Actualmente no existe una regulación respecto a la tenencia de seguros a terceros para los operadores de transporte acuático.

⁴¹ Por este modo se exportan más de un millón de toneladas anuales de soya. Las exportaciones totales por vía fluvial crecieron 7% (2010-2015).

integración económica del país (¶1.33). El GdB con el apoyo del Banco concibió el programa de reformas de políticas para el sector transporte, estructurado en tres operaciones programáticas (¶1.9): la primera se enfocó en el diseño de los instrumentos regulatorios, normativos o institucionales necesarios; la segunda operación, objeto del presente documento, se centra en la aprobación de dichos instrumentos, así como el diseño de herramientas de apoyo a la planificación y gestión de la infraestructura vial; y la tercera operación se enfocará en la implementación de los instrumentos legales, institucionales y de gestión, permitiendo la sostenibilidad y continuidad de las reformas.

1.27 Esta segunda fase de la serie programática incluye la aprobación de los reglamentos regulatorios para cada modo de transporte, los cuales son centrales en el cumplimiento de los objetivos del programa. La incorporación de las recomendaciones técnicas y administrativas resultado de los procesos de socialización de las reformas, han contribuido a instrumentos más sólidos, consensuados y que responden a las necesidades del sector, coadyuvando a una mejor apropiación e implementación. Los ajustes realizados en algunas condiciones de cumplimiento de la operación⁴² responden a las necesidades identificadas durante las socializaciones, ratificando la idoneidad del instrumento de financiamiento empleado para el programa (PBP) (¶2.1). Tal es el caso de los Anteproyectos de Ley: (i) Derecho de Vía sobre la RVF; (ii) Sistema Nacional de Revisión Técnica Vehicular; y (iii) Aeronáutica Civil, cuyos alcances revisados para la segunda fase se han ajustado a la remisión a la Asamblea Legislativa de los dos primeros Anteproyectos de Ley y al Ministerio de la Presidencia para el caso de Aeronáutica Civil. Estas adecuaciones no afectan el alcance de la tercera operación, y se consideran aceptables por orientarse a reforzar el cumplimiento de los objetivos del programa y dado el grado de cumplimiento de las políticas centrales en esta segunda fase ([EEO#10](#)).

1.28 **Lecciones aprendidas.** El Banco ha trabajado en siete programas de reforma de políticas en el sector transporte⁴³. El presente programa incorpora las lecciones aprendidas más relevantes coincidentes con las obtenidas durante la preparación y desarrollo de la primera operación del programa: (i) contar con instrumentos normativos actualizados que respondan a las demandas de los sistemas de transporte y promuevan la eficiencia y competencia en el sector, que en este caso se refleja en la reglamentación técnica y regulatoria de la infraestructura y los servicios en los distintos modos de transporte; (ii) establecer coordinación interinstitucional al más alto nivel del gobierno para mejorar el diálogo entre los diferentes subsectores de transporte, incluyendo al sector privado, para facilitar la implementación de las reformas y la atracción de inversiones, materializado en este programa con la creación y puesta en operación del CCS-TRANS (¶1.44); (iii) disponer de herramientas de apoyo a la planificación de inversiones para garantizar la coherencia entre los objetivos de política sectorial y los desafíos de desarrollo de los países, incorporado en este programa a través de la elaboración

⁴² Detallados en Matriz comparativa ([EEO#10](#)) y pies de página asociados a cada política

⁴³ Programa de Reforma de Transporte Aéreo (1042/SF-GY), Programa de Reforma de Transporte Aéreo (2682/OC-BH), Programa de Consolidación del Equilibrio Fiscal del Estado de Alagoas (3061/OC-BR), Programa de Apoyo a la Política Nacional de Logística (2540/OC-CO), Fortalecimiento Institucional y Reforma del Sector Transporte I (HA-L1088), Programa de Reforma de Políticas del Sector Transporte en Bolivia (BO-L1089), Apoyo al Programa de Asociaciones Público Privadas de Colombia (CO-L1162), Apoyo al Programa de Reformas del Sector Transporte y Logística de Panamá I y II (PN-L1110, PN-L1119).

de planes maestros de inversión, mantenimiento (§1.41) y herramientas de gestión de activos viales (§1.60 y 1.62); y (iv) espaciamiento temporal de las fases, adecuado al alcance de las políticas y a los diferentes recursos disponibles (§2.4).

- 1.29 **Justificación del programa.** Según la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico⁴⁴, las políticas de regulación tienen un rol fundamental en el apoyo del desarrollo económico y el fortalecimiento del estado de derecho, contribuyendo a la toma de decisiones informadas acerca de qué, a quién y cómo regular. En el sector transporte, las políticas deben evolucionar al mismo ritmo en que las economías se transforman, a fin de asegurar que la infraestructura no se convierta en un cuello de botella, sino en un motor para el desarrollo económico de los países. La manera en que se utiliza la infraestructura, es decir los servicios asociados a esa infraestructura, es lo que determina finalmente el impacto en los usuarios y por tanto un factor clave para contribuir al desarrollo integral de las economías. En este sentido, adecuadas políticas sectoriales, con enfoque transversal (§1.34), son esenciales para garantizar una buena infraestructura, y un buen uso de la misma. Algunos estudios teóricos⁴⁵ concluyen que las limitaciones en la institucionalidad, la regulación y la gestión pueden interferir con la prestación de servicios de infraestructura pública, reduciendo la calidad y la eficacia de capital público, y afectando los incentivos de las empresas para invertir.
- 1.30 **Efectividad de los Resultados.** Según Talvitie (1997)⁴⁶ la implementación de una planificación estratégica plurianual contribuye a reducir los costos de transporte por carretera entre 5% y 30%. Adicionalmente, un análisis en España⁴⁷ sobre el impacto de las políticas de tráfico y seguridad vial sobre la siniestralidad, encontró, a través de técnicas econométricas, que la entrada en vigor de las reformas a las medidas control y vigilancia de las sanciones redujo la mortalidad entre el 17,78% y el 20,7%.
- 1.31 **Estrategia del GdB.** El Plan de Desarrollo Económico y Social 2016-2020 (PDES) reconoce como una prioridad la adopción de una nueva dinámica de gestión pública plurinacional, enfocada en la articulación de las diferentes fases del proceso de inversión (planificación, ejecución, seguimiento y evaluación), mediante la implementación de instrumentos que permitan el desarrollo de dicho proceso de manera integral, complementaria y articulada. Esta prioridad es consistente con los objetivos y componentes de la presente operación, en particular, aquellos de apoyo a la coordinación sectorial, planificación y gestión de la infraestructura de transporte, reforzando el compromiso del GdB de implementar la última operación programática.
- 1.32 **Estrategia del BID con Bolivia.** La presente operación está alineada con la Estrategia del BID (EBP) con el País (2016-2020) (GN-2843), en cuanto al objetivo estratégico de mejorar la provisión de bienes y servicios públicos de calidad, y en particular, mediante los instrumentos de apoyo a la planificación y operación, por contribuir al resultado de mejora de la infraestructura de transporte para facilitar el

⁴⁴ OECD (2010), *Regulatory Policy and the Road to Sustainable Growth*.

⁴⁵ Chakraborty y Dabla-Norris (2009), *The Quality of Public Investment*.

⁴⁶ Proyectos de reformas para el sector transporte en Tailandia (1994).

⁴⁷ Tena-Sánchez, J. (2013), "El impacto de las nuevas políticas de seguridad vial sobre la conducta de los conductores".

desempeño logístico del país. El Banco continuará acompañando la implementación y la consolidación de los procesos de reforma en el sector transporte. Asimismo, la operación está incluida en el Informe sobre el Programa de Operaciones de 2017 (GN-2884).

- 1.33 **Alineación estratégica.** El programa es consistente con la Actualización de la Estrategia Institucional del Banco (UIS) 2010-2020 (AB-3008) y se alinea estratégicamente con los desafíos de: (i) productividad e innovación, bajo el criterio vinculado con el establecimiento de marcos institucionales efectivos, puesto que contribuirá a mejorar la planificación plurianual de las infraestructuras de transporte, lo que a su vez incidirá positivamente en la reducción de los costos generalizados de transporte (§1.15); y (ii) integración económica, de acuerdo al criterio de subsidiariedad nacional, mediante el apoyo a la armonización de normas internacionales en materia de seguridad aérea, transporte de mercancías peligrosas, y estándares de emisiones para de vehículos importados. Adicionalmente, las reformas al marco regulatorio del sector y el desarrollo de la capacidad institucional tienen como fin último facilitar el movimiento de personas y bienes, integrando los sistemas nacionales y regionales.
- 1.34 El programa también se alinea con las áreas transversales de: (i) capacidad institucional y estado de derecho, de acuerdo al criterio de mejora del volumen, calidad, puntualidad y accesibilidad de los servicios de transporte, ya que se contribuirá a elevar la capacidad de la administración pública (efectividad del gobierno) en la formulación y aplicación de políticas de inversión, y de regulación de los servicios de transporte; y (ii) cambio climático y sostenibilidad ambiental, ya que apoya políticas que contribuirán a reducir las emisiones de gases de efecto invernadero, gracias a la promoción del transporte ferroviario y acuático, y a la regulación de los estándares de emisión de vehículos importados (§1.46). Además, se facilitará el manejo y la gestión de riesgo de desastres naturales en el área de movimiento de aeronaves (§1.54) y la identificación de zonas vulnerables a los desastres naturales en carreteras (§1.62). Según la [Metodología de estimación de financiamiento climático de los Bancos Multilaterales de Desarrollo](#), la presente operación contribuye a la meta del Grupo BID de lograr destinar el 30% del financiamiento anual a proyectos relacionados con cambio climático en 2020.
- 1.35 Además, para la gestión de aeropuertos se prevé incluir el manejo y la gestión de riesgo de desastres naturales en el área de movimiento de aeronaves. Finalmente, el programa contribuirá a la gestión de desastres naturales, a través del mapeo de las áreas y puntos más vulnerables a los desastres naturales así como de las poblaciones linderas a las carreteras (§1.62 y §1.63).
- 1.36 Adicionalmente, el programa se alinea con el Marco de Resultados Corporativos 2016-2019 (GN-2727-4) (CRF) con los indicadores: (i) acuerdos regionales, subregionales y extra regionales de integración e iniciativas de cooperación apoyados, puesto que contribuirá a la armonización de las regulaciones nacionales con la normativa internacional en lo relacionado con seguridad aérea, transporte de cargas peligrosas y emisiones de vehículos importados, incorporado en la Matriz de Resultados a través del indicador de producto: “Reglamento para el Transporte de Cargas Peligrosas por Carreteras armonizado con la normativa regional/internacional acordada en el MERCOSUR”; (ii) agencias

gubernamentales beneficiadas por proyectos que fortalecen las herramientas tecnológicas y de gestión para mejorar la prestación de servicios públicos, dado que el programa contribuirá a la creación e implementación de herramientas de planificación y programación plurianual, tales como la implementación del programa de estaciones de control de pesos y dimensiones vehiculares y de un sistema de gestión vial, planes maestros sectoriales, planes de inversión de mantenimiento, guía de gestión ambiental y de mantenimiento sostenible para aeropuertos; y (iii) emisiones de gases de efecto invernadero (§1.34).

- 1.37 Asimismo, el programa está alineado con la Estrategia de Infraestructura Sostenible para la Competitividad y el Crecimiento Inclusivo (GN-2710-5), ya que contribuye a: (i) planificar, construir y mantener infraestructura para proveer servicios de calidad que promuevan el crecimiento sostenible e inclusivo (segundo principio estratégico); (ii) promover mejoras continuas en la gobernanza de la infraestructura para incrementar la eficiencia en la provisión de servicios de infraestructura; y (iii) promover la armonización de marcos normativos de transporte regionales y la planificación infraestructura en apoyo a la integración regional y global (ambas, áreas prioritarias de acción). Finalmente, el programa está alineado con el Marco Sectorial de Transporte (GN-2740-7), al contribuir con la cuarta dimensión de éxito enfocada en apoyar a los países en el fortalecimiento de su institucionalidad en el sector transporte, a través de la mejora de la capacidad institucional de generar e implementar políticas sectoriales, de planificar y ejecutar proyectos, y de regular servicios. El alineamiento incluye: (i) apoyo a la consolidación del transporte dentro del organismo público (fortalecimiento institucional en eficiencia, transparencia y articulación con ciudadanía); (ii) consolidación de información y datos sectoriales para fortalecer la estructuración de políticas públicas; y (iii) atención a las necesidades regulatorias y de planificación del sector.
- 1.38 **Participación del Banco sobre el sector.** En los últimos años el Banco ha aprobado ocho préstamos de inversión y preinversión de transporte por un monto de US\$451 millones⁴⁸. El programa de reformas de política complementa dicha cartera, ya que contribuye a mejorar la institucionalidad del sector y la disponibilidad de herramientas de planificación y gestión.
- 1.39 **Beneficiarios.** La mejora en los procesos de planificación y gestión de la infraestructura, repercutirá en la productividad del país a través de mejores servicios de transporte (§1.15). Los principales beneficiarios serán los productores bolivianos⁴⁹ quienes disfrutarán de mejor acceso a los mercados nacionales e

⁴⁸ Programa Vial del Corredor Norte, Tramo La Paz-Caranavi. Eje IIRSA (1597/SF-BO) ejecutado 100% (2014); Programa de Mejoramiento del Tramo Santa Bárbara-Rurrenabaque del Corredor Norte (1833/SF-BO) ejecutado 100% (2016); Programa de Mantenimiento Vial por Estándares (1940/BL-BO) ejecutado 100% (2014); Conservación Vial del Corredor I Este-Oeste (2233/BL-BO) ejecutado 100% (2014); Programa de Preinversión en Proyectos Estratégicos de Transporte (2498/BL-BO) ejecutado 84% (2017); Tramo de Doble Vía Montero-Yapacaní en Ruta Santa Cruz-Cochabamba (2786/BL-BO) ejecutado 13% (2018); Programa de Infraestructura Aeroportuaria. Etapa I (2951/BL-BO) ejecutado 15% (2018); y Autopista La Paz-El Alto (2981/BL-BO) ejecutado 14% (2018).

⁴⁹ Según Censo Agropecuario Nacional de Bolivia (2013) existen 2.057.341 productores.

internacionales, asimismo serán beneficiarios los usuarios de los servicios e infraestructuras de transporte⁵⁰.

B. Objetivos, Componentes y Costo

- 1.40 **Objetivo.** 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 reglamentario, regulatorio y técnico de la 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.
- 1.41 **Componentes.** La Matriz de Políticas (Anexo II) establece la secuencia de compromisos para el programa, estructurados en los siguientes componentes:
- 1.42 **Componente 1. Estabilidad macroeconómica.** El objetivo de este componente es asegurar un contexto macroeconómico congruente con los objetivos del programa según lo establecido en la Matriz de Políticas.
- 1.43 **Componente 2. Marco normativo y regulatorio.** Este componente incluye los reglamentos para el desarrollo de aspectos generales, regulatorios y técnicos requeridos por la Ley 165 para cada modo de transporte, y la implementación de las acciones y mecanismos priorizados, establecidos en los mismos.
- 1.44 **Subcomponente 2.1. Marco normativo general.** 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 CCS-TRANS estableciendo su estructura y su funcionamiento. Para la segunda operación el CCS-TRANS estará operativo y se iniciará la elaboración del Plan Nacional Sectorial de Transportes (PLANAST)⁵¹, el cual sería 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 (§1.10).
- 1.45 **Subcomponente 2.2. Marco regulatorio y normativo para el transporte terrestre.** Este subcomponente tiene los siguientes objetivos: (i) desarrollar el

⁵⁰ Según Encuesta de Hogares de Bolivia (2014) 68% de los hogares reportan gasto en los servicios de transporte urbano, 16% en servicios de transporte interurbano y 30% en combustible y lubricantes para vehículos.

⁵¹ Originalmente la segunda operación preveía la aprobación del PLANAST. La elaboración de herramientas de planificación intermedias (Plan Sectorial de Desarrollo Integral y Sistema de Información de Transporte) orientadas a mejorar la solidez técnica del PLANAST, ameritó una extensión en el cronograma previsto. A solicitud del gobierno la acción de política ha sido ajustada al nuevo cronograma, pasando a contemplar el PLANAST en elaboración, no habiéndose modificado el alcance final de la reforma, que es la implementación ([EEO#10](#)).

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; (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 aumento de emisiones de gases de efecto invernadero.

- 1.46 A la fecha se han observado avances relacionados con el cumplimiento de los objetivos anteriores. El cumplimiento de las condiciones de la primera operación permitió: (i) elaborar el Reglamento de la Modalidad Transporte Terrestre de Pasajeros y de 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 o equivalentes; (iv) elaborar el Reglamento para el Transporte de Mercancías 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 el Anteproyecto de Ley sobre el Derecho de Vía para Carreteras.
- 1.47 Para la segunda operación: (i) se aprobarán los reglamentos elaborados para la primera operación, incluyendo el de Transporte de Mercancías Peligrosas, el cual iniciará su implementación⁵² 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 metrológico⁵³; (iii) se remitirá a la Asamblea Legislativa los Anteproyectos de Ley del Derecho de Vía y del Sistema Nacional de Revisión Técnica Vehicular (¶1.27); (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.
- 1.48 Para la tercera operación se prevé contar con: (i) la implementación de las resoluciones administrativas necesarias para la regulación y fiscalización del servicio de transporte público terrestre en los siguientes temas: (a) derechos, obligaciones y prohibiciones de los usuarios, operadores, conductores y administradores de terminales terrestres; (b) régimen de regulación tarifaria para el transporte de pasajeros; y (c) seguros; (ii) la implementación del Sistema Nacional de Revisión Técnica Vehicular en los municipios capitales de departamento y la implementación del Reglamento para el Transporte de Cargas Peligrosas; (iii) la aprobación del marco normativo acorde al Plan Nacional de Seguridad Vial; y (iv) la entrada en operación de las estaciones de control de pesos y dimensiones vehiculares en la RVF.

⁵² Originalmente la segunda operación preveía la implementación del reglamento para transporte de hidrocarburos y minerales clasificados como peligrosos. El GdB ha priorizado la implementación de todas las mercancías peligrosas, ampliándose el alcance de esta segunda reforma que requiere un mayor período para completar la implementación ([EEO#10](#)).

⁵³ La inclusión del laboratorio metrológico (no prevista originalmente) representa una mejora en la operación de las estaciones de control de pesos y dimensiones, en cuanto permitirá una mayor autonomía y confiabilidad en el funcionamiento del sistema de pesajes ([EEO#10](#)).

- 1.49 **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.
- 1.50 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.
- 1.51 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 implementación⁵⁴ 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 ferroviaria⁵⁵.
- 1.52 Para la tercera operación se prevé contar con: (i) la implementación de las resoluciones administrativas necesarias para la regulación y fiscalización del servicio de transporte ferroviario en aspectos relacionados a: (a) derechos, obligaciones y prohibiciones de los usuarios, operadores y administradores de infraestructura; (b) régimen de regulación tarifaria para el transporte de pasajeros; y (c) seguros; y (ii) la implementación del Reglamento para el Transporte de Cargas Peligrosas.
- 1.53 **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 de servicios 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; y (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.
- 1.54 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;

⁵⁴ Este reglamento está siendo tramitado conjuntamente con el carretero.

⁵⁵ A petición del GdB la aprobación del Reglamento de Infraestructura Ferroviaria previsto para esta segunda operación ha sido suspendida, ya que ha manifestado estar replanteando sus prioridades en cuanto a la reglamentación ferroviaria de manera general. No obstante, debido a su importancia de cara a las intervenciones en marcha, se ha decidido avanzar en la aprobación del Manual Ambiental para la Construcción de Vías Férreas, respondiendo al objetivo de desarrollar los aspectos técnicos de la construcción y operación de los ferrocarriles ([EEO#10](#)).

- (ii) identificar los contenidos de la guía de preparación de planes maestros; (iii) aprobar la actualización de las RABs; (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.
- 1.55 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 (§1.27); (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.
- 1.56 Para la tercera operación se contará con: (i) la implementación de las resoluciones administrativas necesarias para la regulación y fiscalización del servicio de transporte público aéreo, en aspectos relacionados a: (a) derechos, obligaciones y prohibiciones de los usuarios, operadores y administradores de infraestructura; (b) régimen de regulación tarifaria para el transporte de pasajeros; y (c) seguros; (ii) la aprobación de la reglamentación de la ley que actualiza la Ley de Aeronáutica Civil N°2902 y el Plan de Inversión para mantenimiento de aeropuertos; y (iii) la actualización del Plan de Navegación Aérea de Bolivia.
- 1.57 **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 la infraestructura, seguridad y medio ambiente, a fin de fomentar el uso del transporte acuático, incentivando un transporte seguro y multimodal.
- 1.58 En cumplimiento con 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 165 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 previamente⁵⁶.
- 1.59 Para la tercera operación se prevé contar con: (i) la implementación de las resoluciones administrativas necesarias para la regulación y fiscalización del servicio de transporte público acuático, en aspectos relacionados a: (a) derechos, obligaciones y prohibiciones de los usuarios, operadores y administradores de infraestructura; (b) régimen de regulación tarifaria para el transporte de pasajeros; y (c) seguros; y (ii) la implementación del Reglamento de Transporte Acuático en

⁵⁶ Los Reglamentos Regulatorios de la Modalidad de Transporte Acuático y de Seguros han sido unidos en un único reglamento ([EEO#10](#)).

cuanto a la regulación del transporte en temas de cargas peligrosas, clasificación y categorización de puertos, registro y arqueo.

- 1.60 **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 siniestros viales que permita identificar puntos críticos en la RVF, a fin de tomar las previsiones y acciones que reduzcan el número de siniestros y lesiones causadas por el tránsito (§1.17).
- 1.61 No hubo ninguna reforma de política establecida en relación a este subcomponente para la primera operación, por cuanto la Administradora Boliviana de Carreteras (ABC) ya se encontraba trabajando en el desarrollo de las herramientas de gestión vial.
- 1.62 Para la segunda operación se iniciará la contratación del Sistema de Gestión Vial (SGV) estructurado en 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, entre otros. El SGV representa una ampliación del alcance de esta política, ya que originalmente solo se preveía contar con un inventario vial clasificado. El SGV ordenará la información relacionada con la evolución de la RVF y su estado, sirviendo como un instrumento para la toma de decisiones estratégicas. En esta segunda 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.
- 1.63 Para la tercera operación se prevé contar con: (i) un inventario vial calificado completo y actualizado; (ii) un sistema de registro y clasificación de conteos vehicular actualizado; (iii) una priorización de las intervenciones de conservación vial; (iv) un programa de intervención en puntos críticos aprobado; (v) una guía actualizada para la liberación del derecho de vía en la RVF; y (vi) una guía actualizada para la identificación y evaluación de pasivos ambientales en proyectos viales.

C. Indicadores Claves de Resultados

- 1.64 Mediante la operación se esperan alcanzar los siguientes resultados: (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.
- 1.65 **Análisis Económico.** El análisis económico ([EEO#1](#)) evalúa el impacto potencial de la implementación del marco reglamentario, regulatorio y técnico de la Ley de

Transporte en la economía, considerando costos y beneficios socioeconómicos de la aplicación de las políticas propuestas en los modos carretero y aéreo, calculados a partir de la comparación entre un escenario sin programa y uno con programa. Los flujos económicos fueron descontados al 12%. La Tasa Interna de Retorno Económico (TIRE) estimada promedio es de 19,6%. El análisis de sensibilidad (basado en simulaciones Monte Carlo), concluye con una TIRE promedio de 19,1% y un VAN de US\$1.100,6 millones. Los resultados de la evaluación, muestran que el programa es económicamente rentable y presenta robustez frente a posibles variaciones en los costos y beneficios.

Cuadro 1. Indicadores Evaluación Económica

Indicador	Caso base
VPN (US\$ millones)	1.344,73
B/C	1,47
TIRE (%)	19,6

II. ESTRUCTURA DE FINANCIAMIENTO Y PRINCIPALES RIESGOS

A. Instrumentos de Financiamiento

- 2.1 El programa es la segunda operación de una serie de tres operaciones, independientes pero relacionadas técnicamente, y está estructurado de conformidad con los lineamientos y directivas para PBP (CS-3633-1). Esta segunda operación será de US\$120 millones, con un único desembolso. El dimensionamiento del financiamiento ha sido realizado de acuerdo al criterio (b) del párrafo 3.27 de las Directrices de Preparación y Aplicación de PBP (CS-3633-1), que refiere a las necesidades de recursos fiscales en sentido amplio que experimenta el país (§1.4). Los montos de la tercera operación se definirán según a las necesidades de financiamiento del país y conforme al ejercicio de programación con el Banco. Esta modalidad es apropiada debido a la complejidad y plazos para llevar a cabo el desarrollo, socialización e implementación de las reformas incluidas en el programa, lo que podría resultar en adecuaciones de los mecanismos activadores futuros debido a los nuevos conocimientos adquiridos. El financiamiento del programa se realizará en un 85% con cargo a los recursos del Capital Ordinario (CO) Regular del Banco y en un 15% con cargo a los recursos del CO Concesional.

B. Riesgos Ambientales y Sociales

- 2.2 De acuerdo con la Directiva B.13 de la Política Operativa de Medio Ambiente y Cumplimiento de Salvaguardias (OP-703), esta operación no requiere de clasificación ambiental ni de la elaboración de un Informe de Gestión Ambiental y Social (IGAS). El programa no conlleva riesgos socioambientales. Las medidas de reforma previstas buscan incluir la reglamentación necesaria para normar los aspectos relacionados con la infraestructura, seguridad y medio ambiente, y propiciar el desarrollo sostenible de la infraestructura de transporte, tales como: (i) el Manual de Prevención de Accidentes en Carretera y Plan Nacional de Seguridad Vial; (ii) Manual Ambiental para la Construcción de Vías Férrea; y (iii) Guía de Gestión Ambiental para la operación de aeropuertos. Por lo tanto, en cuanto a los impactos ambientales y sociales, el programa generará impactos positivos.

C. Riesgos Fiduciarios

- 2.3 La operación tiene un riesgo bajo, ya que los fondos provistos serán de libre disponibilidad y gestionados a través de los sistemas nacionales de apoyo presupuestario a partir de que exista un marco de política fiscal responsable.

D. Otros Riesgos del Programa

- 2.4 Como parte del diseño de la operación se ha realizado, con participación de las entidades beneficiarias, un taller de gestión de riesgos del programa siguiendo la metodología del Banco. Se considera que la operación tiene un riesgo bajo pues cuenta con amplio apoyo político y un claro compromiso por parte del GdB con la sostenibilidad de las políticas acordadas en esta operación. Dicho compromiso quedó patente en la exitosa implementación de la primera operación de las reformas, que sirvió además para establecer mecanismos de coordinación y seguimiento interno, necesarios para lograr el cumplimiento de las fases subsiguientes. Asimismo, se han identificado y garantizado los recursos financieros para el cumplimiento de los compromisos acordados en las políticas. El riesgo de demoras en el cumplimiento oportuno de algunas reformas ha sido mitigado con un seguimiento y monitoreo cercano del Banco, proveyendo además apoyo mediante recursos de Cooperación Técnica⁵⁷.

III. PLAN DE IMPLEMENTACIÓN Y GESTIÓN

A. Resumen de los Arreglos de Implementación

- 3.1 Al igual que en la primera operación el prestatario será el Estado Plurinacional de Bolivia y el Organismo Ejecutor (OE) será el MOPSV a través del VMT. El MOPSV tendrá las siguientes responsabilidades: (i) coordinar con las demás entidades involucradas en la operación, tanto del propio ministerio como de otros ministerios, las cuales tienen a su cargo la definición, aprobación y adopción de medidas ([EEO#8](#)); (ii) entregar los informes y la evidencia del cumplimiento de las condiciones de la operación, así como los demás informes que el Banco pueda requerir; (iii) impulsar acciones asociadas al logro de los objetivos de política definidos en el programa; y (iv) reunir, archivar y entregar al Banco toda la información, indicadores y parámetros que contribuyan a que el prestatario y el Banco puedan dar seguimiento, medir y evaluar los resultados del programa.
- 3.2 El único desembolso de los recursos de financiamiento del Banco estará condicionado al cumplimiento por parte del prestatario de las condiciones enunciadas en la Matriz de Políticas (Anexo II), la Carta de Política y las condiciones establecidas en el contrato de préstamo.

B. Resumen de los Arreglos para el Monitoreo de Resultados

- 3.3 El MOPSV coordinará el cumplimiento oportuno de los compromisos correspondientes a esta segunda operación, y será responsable de proveer

⁵⁷ Apoyo a la Preparación y Puesta en Marcha del Préstamo de Programa de Reforma de Políticas del Sector Transporte II (ATN/OC-13963).

información sobre los avances respecto a la Matriz de Políticas (Anexo II) y la Matriz de Resultados ([EER#3](#)), así como de remitir al Banco las evidencias previstas en la Matriz de Medios de Verificación. Los indicadores de la Matriz de Resultados (¶1.64) guiarán el monitoreo del progreso en la implementación del programa y permitirán su evaluación una vez finalizada la última operación programática. El prestatario y el Banco han acordado monitorear la ejecución del programa con reuniones de seguimiento anual.

- 3.4 El Informe de Terminación del Programa se realizará dentro de los 12 meses tras el desembolso de la última operación. Mediante una evaluación costo-beneficio ex post se evaluará los resultados alcanzados por el programa. El prestatario ha acordado con el Banco los indicadores, la línea de base y las metas para la evaluación final.

IV. CARTA DE POLÍTICA

- 4.1 **Carta de Política.** La Matriz de Políticas (Anexo II) de la operación está alineada con la Carta de Política ([EER#1](#)) emitida por el GdB, reflejando el acuerdo entre el Banco y el GdB sobre las políticas macroeconómicas y sectoriales que serán apoyadas a través de este programa. La carta ratifica el compromiso del GdB de implementar las actividades acordadas en la Matriz de Políticas.

Matriz de Efectividad en el Desarrollo		
Resumen		
I. Prioridades corporativas y del país		
1. Objetivos de desarrollo del BID	Sí	
Retos Regionales y Temas Transversales	-Productividad e Innovación -Integración Económica -Cambio Climático y Sostenibilidad Ambiental -Capacidad Institucional y Estado de Derecho	
Indicadores de desarrollo de países	-Reducción de emisiones con apoyo de financiamiento del Grupo BID (millones de toneladas anuales de CO2 equivalente)* -Acuerdos de integración regional, subregional y extra regional e iniciativas de cooperación apoyadas (#)* -Agencias gubernamentales beneficiadas por proyectos que fortalecen los instrumentos tecnológicos y de gestión para mejorar la provisión de servicios públicos (#)*	
2. Objetivos de desarrollo del país	Sí	
Matriz de resultados de la estrategia de país	GN-2843	Mejorar la provisión de bienes y servicios públicos de calidad.
Matriz de resultados del programa de país	GN-2884	La intervención está incluida en el Programa de Operaciones de 2017.
Relevancia del proyecto a los retos de desarrollo del país (si no se encuadra dentro de la estrategia de país o el programa de país)		
II. Resultados de desarrollo - Evaluabilidad		
3. Evaluación basada en pruebas y solución	Evaluable	
3.1 Diagnóstico del Programa	8.4	
3.2 Intervenciones o Soluciones Propuestas	3.0	
3.3 Calidad de la Matriz de Resultados	2.4	
4. Análisis económico ex ante	3.0	
4.1 El programa tiene una TIR/VPN, Análisis Costo-Efectividad o Análisis Económico General	10.0	
4.2 Beneficios Identificados y Cuantificados	4.0	
4.3 Costos Identificados y Cuantificados	1.5	
4.4 Supuestos Razonables	1.5	
4.5 Análisis de Sensibilidad	1.5	
5. Evaluación y seguimiento	6.5	
5.1 Mecanismos de Monitoreo	1.5	
5.2 Plan de Evaluación	5.0	
III. Matriz de seguimiento de riesgos y mitigación		
Calificación de riesgo global = magnitud de los riesgos*probabilidad	Bajo	
Se han calificado todos los riesgos por magnitud y probabilidad	Sí	
Se han identificado medidas adecuadas de mitigación para los riesgos principales	Sí	
Las medidas de mitigación tienen indicadores para el seguimiento de su implementación	Sí	
Clasificación de los riesgos ambientales y sociales	B.13	
IV. Función del BID - Adicionalidad		
El proyecto se basa en el uso de los sistemas nacionales		
Fiduciarios (criterios de VPC/FMP)	Sí	Administración financiera: Presupuesto, Tesorería, Contabilidad y emisión de informes, Controles externos, Auditoría interna. Adquisiciones y contrataciones: Sistema de información, Método de comparación de precios, Contratación de consultor individual, Licitación pública nacional.
No-Fiduciarios	Sí	Sistema Nacional de Planeación Estratégica, Sistema Nacional de Monitoreo y Evaluación, Sistema Nacional de Estadística, Sistema Nacional de Evaluación Ambiental.
La participación del BID promueve mejoras adicionales en los presuntos beneficiarios o la entidad del sector público en las siguientes dimensiones:		
Igualdad de género		
Trabajo		
Medio ambiente		
Antes de la aprobación se brindó a la entidad del sector público asistencia técnica adicional (por encima de la preparación de proyecto) para aumentar las probabilidades de éxito del proyecto	Sí	El Banco está apoyando la preparación de la presente operación mediante la cooperación técnica no reembolsable BO-T1264, así como a través de productos vinculados de las siguientes operaciones de préstamo: (i) BO-L1056; (ii) BO-L1076; y (iii) BO-L1095.
La evaluación de impacto ex post del proyecto arrojará pruebas empíricas para cerrar las brechas de conocimiento en el sector, que fueron identificadas en el documento de proyecto o el plan de evaluación.		

Nota: (*) Indica contribución al Indicador de Desarrollo de Países correspondiente.

El objetivo general del programa es contribuir a la mejora de la capacidad institucional del sector transporte en Bolivia, a través del desarrollo y la implementación del marco 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. Esta es la segunda de una serie de tres operaciones bajo la modalidad de Préstamo Programático de Apoyo a Reformas de Política (PBP).

La propuesta de préstamo presenta un diagnóstico sólido de los problemas a ser abordados y sus dimensiones. Las intervenciones propuestas están vinculadas con los problemas identificados y se hace mención a los posibles beneficiarios del proyecto. Si bien el documento hace referencia a algunos estudios de evaluación, dada la amplitud de reformas y resultados considerados como parte de esta operación y la dificultad que existe para evaluar este tipo de reformas, no se considera que exista suficiente evidencia rigurosa y causal sobre efectividad. De igual forma, dado que los estudios citados son realizados en contextos bastante diferentes a los de Bolivia, tampoco se considera que exista validez externa.

La matriz de resultados tiene una lógica vertical clara. Todos los indicadores presentados son SMART, tienen líneas de base y metas, y contienen medios de verificación. Si bien la matriz incluye como parte de sus indicadores algunos de los beneficios cuantificados en el análisis económico, se omiten algunos beneficios que se consideran importantes para la rentabilidad del proyecto, como son los ahorros en tiempos de viaje. Hubiera sido recomendable incluir estos indicadores en la matriz.

El análisis económico es completo y presenta un análisis costo-beneficio de las principales reformas que pueden evaluarse desde esta perspectiva. Entre los principales beneficios cuantificados están el ahorro en tiempos de viaje, el ahorro en costos de operación vehicular, la reducción de emisiones globales y locales, y la reducción de costos de mantenimiento. Los resultados sugieren que el proyecto es viable económicamente y su rentabilidad se mantiene en diversos escenarios de sensibilidad analizados mediante simulaciones de Montecarlo.

El plan de monitoreo y evaluación es sólido, basándose en un análisis económico ex-post y un análisis reflexivo antes y después.

La matriz de riesgos de la operación, presenta riesgos razonables y medidas de mitigación con indicadores de seguimiento vinculados.

MATRIZ DE POLÍTICAS

OBJETIVO: 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 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.

Objetivo y Componente	Agencia Responsable	Acciones de Política I	Acciones de Política II	Activadores III
Componente 1. Estabilidad macroeconómica				
<ul style="list-style-type: none"> Contribuir a la mejora de la estabilidad macroeconómica. 	BID/RES	1.1 El marco macroeconómico es consistente con los objetivos del programa y la Carta de Política.	2.1 El marco macroeconómico es consistente con los objetivos del programa y la Carta de Política.	3.1 El marco macroeconómico es consistente con los objetivos del programa y la Carta de Política.
Componente 2. Marco normativo y regulatorio				
Subcomponente 2.1. Marco normativo general				
<ul style="list-style-type: none"> 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 (nacional e internacional) del país de manera eficiente y eficaz. Implementar la planificación plurianual del sector en forma integral. 	VMT-MOPSV	1.2 Elaboración del reglamento del Consejo de Coordinación Sectorial de Transporte (CCS-TRANS), estableciendo la estructura, mecanismos e instancias de coordinación sectorial, y funcionamiento del CCS-TRANS.	2.2 Consejo de Coordinación Sectorial de Transporte (CCS-TRANS) operativo.	3.2 Implementación del PLANAST en las modalidades de transporte terrestre y aéreo, incluyendo: (i) Sistema de Información de Transporte (SINTRA) en operación; y (ii) Gestión del riesgo de desastres del sector transporte en operación.

Objetivo y Componente	Agencia Responsable	Acciones de Política I	Acciones de Política II	Activadores III
			2.3 Plan Nacional Sectorial de Transportes (PLANAST) en elaboración conforme a los lineamientos estipulados en la Ley 165.	
Subcomponente 2.2. Marco regulatorio y normativo para el transporte terrestre				
<ul style="list-style-type: none"> Desarrollar el marco regulatorio de la Ley 165, 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. Implementar la regulación y fiscalización en áreas de derechos y obligaciones, tarifas y seguros. 	VMT-MOPSV	1.3 Elaboración del Reglamento Regulatorio para la Modalidad de Transporte Terrestre, en el cual se considerará la pertinencia de la inclusión de derechos, obligaciones y prohibiciones en conformidad con lo establecido en la Ley 165; fiscalización de servicios; regulación tarifaria; seguros; infracciones y sanciones; y defensa de la competencia.	2.4 Aprobación de la reglamentación regulatoria para la modalidad de transporte terrestre, en la cual se incluyen aspectos relacionados con derechos, obligaciones y prohibiciones en conformidad con lo establecido en la Ley 165, control y fiscalización de servicios, regulación tarifaria, seguros, infracciones y sanciones, y defensa de la competencia.	3.3 Implementación de las resoluciones administrativas necesarias para la regulación y fiscalización del servicio de transporte público terrestre en los siguientes sectores: (i) derechos, obligaciones y prohibiciones de los usuarios, operadores, conductores y administradores de terminales terrestres en conformidad con lo establecido en la Ley 165; (ii) régimen de regulación tarifaria para el transporte de pasajeros; y (iii) seguros.
<ul style="list-style-type: none"> Desarrollar la Reglamentación Técnica para la Modalidad de Transporte Terrestre, que permita normar aspectos relacionados con la infraestructura, seguridad de transporte y regulación vehicular (seguridad y emisiones vehiculares), a fin de permitir que la infraestructura alcance su vida útil en 	VMT-MOPSV	1.4 Elaboración del Anteproyecto de Ley del Sistema Nacional de Revisión Técnica Vehicular, en el cual se considerará la pertinencia de la inclusión de la creación del Sistema de Revisión Técnica Vehicular,	2.5 Remisión a la Asamblea Legislativa del Anteproyecto de Ley del Sistema Nacional de Revisión Técnica Vehicular donde se establece la organización y funcionamiento del Sistema Nacional de Revisión Técnica Vehicular.	3.4 Implementación del Sistema Nacional de Revisión Técnica Vehicular, en los municipios capitales de departamento.

Objetivo y Componente	Agencia Responsable	Acciones de Política I	Acciones de Política II	Activadores III
condiciones de servicio adecuadas, preservar la vida humana y reducir el crecimiento de emisiones de gases de efecto invernadero.		estableciendo su organización y funcionamiento.		
	VMT-MOPSV MMAyA	1.5 Elaboración del Reglamento para la Internación (importación) de Vehículos bajo normas Euro o equivalentes, y remitido al MMAyA, en el cual se considerará la pertinencia de la inclusión de mecanismos de verificación de emisiones gaseosas de vehículos automotores nuevos, y complementando los límites permisibles para vehículos nuevos sujetos a importación establecidos en el anexo 5 del Decreto Supremo 28139, modificatorio del Reglamento en Materia de Contaminación Atmosférica.	2.6 Aprobación de la reglamentación para la internación (importación) de vehículos bajo normas Euro o equivalentes, considerando mecanismos de verificación de emisiones gaseosas de vehículos automotores nuevos, en el marco de los establecido en el anexo, sección 6, del Decreto Supremo 28139 modificatorio del Reglamento en Materia de Contaminación Atmosférica.	3.5 Implementación del mecanismo de verificación de emisiones gaseosas de vehículos automotores nuevos.
	VMT-MOPSV	1.6 Elaboración del Reglamento para el Transporte de Cargas Peligrosas por Carretera, en el cual se considerará la pertinencia de la inclusión de las	2.7 Aprobación de la reglamentación para el transporte de mercancías peligrosas por carretera, la cual incluye aspectos relacionados con las condiciones para el manejo y transporte de mercancías peligrosas por carreteras, con el fin de	3.6 Implementación del Reglamento para el Transporte de Cargas Peligrosas por Carretera en el transporte de todas las cargas peligrosas.

Objetivo y Componente	Agencia Responsable	Acciones de Política I	Acciones de Política II	Activadores III
		condiciones para el manejo y transporte de mercancías peligrosas por carreteras, con el fin de minimizar los riesgos y velar por la seguridad, la salud de los habitantes y la protección del medio ambiente.	minimizar los riesgos y velar por la seguridad, la salud de los habitantes y la protección del medio ambiente.	
	VMT-MOPSV		2.8 Aprobación del procedimiento de certificación de habilitación para el transporte de mercancías peligrosas por carretera, lo cual implica el inicio de la implementación de la reglamentación para el transporte de mercancías peligrosas por carretera.	
	VMT-MOPSV VMSC-MG	1.7 Aprobación del Plan Nacional de Seguridad Vial, en el cual se considerará la pertinencia de la inclusión de líneas de acción para los diferentes aspectos involucrados en el mejoramiento integral de la seguridad vial (institucional, infraestructura, vehículos, usuarios y atención de víctimas) y perfiles de las medidas específicas correspondientes a cada aspecto.	2.9 Elaboración del marco normativo acorde al Plan Nacional de Seguridad Vial, que incluye: el Anteproyecto de Ley de Seguridad Vial, la Resolución Administrativa de conformación de la instancia responsable de velar por el cumplimiento del Plan de Seguridad Vial, y la inserción de temáticas de seguridad ciudadana y educación vial en el currículo escolar.	3.7 Aprobación del Marco Normativo acorde al Plan Nacional de Seguridad Vial.
	VMSC-MG	1.8 Elaboración del Manual de Prevención de Accidentes en Carretera, en el cual se considerará la	2.10 Aprobación del Manual de Prevención de Accidentes en Carretera, que incluye aspectos relacionados con: (i) el establecimiento de los aspectos	3.8 Fiscalización de la implementación de los mecanismos de que contribuyan a la prevención de accidentes en la

Objetivo y Componente	Agencia Responsable	Acciones de Política I	Acciones de Política II	Activadores III
		<p>pertinencia de la inclusión de: (i) el establecimiento de los aspectos relevantes que contribuyan a la prevención de accidentes en la prestación del servicio público de transporte terrestre; (ii) la inclusión en el currículo escolar de la educación vial; y (iii) las actividades de difusión, comunicación y concientización para la información sobre aspectos de educación vial y prestación de servicios de transporte público.</p>	<p>relevantes que contribuyan a la prevención de accidentes en la prestación del servicio público de transporte terrestre; (ii) la inclusión en el currículo escolar de la educación vial; y (iii) las actividades de difusión, comunicación y concientización para la información sobre aspectos de educación vial y prestación de servicios de transporte público.</p>	<p>prestación del servicio público de transporte terrestre.</p>
	ABC-MOPSV	<p>1.9 Promulgación de la Ley de Control de Pesos y Dimensiones Vehiculares, en la cual se considerará la pertinencia de la inclusión de la determinación de las dimensiones y pesos permisibles para el tránsito en las carreteras de la Red Vial Fundamental (RVF), la extensión de permisos especiales y otros aspectos técnicos.</p>	<p>2.11 Aprobación de un programa de implementación para equipamiento de estaciones de control de pesos y dimensiones vehiculares en la RVF (con presupuesto estimado y plan de inversiones).</p>	<p>3.9 Estaciones de control de pesos y dimensiones vehiculares en la RVF en operación.</p>

Objetivo y Componente	Agencia Responsable	Acciones de Política I	Acciones de Política II	Activadores III
	VMT-MOPSV-ABC	1.10 Elaboración del Anteproyecto de Ley sobre el Derecho de Vía para Carreteras, en el cual se considerará la pertinencia de la inclusión de establecer los criterios generales para determinar el ancho de la zona de vía, tomando en cuenta los posibles usos y la forma de los mismos.	2.12 Remisión a la Asamblea Legislativa de un anteproyecto de ley del derecho de vía y del registro de dominio vial, en el cual se incluyen aspectos relacionados con los criterios generales para determinar el ancho de la zona de vía, tomando en cuenta los posibles usos y la forma de los mismos.	3.10 Aprobación del Reglamento de la Ley sobre el Derecho de Vía para la Red Fundamental.
Subcomponente 2.3. Marco regulatorio y normativo para el transporte ferroviario				
<ul style="list-style-type: none"> Desarrollar el marco regulatorio de la Ley 165, 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. Implementar la regulación y fiscalización en las áreas de derechos y obligaciones, tarifas y seguros. 	VMT-MOPSV	1.11 Elaboración del Reglamento Regulatorio para la Modalidad de Transporte Ferroviario, en el cual se considerará la pertinencia de la inclusión de derechos, obligaciones y prohibiciones en conformidad con lo establecido en la Ley 165; fiscalización de servicios; regulación tarifaria; seguros; infracciones y sanciones; y defensa de la competencia.	2.13 Aprobación de la reglamentación regulatoria para la modalidad de transporte ferroviario, en la cual se incluyen entre otros, aspectos relacionados con derechos, obligaciones y prohibiciones en conformidad con lo establecido en la Ley 165, control y fiscalización de servicios, regulación tarifaria, seguros, infracciones y sanciones, y defensa de la competencia.	3.11 Implementación de las resoluciones administrativas necesarias para la regulación y fiscalización del servicio de transporte ferroviario en aspectos relacionados a: (i) derechos, obligaciones y prohibiciones de los usuarios, operadores y administradores de infraestructura en conformidad con lo establecido en la Ley 165; (ii) régimen de regulación tarifaria para el transporte de pasajeros; y (iii) seguros.
<ul style="list-style-type: none"> Desarrollar la Reglamentación Técnica para la Modalidad de Transporte Ferroviario, que 	VMT-MOPSV	1.12 Elaboración de borrador de Reglamento de	2.14 Aprobación del Manual Ambiental para la Construcción de Vías Férreas que incluye la	3.12 Implementación de las resoluciones administrativas necesarias

Objetivo y Componente	Agencia Responsable	Acciones de Política I	Acciones de Política II	Activadores III
<p>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.</p>		<p>Infraestructura Ferroviaria, en el cual se considerará la pertinencia de la inclusión de: (i) declaratoria de red; (ii) acceso a la infraestructura ferroviaria; (iii) derecho de vía; (iv) pasos a nivel y cruces con líneas férreas; (v) construcción de líneas férreas en la red fundamental; y (vi) clasificación y exclusión de las vías.</p>	<p>normativa y las recomendaciones para la construcción de infraestructura ferroviaria.</p>	<p>para la regulación y fiscalización del servicio de transporte ferroviario en aspectos relacionados a: (i) declaratoria de red; (ii) acceso a la infraestructura ferroviaria; (iii) derecho de vía; (iv) pasos a nivel y cruces con líneas férreas; (v) construcción de líneas férreas en la red fundamental; y (vi) clasificación y exclusión de las vías.</p>
	VMT-MOPSV	<p>1.13 Elaboración de borrador del Reglamento para el Transporte de Cargas Peligrosas por Vía Férrea, en el cual se considerará la pertinencia de la inclusión de las condiciones para el manejo y transporte de mercancías peligrosas por vía férrea, con el fin de minimizar los riesgos y velar por la seguridad, la salud de los habitantes y la protección del medio ambiente.</p>	<p>2.15 Aprobación de la reglamentación para el transporte de mercancías peligrosas por vía férrea, en la cual se incluyen aspectos relacionados con las condiciones para el manejo y transporte de mercancías peligrosas por vía férrea, con el fin de minimizar los riesgos y velar por la seguridad, la salud de los habitantes y la protección del medio ambiente.</p>	<p>3.13 Implementación del Reglamento para el Transporte de Cargas Peligrosas, en todas sus áreas.</p>
	VMT-MOPSV		<p>2.16 Aprobación del procedimiento de certificación de habilitación para el transporte de mercancías peligrosas por vías férreas, lo cual implica el inicio de la implementación de la reglamentación para el</p>	

Objetivo y Componente	Agencia Responsable	Acciones de Política I	Acciones de Política II	Activadores III
			transporte de mercancías peligrosas por vías férreas.	
Subcomponente 2.4. Marco regulatorio y normativo para el transporte aéreo				
<ul style="list-style-type: none"> Desarrollar el marco regulatorio de la Ley 165, en relación a la prestación del servicio en términos de calidad y economía, a fin de lograr un servicio de mejor calidad y eficiencia. Implementar la regulación y fiscalización en las áreas de derechos y obligaciones, tarifas y seguros. 	VMT-MOPSV	1.14 Elaboración del Reglamento Regulatorio para la Modalidad Transporte Aéreo, en el cual se considerará la pertinencia de la inclusión de derechos, obligaciones y prohibiciones en conformidad con lo establecido en la Ley 165, fiscalización de servicios, regulación tarifaria, seguros, infracciones y sanciones, y defensa de la competencia.	2.17 Aprobación de la reglamentación regulatoria para la modalidad del transporte aéreo de pasajeros, servicios aeroportuarios, carga y carga postal, en la cual se incluyen entre otros, aspectos relacionados con derechos, obligaciones y prohibiciones en conformidad con lo establecido en la Ley 165, control y fiscalización de servicios, regulación tarifaria, seguros, infracciones y sanciones, y defensa de la competencia.	3.14 Implementación de las resoluciones administrativas necesarias para las regulación y fiscalización del servicio de transporte público aéreo, en aspectos relacionados a: (i) derechos, obligaciones y prohibiciones de los usuarios, operadores y administradores de infraestructura en conformidad con lo establecido en la Ley 165; (ii) régimen de regulación tarifaria para el transporte de pasajeros; y (iii) seguros.
<ul style="list-style-type: none"> Desarrollar la Reglamentación Técnica para la Modalidad de Transporte Aéreo, 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. Contar con un plan de mantenimiento de la infraestructura y equipamientos de los aeropuertos que permita garantizar operaciones aéreas seguras, cumpliendo con las 	VMT-MOPSV	1.15 Identificación de los contenidos de la guía de preparación de planes maestros, incluyendo diagnóstico, análisis sectorial, lineamientos de programas de intervención, estudio de mercado, demanda presente y futura.	2.18 Aprobación de la guía de preparación de planes maestros aeroportuarios incluyendo recomendaciones para la elaboración de diagnósticos, análisis de variables y factores estratégicos, estudios de mercado y procedimientos de estimación de demanda presente y futura.	3.15 Implementación de la guía de preparación de planes maestros en los programas de expansión aeroportuaria.
	VMT-MOPSV	1.16 Aprobación de la actualización de la Reglamentación Aeronáutica Boliviana	2.19 Aprobación de la actualización de la Reglamentación Aeronáutica Boliviana (RAB) tomando en consideración las	3.16 Aprobación de la actualización de la RAB tomando en consideración las recomendaciones de la

Objetivo y Componente	Agencia Responsable	Acciones de Política I	Acciones de Política II	Activadores III
<p>normativas de la aviación nacional e internacional.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Mantener actualizada la normativa, considerando entre otras, los resultados de las auditorías de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI). ▪ Contar con un documento Guía de Gestión Ambiental que sea aplicado para la operación de los aeropuertos. 		<p>(RAB) tomando en consideración la auditoría realizada por la OACI en 2012, en el cual se considerará la pertinencia de la inclusión de:</p> <p>(i) certificación y habilitación de aeródromos; (ii) licencias y habilitaciones de personal aeronáutico, (iii) gestión y control técnico administrativo del tránsito aéreo; y (iv) certificación y operación de aeronaves. Aprobación por la autoridad competente de los acuerdos de código compartido entre operadores.</p>	<p>recomendaciones de la auditoría realizada por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) en 2013 y su misión de validación de 2016, en la cual se consideraron aspectos relacionados con:</p> <p>(i) certificación de aeródromos; (ii) licencias para pilotos, miembros de la tripulación y personal aeronáutico; (iii) reglamento del servicio de tránsito aéreo; y (iv) certificación de explotadores de servicio aéreo.</p>	<p>auditoría que realizará la OACI.</p>
	VMT-MOPSV	<p>1.17 Elaboración del anteproyecto de ley que actualiza la Ley de Aeronáutica Civil N°2902, en el cual se considerará la pertinencia de la inclusión de los criterios técnicos, legales y competenciales sobre el transporte aéreo.</p>	<p>2.20 Remisión al Ministerio de la Presidencia de un Anteproyecto de Ley de Aeronáutica Civil del Estado Plurinacional de Bolivia en el cual se consideran aspectos técnicos, legales y de competencia sobre la aeronáutica civil, y se incluye la gestión de la seguridad operacional en el marco de las regulaciones de la OACI, incorporando propuesta del nuevo marco institucional.</p>	<p>3.17 Aprobación de la reglamentación de la ley que actualiza la Ley de la Aeronáutica Civil del Estado Plurinacional de Bolivia.</p>

Objetivo y Componente	Agencia Responsable	Acciones de Política I	Acciones de Política II	Activadores III
	VMT-MOPSV	1.18 Identificación de los contenidos de la Guía de Gestión Ambiental para la operación de aeropuertos (área de movimiento de aeronaves) en preparación, en la cual se considerará la pertinencia de la inclusión de: (i) manejo de residuos sólidos aeroportuarios; (ii) contaminación del agua y de los suelos; (iii) impactos resultantes de la construcción y ampliación de aeropuertos; y (iv) planes y programas ambientales.	2.21 Aprobación de la Guía de Gestión Ambiental para la operación de aeropuertos (área de movimiento de aeronaves) en la cual se incluyen aspectos relacionados con el control de contaminación atmosférica, la gestión de residuos sólidos, la gestión de sustancias peligrosas y la protección de suelos.	3.18 Implementación de la Guía de Gestión Ambiental para la operación de aeropuertos (área de movimiento de aeronaves) en los programas de operación aeroportuaria.
<ul style="list-style-type: none"> Programación, planificación y priorización en la preservación del patrimonio, a fin de prolongar la vida útil de la infraestructura. Desarrollar las operaciones aéreas de manera segura en los aeropuertos inscritos en el Plan de Navegación Aérea. 	VMT-MOPSV	1.19 Identificación de los contenidos de la Guía de Gestión del Mantenimiento Sostenible del área de movimiento de aeronaves en aeropuertos en preparación, en la cual se considerará la pertinencia de la inclusión de: (i) revisión y actualización; (ii) organización; (iii) infraestructura;	2.22 Aprobación de la Guía de Gestión del Mantenimiento Sostenible del área de movimiento de aeronaves en aeropuertos que incluye la tipificación de los aeropuertos, la ejecución de mantenimiento y su frecuencia, y las operaciones de mantenimiento por tipo de aeropuerto.	3.19 Aprobación del Plan de Inversión para Mantenimiento de Aeropuertos.
	VMT-MOPSV		2.23 Elaboración del Plan de Inversión para Mantenimiento de Aeropuertos que incluye la programación plurianual de las inversiones de mantenimiento	

Objetivo y Componente	Agencia Responsable	Acciones de Política I	Acciones de Política II	Activadores III
		(iv) aprovisionamiento y logística; (v) gestión de la información; y (vi) control de gestión.	de infraestructura aeroportuaria nacional.	
	VMT-MOPSV		2.24 Aprobación de la actualización del Plan Nacional de Navegación Aérea.	3.20 Actualización del Plan de Navegación Aérea de Bolivia.
Subcomponente 2.5. Marco regulatorio y normativo para el transporte acuático				
<ul style="list-style-type: none"> Desarrollar el marco regulatorio de la Ley 165, en relación a la prestación del servicio en términos de calidad y economía, a fin de lograr un servicio de mejor calidad y eficiencia. Implementar las regulaciones y fiscalización en las áreas de derechos y obligaciones, tarifas y seguros. 	VMT-MOPSV	1.20 Elaboración del Reglamento Regulatorio para la Modalidad de transporte Acuático, en el cual se considerará la pertinencia de la inclusión de derechos, obligaciones y prohibiciones en conformidad con lo establecido en la Ley 165, fiscalización de servicios, regulación tarifaria, seguros, infracciones y sanciones, y defensa de la competencia.	2.25 Aprobación de la reglamentación regulatoria para la modalidad de transporte acuático que incluye entre otros, aspectos relacionados con derechos, obligaciones y prohibiciones en conformidad con lo establecido en la Ley 165, control y fiscalización de servicios, regulación tarifaria, seguros, infracciones y sanciones, y defensa de la competencia.	3.21 Implementación de las resoluciones administrativas necesarias para la regulación y fiscalización del servicio de transporte público acuático, en aspectos relacionados a: (i) derechos, obligaciones y prohibiciones de los usuarios, operadores y administradores de infraestructura en conformidad con lo establecido en la Ley 165; (ii) régimen de regulación tarifaria para el transporte de pasajeros; y (iii) seguros.
<ul style="list-style-type: none"> Desarrollar la Reglamentación Técnica para la Modalidad de Transporte Acuático, que permita normar aspectos relacionados con la infraestructura, seguridad y medio ambiente, a fin de fomentar el uso del transporte 	VMT-MOPSV	1.21 Elaboración de la Reglamentación de la Ley General de Transporte para la modalidad de Transporte Acuático, en la cual se considerará la pertinencia de la inclusión de los temas	2.26 Aprobación de la reglamentación de la Ley General de Transporte para la modalidad de Transporte Acuático en temas de cargas peligrosas, clasificación y categorización de puertos, registro y arqueo, actividad naviero mercante, seguridad y	3.22 Implementación de la Reglamentación de la Ley General de Transporte para la modalidad de Transporte Acuático en temas de cargas peligrosas, clasificación y categorización de puertos, registro y arqueo.

Objetivo y Componente	Agencia Responsable	Acciones de Política I	Acciones de Política II	Activadores III
acuático, incentivando un transporte seguro y multimodal.	VMT-MOPSV	portuarios, la actividad naviero mercante, el control de seguridad de la navegación, la protección del medio ambiente en puertos y vías navegables, infracciones y sanciones, estándares técnicos que se deben cumplir para la habilitación de vías navegables, transporte de pasajeros y carga, autoridad competente de Vías Navegables, y la clasificación de Vías Navegables.	prestación de servicios en puertos, la protección del medio ambiente en puertos y vías navegables, y autoridad competente de vías navegables. Dicha reglamentación incluirá los criterios para que todos los operadores cuenten con seguros que cubran a las embarcaciones, a terceras personas, a los pasajeros y a los bienes transportados.	3.23 Implementación de las resoluciones administrativas necesarias para la regulación y fiscalización del servicio de transporte acuático, en aspectos relacionados a: (i) la habilitación de vías navegables; (ii) el transporte de pasajeros y carga; (iii) la autoridad competente de Vías Navegables; (iv) la clasificación de Vías Navegables; y (v) seguros en el transporte acuático, para que todos los operadores cuenten con seguros que cubran a la embarcación, a terceras personas, los pasajeros y los bienes transportados.
Subcomponente 2.6. Intervenciones en infraestructura vial				
<ul style="list-style-type: none"> Contar con un inventario vial calificado de la RVF, permanentemente actualizado. Sistematizar la información almacenada en documentos e informes y aquella a ser producida en el futuro. Contar con las herramientas técnicas para la planificación de la gestión de la conservación de la red. 	ABC-MOPSV		2.27 Contratación del sistema de gestión vial, el cual incluirá: (i) una base de datos; (ii) un módulo de inventario calificado; (iii) un módulo de condición de los pavimentos; (iv) un módulo de tráfico y costos de operación vehicular; (v) un módulo de actividades de conservación; (vi) un módulo de predicción del comportamiento del pavimento; (vii) un módulo de planes de conservación; (viii) un módulo	3.24 Inventario vial calificado completo y actualizado.
	ABC-MOPSV			3.25 Sistema de registro y clasificación de conteos vehiculares completo y actualizado.

Objetivo y Componente	Agencia Responsable	Acciones de Política I	Acciones de Política II	Activadores III
			de presupuesto de los planes de conservación; (ix) un módulo de análisis de costos de operación; (x) un módulo de planificación y gestión integrada; (xi) un módulo de sistema de información geo-referenciada; (xii) un módulo de administración; (xiii) mapas y escalas; y (xiv) un módulo de administración de actividades de conservación.	
	ABC-MOPSV		2.28 Sistema de registro y clasificación de conteos vehiculares completo.	3.26 Intervenciones de conservación vial priorizadas.
<ul style="list-style-type: none"> 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. 	ABC-MOPSV		2.29 Sistema de gestión para registro y clasificación de accidentes completo y actualizado.	3.27 Programa de intervención en puntos críticos aprobado.
<ul style="list-style-type: none"> Contar con una guía que permita identificar el estado del derecho de vía, establecer las tipologías y los correspondientes procedimientos a ser aplicados en los distintos casos que se presentan al momento de la liberación. Esta guía permitiría aplicar los procedimientos a cada caso de liberación del derecho de vía en la etapa de ejecución de los proyectos que pertenecen a la RVF. 	ABC-MOPSV		2.30 Preparación de un procedimiento para la liberación del derecho de vía en la RVF que incluye tipologías, aspectos geométricos, cobertura vegetal y ocupación.	3.28 Guía para la liberación del derecho de vía en la RVF (incluyendo tipologías, aspectos geométricos, cobertura vegetal y ocupación), completa y actualizada.

Objetivo y Componente	Agencia Responsable	Acciones de Política I	Acciones de Política II	Activadores III
<ul style="list-style-type: none"> Contar con una guía que permita tipificar los pasivos ambientales, establecer las tipologías y las correspondientes medidas de mitigación y recuperación a ser aplicadas en cada caso. Esta guía permitiría aplicar las medidas correspondientes a cada tipo de pasivo ambiental. 	ABC-MOPSV		2.31 Preparación de la guía para la identificación y evaluación de pasivos ambientales en proyectos viales que incluye tipologías y potenciales medidas de mitigación.	3.29 Guía para la Identificación y Evaluación de pasivos ambientales en proyectos viales, completa y actualizada.

DOCUMENTO DEL BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO

PROYECTO DE RESOLUCIÓN DE-__/_

Bolivia. Préstamo ____/BL-BO al Estado Plurinacional de Bolivia
Programa de Reforma de Políticas del Sector Transporte II

El Directorio Ejecutivo

RESUELVE:

Autorizar al Presidente del Banco, o al representante que él designe, para que, en nombre y representación del Banco, proceda a formalizar el contrato o contratos que sean necesarios con el Estado Plurinacional de Bolivia, como Prestatario, para otorgarle un financiamiento destinado a cooperar en la ejecución de un programa de reforma de políticas del sector transporte II. Dicho financiamiento será con cargo a los recursos del Capital Ordinario (CO) del Banco, de la siguiente manera: (i) hasta por la suma de US\$18.000.000, sujeto a términos y condiciones financieras concesionales ("CO Concesional"); y (ii) hasta por la suma de US\$102.000.000, sujeto a los términos y condiciones financieras aplicables a las operaciones financiadas con los recursos del programa regular del CO del Banco ("CO Regular"), según se indican en el Resumen del Proyecto de la Propuesta de Préstamo, y sujeto a las Condiciones Contractuales Especiales de dicho Resumen.

(Aprobada el ____ de _____ de 201__)