



ESTADO PLURINACIONAL DE
BOLIVIA

MINISTERIO DE OBRAS
PÚBLICAS, SERVICIOS Y VIVIENDA



ESTADO PLURINACIONAL DE BOLIVIA

MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS SERVICIOS Y VIVIENDA

VICEMINISTERIO DE TRANSPORTES

PLAN SECTORIAL DE DESARROLLO INTEGRAL PARA VIVIR BIEN

**SECTOR: TRANSPORTES
2021 – 2025**

La Paz – 2022

www.oopp.gob.bo

Av. Mariscal Santa Cruz – esq. Calle Oruro, Edif. Centro de Comunicaciones La Paz, 5º piso,
Telf.: (591-2)- 2119999 – 2156600

La Paz – Bolivia
1



PLAN SECTORIAL DE DESARROLLO INTEGRAL PARA VIVIR BIEN SECTOR: TRANSPORTES 2021-2025

1. ENFOQUE POLÍTICO DEL PSDI

El Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda (MOPSV), creado mediante Ley N° 3351 del 21 de febrero del 2006, de Organización del Poder Ejecutivo, tiene las atribuciones de formular, ejecutar, evaluar y fiscalizar políticas de vivienda, telecomunicaciones, transporte terrestre, fluvial, lacustre y aeronáutico civil.

Bajo este marco, el Decreto Supremo N° 29894 de 07 de febrero de 2009, de Organización del Órgano Ejecutivo, en su Artículo 70 establece las atribuciones del Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda, así como su estructura.

El Plan Sectorial de Desarrollo Integral para Vivir Bien del Sector Transportes 2021-2025, se enmarca en la Ley N° 1407 de 09 de noviembre de 2021, que aprueba el Plan de Desarrollo Económico y Social (PDES 2021-2025) "Reconstruyendo la Economía para Vivir Bien, hacia la Industrialización con Sustitución de Importaciones" para contribuir a alcanzar los objetivos plasmados en la Ley N° 650 de 15 de enero de 2015, que aprueba el Plan General de Desarrollo Económico y Social (PGDES 2015-2025) "Agenda Patriótica del Bicentenario 2025" que contiene los 13 Pilares de la Bolivia Digna y Soberana, a fin de articular el Sistema de Planificación Integral del Estado (SPIE) aprobado mediante Ley N° 777 de 25 de enero de 2016.

El Sector de Transportes contribuye al Plan de Desarrollo Económico Social 2021-2025 (PDES 2021-2025) en uno de sus diez ejes estratégicos de la siguiente manera:

Cuadro N°3: Articulación del PDES 2021-2025 con el PGDES

EJES ESTRATÉGICOS PDES		PILARES PGDES	
3	Seguridad Alimentaria con Soberanía, Promoción de Exportaciones con Valor Agregado y Desarrollo Turístico	6	Soberanía Productiva con Diversificación y Desarrollo Integral
		8	Soberanía Alimentaria
7	Reforma Judicial, gestión Pública Digitalizada y Transparente, Seguridad y Defensa Integral con Soberanía Nacional	11	Soberanía y Transparencia en la Gestión Pública

El objetivo del Eje 3 se encuentra orientado al fortalecimiento de la actividad agropecuaria, busca incrementar la producción de alimentos, protegiendo la seguridad alimentaria con soberanía. En ese sentido, mediante la Meta 3.3 el Estado garantizará la cadena de insumos para la producción agropecuaria, de esta manera asegurará la producción de alimentos con el fin de evitar su importación. A su vez, priorizará la producción ecológica y orgánica de alimentos y fomentará su diversificación, impulsando la oferta de nuestros productos con valor agregado en los mercados



internacionales. Las medidas oportunas y adecuadas que se tomen hoy, garantizarán el alimento de mañana. Estableciéndose la vinculación e integración nacional e internacional a través de sistemas de transportes con las modalidades de transporte carretero, aéreo, férreo, fluvial y urbano.

3	Seguridad Alimentaria con Soberanía, Promoción de Exportaciones con Valor Agregado y Desarrollo Turístico.
3.3	Impulsar la Integración Nacional e Internacional para fortalecer los centros productivos con sistemas de transporte carretero, aéreo, férreo, fluvial y urbano.

Dentro de la Meta 3.3 se tienen los siguientes resultados y acciones:

RESULTADO 3.3.1 Se ha dotado de mayor infraestructura vial construida y rehabilitada, para mejorar la transitabilidad de la población, las actividades productivas y la logística.

ACCIÓN 3.3.1.1 Construir y/o rehabilitar nuevos tramos carreteros vinculados a la Red Vial Fundamental que permitan una vinculación caminera y estén orientados a la integración del país y a la promoción del desarrollo productivo industrial.

ACCIÓN 3.3.1.2 Construir puentes y accesos de la Red Vial Fundamental.

ACCIÓN 3.3.1.3 Implementar Planes de Conservación Vial.

RESULTADO 3.3.2 Se ha fortalecido el transporte aéreo para dar continuidad y mejora a los servicios aeronáuticos para la integración del país, cumpliendo con los estándares de seguridad operacional para la aviación civil y comercial.

ACCIÓN 3.3.2.1 Ampliar, mejorar y/o equipar los aeropuertos nacionales e internacionales del país, a fin de incrementar el flujo aéreo de pasajeros.

ACCIÓN 3.3.2.2 Construir y equipar el Hub Aeropuerto Internacional de Viru Viru.

ACCIÓN 3.3.2.3 Promover y fortalecer el transporte aéreo con rutas de vinculación nacional e internacional, con el control y vigilancia del espacio aéreo y prestación de servicios aeroportuarios cumpliendo con los estándares de la seguridad operacional.

RESULTADO 3.3.3 Se cuenta con un transporte ferroviario en operación que permite transportar mayores volúmenes de carga y de pasajeros para actividades productivas y logística.

ACCIÓN 3.3.3.1 Construir, rehabilitar, adecuar, administrar y/o diseñar tramos ferroviarios para el desarrollo de las actividades económicas, entre otras, a través de la vía férrea Montero–Bulo Bulo, Motacucito-Mutún-Puerto Busch, Bulo Bulo - Ivirgarzama - Villa Tunari y Corredor Ferroviario Bioceánico de Integración.

RESULTADO 3.3.4 Se cuenta con hidrovías que integran al país con los océanos Pacífico y Atlántico superando los obstáculos de la mediterraneidad para actividades productivas y logística.

ACCIÓN 3.3.4.1 Promover el desarrollo, mejoramiento y/o diseño de Hidrovías, como alternativas para el transporte de productos Hacia los Océanos Pacífico y Atlántico, a través de las Hidrovías Ichilo - Mamoré, Paraguay - Paraná y el Canal de Tamengo.

RESULTADO 3.3.5 Se han construido proyectos alternativos de transporte urbano en armonía con la Madre Tierra.

ACCIÓN 3.3.5.1 Concluir con la implementación del Tren Metropolitano.

ACCIÓN 3.3.5.2 Construir nueva infraestructura, entre estaciones y torres, que dará operatividad a las nuevas líneas de teleférico en diferentes ciudades.

RESULTADO 3.3.6 Se ha constituido la Empresa Nacional de Logística para mejorar las condiciones de transporte y comercialización de los productos agropecuarios.



ACCIÓN 3.3.6.1 Implementar la Empresa Nacional de Logística.

RESULTADO 7.1.7 Se ha fortalecido la gestión pública para el ejercicio democrático e institucional del Estado, conforme a las necesidades del pueblo boliviano, fortaleciendo el acceso a la información y comunicación.

ACCIÓN 7.1.7.1 Gestión pública a través de acciones de coordinación, apoyo institucional, seguimiento y evaluación.

2. MARCO LEGAL DEL SECTOR TRANSPORTES

Identificación del Marco Legal del Sector Transportes

MINISTERIO CABEZA DE SECTOR	ATRIBUCIONES DEL MINISTERIO CABEZA DE SECTOR	MARCO LEGAL DEL SECTOR	IDENTIFICACIÓN Y NOMBRE LEGAL DEL SECTOR
Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda	<p>a) Proponer y coadyuvar en la formulación de las políticas del Plan General de Desarrollo Económico Social en coordinación con las Entidades Territoriales del Estado, en el área de su competencia, así como su respectivo seguimiento.</p> <p>b) Proponer, dirigir y ejecutar las políticas sectoriales de desarrollo económico y social en coordinación con el Ministerio de Planificación del Desarrollo.</p> <p>c) Promover y negociar tratados y convenios nacionales e internacionales en coordinación con el Ministerio de Relaciones Exteriores y Ministerio de Planificación del Desarrollo referidas a normas, obras de infraestructura pública, transportes en sus diferentes modalidades, urbanismo y vivienda, telecomunicaciones, tecnologías de información y servicio postal.</p> <p>f) Formular, promover, coordinar y ejecutar políticas y normas de transporte terrestre, aéreo, marítimo, fluvial, lacustre, ferroviario y otros, cuando el alcance abarque más de un departamento y/o tenga carácter internacional.</p> <p>i) Garantizar la provisión de servicios de las áreas de su competencia en el marco de los principios de universalidad, accesibilidad, continuidad, calidad y equidad.</p> <p>k) Aprobar las políticas nacionales y normas para autorizar el ajuste de pesos y dimensiones vehiculares así como las características y especificaciones para las Redes Viales, en coordinación con las entidades involucradas.</p> <p>m) Impulsar y coordinar la participación de la sociedad civil organizada, para efectivizar el control social y generar mecanismos de transparencia en la gestión pública, dentro de las áreas de su competencia.</p> <p>n) Suscribir Convenios y Acuerdos de coordinación interna y externa en las áreas de su competencia.</p> <p>p) Proponer la creación de empresas públicas estratégicas, en el área de su competencia.</p> <p>q) Administrar los bienes y recursos asignados al Ministerio.</p> <p>r) Impulsar y velar por el cumplimiento de la gestión medioambiental en coordinación con el Ministerio de Medio Ambiente y Agua</p> <p>Autoridad competente del nivel central, entidad del Órgano Ejecutivo del nivel central que tienen atribuciones de emitir políticas, planificar, regular, fiscalizar y/o administrar la ejecución, gestión, operación y control del Sistema de Transporte Integral – STI, además de aprobar planes y proyectos relativos al transporte y realizar otras</p>	<p>Artículo 70 del Decreto Supremo N° 29894 de 07 de febrero de 2009.</p> <p>Artículo 17 de la Ley N° 165 de 16 de agosto de 2011,</p>	Sector Transportes



3. DIAGNÓSTICO DEL PSDI

1. Descripción del funcionamiento del Sector

Identificación del sector

De acuerdo al Numeral 32, Parágrafo II del Artículo 298 de la Constitución Política del Estado, el nivel central del Estado tiene la competencia exclusiva de *“Transporte, terrestre, aéreo, fluvial y otros cuando alcance a más de un departamento.”*

En concordancia a lo señalado precedentemente, la Ley N° 031 de 19 de julio de 2010, Marco de Autonomías y Descentralización “Andrés Bóñez” en su Numeral 1, Parágrafo I del Artículo 96 desarrolla como una de las competencias exclusivas del nivel central del Estado la siguiente:

4. *“Formular y aprobar las políticas estatales, incluyendo las referidas a la infraestructura en todas las modalidades de transporte.”*

Contando con la competencia por parte del nivel central del Estado, mediante la Ley N° 3351 de 10 de febrero de 2006, que aprueba la Organización del Poder Ejecutivo (LOPE) se constituye el Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda y cuya reglamentación por medio del Decreto Supremo N° 29894 de 07 de febrero de 2009, de Organización del Órgano Ejecutivo ratifica al Ministerio como la entidad rectora en lo que concierne al Sector de Transportes, teniendo al Viceministerio de Transportes como entidad cabeza de sector de transportes, conforme a las atribuciones establecidas en el Artículo 71 del citado Decreto Supremo, entre las que se encuentran:

1. *“Proponer políticas, planes y programas de vinculación interna e integración externa del país, tomando en cuenta las dimensiones geopolíticas y estratégicas que contribuyan al desarrollo y la seguridad del Estado Plurinacional.*
 - *Proponer políticas y normas, y aplicar los planes sectoriales de transporte terrestre, marítimo, fluvial, lacustre, ferroviario y aéreo, en el marco de las estrategias nacionales del desarrollo nacional, que garanticen el acceso de la población a un sistema de transporte integral en sus diversas modalidades.*
 - *Promover en el marco de las políticas, estrategias y planes viales la construcción, mantenimiento y rehabilitación de la infraestructura caminera, ferroviaria, portuaria, fluvial, lacustre, marítima y aérea, en el marco del interés y soberanía nacional.*
 - *Promover políticas y estrategias nacionales para el desarrollo de las redes viales fundamentales en sus diferentes modos de transporte, en coordinación con las Entidades Territoriales del Estado.*
- *Proponer y promover políticas y normas para el control del espacio y tránsito aéreo a nivel nacional, así como para la construcción y el mantenimiento de aeropuertos internacionales y de tráfico interdepartamental.*
- *Promover iniciativas en los proyectos de rehabilitación, mantenimiento y operación de la infraestructura de transporte, en sus diferentes modalidades, aérea, terrestre, ferroviaria, fluvial, marítima y lacustre.*



- *Priorizar la integración comunitaria vecinal en el desarrollo de infraestructura vial, coordinando con las Entidades Territoriales del Estado el apoyo a las gestiones territoriales para la construcción, mejoramiento y mantenimiento de caminos vecinales.*
 - *Proponer y aplicar normas y estándares internacionales en infraestructura de transporte.*
 - *Promover el desarrollo de tecnologías adaptadas a la realidad del país y las necesidades de las regiones en materia de transportes.*
 - *Proponer políticas nacionales y normas para autorizar el ajuste de pesos y dimensiones vehiculares, así como las características y especificaciones para las Redes Viales, en coordinación con las entidades involucradas.*
 - *Elaborar propuestas de normas técnicas sobre límites permisibles en materia de su competencia, desarrollar políticas ambientales para el sector en coordinación con la AAC.*
2. *Formular y proponer los estudios necesarios para la creación de Empresas Públicas Estratégicas, en el área de su competencia.”*

De esta manera, se puede indicar que el Viceministerio de Transportes es el encargado de dirigir el sector de transportes, a través del desarrollo de planes, programas, proyectos, estrategias y políticas que coadyuven en alcanzar la Meta de “Impulsar la Integración Nacional e Internacional para fortalecer los centros productivos con sistemas de transporte carretero, aéreo, férreo, fluvial y urbano”, conforme al horizonte civilizatorio del Vivir Bien.

Por otra parte, caben mencionar que mediante la Ley N° 165 de 16 de agosto de 2011, General de Transportes, estableciendo en su Artículo 1, lo siguiente:

“Artículo 1. (OBJETO). La presente Ley tiene por objeto 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 (marítima, fluvial y lacustre) que regirán en todo el territorio del Estado Plurinacional de Bolivia a fin de contribuir al vivir bien.”

De igual manera, es menester señalar el Artículo 9 de la citada Ley, que indica lo siguiente:

“Artículo 9. (POLÍTICA SECTORIAL). La política sectorial de transporte, tiene el propósito de orientar la intervención del Estado Plurinacional en el nivel central, departamental, municipal y autonomías indígena originario campesinas, para contribuir a la consecución de los fines esenciales del Estado, lograr una movilidad libre y digna en todo el territorio nacional en todas sus modalidades de transporte y consolidar un país integrado e integrador a nivel nacional e internacional.”

Bajo todos estos preceptos normativos, existen los instrumentos necesarios para poder articular, promover y desarrollar las estrategias, planes y programas del Sector Transportes a través de su cabeza de sector por el Viceministerio de Transportes.

Es necesario señalar, mediante la Ley N° 165, General de Transportes, se establecen modalidades de transportes, siendo las siguientes:



Transporte Terrestre

Son aquellas carreteras (Red Vial Fundamental, Red Vial Departamental, Red Vial Municipal y Redes Vecinal y Comunal) que componen la red vial nacional, considerando que constituyen la vertebración interna del país, mediante la cual operadores y usuarios pueden trasladarse de una locación a otra, mediante vehículos motorizados y no motorizados.

En el marco de la Ley N° 165, General de Transportes, para que una carretera sea comprendida dentro de la Red Vial Fundamental, se debe considerar:

- + Vinculen entre sí capitales de los departamentos;
- + Sean parte de la conexión con carreteras internacionales que vinculan al país con los países limítrofes;
- + Conecten entre sí dos o más carreteras de la Red Vial Fundamental.

Transporte Aéreo

Constituye la forma más segura y rápida de transporte, contando con infraestructura, equipamiento y aeronaves, el transporte aéreo es el más utilizado para la conexión entre países alrededor del mundo, así como locaciones lejanas o de difícil acceso por otro modo de transporte.

Transporte Ferroviario

El transporte ferroviario, se compone de líneas férreas, estaciones y material tracto rodante siendo un medio de traslado masivo de personas y carga, a fin de facilitar el comercio y exportación de productos y bienes.

Transporte Acuático

El transporte acuático contemplando el transporte fluvial y lacustre, es uno de los medios de transporte más utilizados para el movimiento de carga masiva utilizado en el transporte internacional, convirtiéndose en la opción más asequible para el movimiento de importantes cantidades de productos y bienes.

Identificación de los actores involucrados del Sector Transportes

Mapeo de Actores		
Niveles	Identificación de los Actores	Denominación del Actor
Nivel Central		
	Ministerio Cabeza de Sector	Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda
	Viceministerio	Transportes
	Entidades y Empresas Bajo	Administradora Boliviana de Carreteras. ABC Empresa Estratégica Boliviana de Construcción y Conservación de



Mapeo de Actores		
Niveles	Identificación de los Actores	Denominación del Actor
	Tuición	Infraestructura. EBC VÍAS BOLIVIA. Empresa Estatal de Transporte por Cable Mi Teleférico. EETC MT Empresa Nacional de Ferrocarriles. ENFE Boliviana de Aviación. BOA Navegación Aérea y Aeropuertos Bolivianos. NAABOL Dirección General de Aeronáutica Civil. DGAC Unidad Técnica de Ferrocarriles. UTF Unidad Técnica Aeroportuaria. UTA Programa de Desarrollo Aeroportuario. PDA Administradora de la Terminal Terrestre Santa Cruz. ATTSC Liquidador Administración de Aeropuertos y Servicios Auxiliares a la Navegación Aérea. L-AASANA
Otras Entidades		
	Universidades	Públicas y privadas
	Otras Instituciones	Autoridad de Regulación y Fiscalización de Telecomunicaciones y Transportes (Entidad bajo tuición del Viceministerio de Telecomunicaciones). ATT Administración de Servicios Portuarios - Bolivia (Entidad Bajo Tuición del Ministerio de Economía y Finanzas Públicas). ASP-B Empresa Pública de Transporte Aéreo Militar (Entidad Bajo Tuición del Ministerio de Defensa). EPTAM Transporte Aéreo Boliviano (Entidad Bajo Tuición del Ministerio de Defensa). TAB Dirección General de Seguridad Nacional Aeroportuaria. (Entidad Bajo Tuición del Ministerio de Defensa). DIGESNA Comando de Seguridad de la Defensa Aérea. (Entidad Bajo Tuición del Ministerio de Defensa). COSDEA Servicio de Mejoramiento de la Navegación Amazónica (Entidad Bajo Tuición del Ministerio de Defensa). SEMENA
Nivel Territorial		
	GAD	Secretaría Departamental de Obras y Servicios Secretaría Departamental de Planificación (GAD 9 Departamentos)
	GAM	Secretaría Municipal de Planificación (GAM 340 municipios)
Actores Sociales y Privados		
	Social	Confederación Sindical de Choferes de Bolivia Confederación del Transporte Libre Confederación Sindical de Trabajadores Ferroviarios LAB, AASANA y Jubilados Ferroviarios Otras del sector
	Privado	Cámara Boliviana de Transportes – CBT Federación Nacional de Cooperativas de Transporte- FENCOTRANS Cámara Nacional de Comercio Cámara de Exportadores – CAMEX Empresa Ferroviaria Andina S.A. Confederación de Empresarios Privados de Bolivia Ferroviaria Oriental S.A. Otras del Sector

2. Evaluación del sector en el anterior quinquenio

ENTIDAD RESPONSABLE	RESULTADOS PDES	ACCIONES PDES	LOGROS Y NO LOGROS
	Resultado 48:	Construcción	En dobles vías se lograron construir 409,76km para el quinquenio. Con relación a



ENTIDAD RESPONSABLE	RESULTADOS PDES	ACCIONES PDES	LOGROS Y NO LOGROS
	Dobles vías	Dobles vías	la acción a través del PSDI se cuenta con 1 acción sectorial y se alcanzó el 82% habiéndose concluido y/o están en ejecución 14 proyectos de 17 programados a nivel del PSDI.
	Resultado 49: Corredor Bioceánico.	Gestión del Corredor Ferroviario Bioceánico Central – CFBC.	En lo que refiere al Corredor Bioceánico se lograron construir 448,86 km. Con relación a la acción PDES se cuenta con 2 acciones del PSDI que contribuyen, llegando a cumplirse el 83% con relación a la acción que contempla los Proyectos PDES.
	Resultado 50: Corredor Norte – Sur.	Construcción de Tramos Corredor Norte – Sur.	En lo que refiere al Corredor Norte - Sur solo se logró construir 247,81 km. A nivel de las acciones programadas se cuenta con un avance del 50% con relación a los proyectos PDES.
	Resultado 51: Corredor Oeste – Norte.	Construcción de Tramos Corredor Oeste – Norte.	En lo que refiere al Corredor Oeste - Norte se logró construir 420,77 km. A nivel del indicador a nivel de las acciones del PSDI se cuenta con un cumplimiento del 100% por los proyectos en ejecución PDES y otros proyectos.
	Resultado 52: Diagonal Jaime Mendoza.	Construcción de Tramos Diagonal Jaime Mendoza.	En lo que refiere a la Diagonal Jaime Mendoza se construyeron 363,99.
	Resultado 53: Conexiones de Capitales de Departamento	Construcción, mejoramiento y Mtto. de la infraestructura de la red vial departamental	En lo que refiere a Conexiones de Capitales de Departamento se construyeron 25,46 km. De acuerdo a la contribución de Vías Bolivia y sus acciones PSDI se tiene un cumplimiento en las recaudaciones del 69% de lo programado y un 53% en relación al control de vehículos por años por pesos y dimensiones.
	Resultado 54: Integración de Regiones Productivas y la “Y” de la Integración	Construcción y mantenimiento de tramos de la “Y” de la Integración.	En lo que refiere a la Integración de las Regiones Productivas y la “Y” de la Integración, se lograron construir 638,94 km. A nivel de los indicadores de las acciones del PSDI se cuenta con avance del 88,89% de los proyectos PDES.
	Resultado 55: Puentes y accesos.	Construcción de Puentes y accesos.	En lo que refiere a Puentes y Accesos, se lograron construir 15,45 km, lo que representa un cumplimiento en la ejecución del 200%.



ENTIDAD RESPONSABLE	RESULTADOS PDES	ACCIONES PDES	LOGROS Y NO LOGROS																														
VMT DGTTEL UTF	<p>Resultado 56: Se ha avanzado en las Gestiones para la construcción del Corredor Ferroviario Bioceánico Central (CFBC) Brasil – Bolivia – Perú que une el Puerto de Santos (Brasil) con el Puerto de Ilo (Perú).</p>	<p>Gestiona la construcción del CFBC</p>	<p>Se ha logrado cumplir con la meta sobre las gestiones para la construcción del Corredor Ferroviario Bioceánico Central (ahora denominado Corredor Ferroviario Bioceánico de Integración), considerando que se cuenta con Memorándums de entendimiento con los países involucrados con el Corredor, acuerdos intergubernamentales, Memorándums con potenciales países europeos para inversiones, capacitación técnica e infraestructura. Como reporte de avance se presenta a continuación un resumen de estos:</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Fecha</th> <th>Detalle</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>04/11/2016</td> <td>Memorándum de entendimiento Bolivia y Perú</td> </tr> <tr> <td>02/01/2017</td> <td>Memorándum de entendimiento Bolivia y Paraguay</td> </tr> <tr> <td>22/03/2017</td> <td>Memorándum de entendimiento Bolivia y Alemania</td> </tr> <tr> <td>20/04/2017</td> <td>Memorándum de entendimiento Bolivia y Uruguay</td> </tr> <tr> <td>11/07/2017</td> <td>Declaración de intenciones Bolivia y Argentina</td> </tr> <tr> <td>21/07/2017</td> <td>Declaración de intenciones Los presidentes de los Estados Partes y Estados Asociados del</td> </tr> <tr> <td>14/09/2017</td> <td>Declaración Conjunta de Ministros y Máximas Autoridades Aduaneras.</td> </tr> <tr> <td>05/12/2017</td> <td>Memorándum de entendimiento Bolivia y Brasil</td> </tr> <tr> <td>13/12/2017</td> <td>Memorándum de entendimiento MOPVS – Universidad de Graz, Austria</td> </tr> <tr> <td>14/12/2017</td> <td>Memorándum de entendimiento Bolivia y Suiza</td> </tr> <tr> <td>09/03/2018</td> <td>Memorándum de Entendimiento Bolivia y el Reino Unido de gran Bretaña e Irlanda del Norte</td> </tr> <tr> <td>15/06/2018</td> <td>Reglamento Interno del Grupo Operativo Bioceánico</td> </tr> <tr> <td>28/08/2018</td> <td>Memorándum de Entendimiento Bolivia y España</td> </tr> <tr> <td>29/03/2019</td> <td>Memorándum de Entendimiento Republica de la India y Bolivia</td> </tr> </tbody> </table>	Fecha	Detalle	04/11/2016	Memorándum de entendimiento Bolivia y Perú	02/01/2017	Memorándum de entendimiento Bolivia y Paraguay	22/03/2017	Memorándum de entendimiento Bolivia y Alemania	20/04/2017	Memorándum de entendimiento Bolivia y Uruguay	11/07/2017	Declaración de intenciones Bolivia y Argentina	21/07/2017	Declaración de intenciones Los presidentes de los Estados Partes y Estados Asociados del	14/09/2017	Declaración Conjunta de Ministros y Máximas Autoridades Aduaneras.	05/12/2017	Memorándum de entendimiento Bolivia y Brasil	13/12/2017	Memorándum de entendimiento MOPVS – Universidad de Graz, Austria	14/12/2017	Memorándum de entendimiento Bolivia y Suiza	09/03/2018	Memorándum de Entendimiento Bolivia y el Reino Unido de gran Bretaña e Irlanda del Norte	15/06/2018	Reglamento Interno del Grupo Operativo Bioceánico	28/08/2018	Memorándum de Entendimiento Bolivia y España	29/03/2019	Memorándum de Entendimiento Republica de la India y Bolivia
	Fecha	Detalle																															
	04/11/2016	Memorándum de entendimiento Bolivia y Perú																															
02/01/2017	Memorándum de entendimiento Bolivia y Paraguay																																
22/03/2017	Memorándum de entendimiento Bolivia y Alemania																																
20/04/2017	Memorándum de entendimiento Bolivia y Uruguay																																
11/07/2017	Declaración de intenciones Bolivia y Argentina																																
21/07/2017	Declaración de intenciones Los presidentes de los Estados Partes y Estados Asociados del																																
14/09/2017	Declaración Conjunta de Ministros y Máximas Autoridades Aduaneras.																																
05/12/2017	Memorándum de entendimiento Bolivia y Brasil																																
13/12/2017	Memorándum de entendimiento MOPVS – Universidad de Graz, Austria																																
14/12/2017	Memorándum de entendimiento Bolivia y Suiza																																
09/03/2018	Memorándum de Entendimiento Bolivia y el Reino Unido de gran Bretaña e Irlanda del Norte																																
15/06/2018	Reglamento Interno del Grupo Operativo Bioceánico																																
28/08/2018	Memorándum de Entendimiento Bolivia y España																																
29/03/2019	Memorándum de Entendimiento Republica de la India y Bolivia																																
<p>Resultado 57: Se ha construido el tramo ferroviario para el transporte urbano en los departamentos de Cochabamba y Santa Cruz, con la finalidad de articular las redes ferroviarias.</p>	<p>Construcción de los tramos ferroviarios para el tren urbano en Cochabamba.</p> <p>Construcción de los tramos ferroviarios para el tren urbano en Santa Cruz.</p>	<p>En función a este resultado el Viceministerio de Transportes a través de la UTF ejecuta la Construcción del Tren Metropolitano de Cochabamba, que pretende conectar “Sipe Sipe - Vinto – Quillacollo - Colcapirhua – Cercado” a través de 3 líneas férreas y con una vía aproximada de 42,169 kilómetros de longitud.</p> <p>En el quinquenio se logró ejecutar 62% de avance del proyecto y de acuerdo a los componentes de avance de obra se tiene:</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">Avance porcentual por componentes de obra</th> </tr> <tr> <th>Componente de obra</th> <th>Porcentaje ejecutado</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Línea roja</td> <td>82,74%</td> </tr> <tr> <td>Línea verde</td> <td>66,60%</td> </tr> <tr> <td>Línea amarilla</td> <td>20,87%</td> </tr> <tr> <td>Estación Central</td> <td>56,76%</td> </tr> <tr> <td>Talleres y cocheras</td> <td>46,21%</td> </tr> </tbody> </table> <p>Con relación a los Km construidos al 2020 se alcanzó un total acumulado de 26,25 Km.</p> <p>Los retrasos de la ejecución se debieron a diferentes factores como lluvias, liberación de vías, temas financieros para poder cumplir con el pago de planillas y en relación a la gestión 2020 el retraso en la ejecución de las obras se debió pandemia mundial COVID-19.</p>	Avance porcentual por componentes de obra		Componente de obra	Porcentaje ejecutado	Línea roja	82,74%	Línea verde	66,60%	Línea amarilla	20,87%	Estación Central	56,76%	Talleres y cocheras	46,21%																	
Avance porcentual por componentes de obra																																	
Componente de obra	Porcentaje ejecutado																																
Línea roja	82,74%																																
Línea verde	66,60%																																
Línea amarilla	20,87%																																
Estación Central	56,76%																																
Talleres y cocheras	46,21%																																
<p>Resultado 58: Se ha avanzado en la construcción del tramo</p>	<p>Construcción, Rehabilitación y adecuación la red ferroviaria como parte de</p>	<p>No se cuenta con avances ya que no se pudo ejecutar la inversión del proyecto.</p>																															



ENTIDAD RESPONSABLE	RESULTADOS PDES	ACCIONES PDES	LOGROS Y NO LOGROS
	ferroviario Motacucito – Mutún – Puerto Busch, lo que contribuirá al desarrollo de la industria siderúrgica del país, a través de la ejecución del proyecto industrial del Mutún.	los proyectos del Corredor Ferroviario Bioceánico Central. Rehabilitación de redes ferroviarias existentes con fines múltiples.	
	Resultado 59: Se ha construido el tramo ferroviario Montero – Bulu Bulu, el cual contribuirá a la interconexión del CFBC.	Diseñar y construir tramos ferroviarios nuevos para la interconexión de ambas redes ferroviarias existentes.	La ejecución se lleva a cabo por tramos. La longitud total prevista para el proyecto es de 148,68Km y al 2020 el avance acumulado alcanza los 140,4 Km construidos que representa el 94% de avance respecto al indicador propuesto.
SEMENA Y VMT	Resultado 60: Se han rehabilitado vías navegables en los ríos Ichilo - Mamaré y Beni y el dragado del Canal Tamengo I Fase.	Habilitación de las vías navegables para la conexión regional de la Cuenca Amazónica. Habilitación de las vías navegables para la conexión regional de la Cuenca del Plata.	A través de SEMENA se pudo efectivizar 1 vía navegable referida a la vía Ichilo-Mamore, logrando 10.979 km de limpieza del río.
	Resultado 61: Se han construido 3 nuevos puertos en su primera fase.	Fortalecimiento de puertos internacionales como zonas portuarias y terminales de carga. Construcción de puertos y logística en la Cuenca del Plata y Cuenca Amazónica	Las dificultades del cumplimiento se deben a que se cuenta con un presupuesto limitado, que son insuficientes para dar cumplimiento a las actividades previstas para lograr los resultados e indicadores programados, al igual se atraviesa con dificultades con las transferencias que deben efectuar Gobernaciones.



ENTIDAD RESPONSABLE	RESULTADOS PDES	ACCIONES PDES	LOGROS Y NO LOGROS	
ASP-B	Resultado 62: Se ha desarrollado zonas francas portuarias en aguas internacionales a través de convenios.	Desarrollo de zonas portuarias y terminales de carga.	Se logró cumplir el 46% del indicador propuesto a nivel del resultado en función a lo reportado por la ASP-B en su Plan Estratégico Empresarial (PEE) tiene la Acción Estratégica de "Contribuir al Desarrollo Económico y Social del país mediante la gestión de acciones para habilitar nuevos puertos habilitados para los Océanos Pacífico y Atlántico" que contribuye de forma directa al Resultado 62 y de acuerdo al Indicador Quinquenal de Cumplimiento de Zonas Portuarias (IQCGZP). Para el cumplimiento de este indicador la ASP-B se consideraron las siguientes actividades programadas:	
			<table border="1"> <thead> <tr> <th>Océano Pacífico</th> <th>Océano Atlántico</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Estudios de Diseño Técnico de pre-inversión (EDTP) y logística para los puertos del Pacífico Proyecto: Concesión del puerto de Ilo; o proyecto alternativo Proyecto: Concesión del puerto de Ilo; o proyecto alternativo Proyecto: Habilitación de una plataforma logística Estudio de pre inversión de plataforma logística Convenios con actores involucrados Licitación para construcción Proyecto: Habilitación de Centro logístico Abaroa-Antofagasta</td> <td>Estudios de Diseño Técnico de pre-inversión (EDTP) y logística para los puertos de Atlántico Hidrobia Paraná-Paraguay habilitada por fases Proyecto: Transporte ASP-B Convenios con actores involucrados</td> </tr> </tbody> </table>	Océano Pacífico
Océano Pacífico	Océano Atlántico			
Estudios de Diseño Técnico de pre-inversión (EDTP) y logística para los puertos del Pacífico Proyecto: Concesión del puerto de Ilo; o proyecto alternativo Proyecto: Concesión del puerto de Ilo; o proyecto alternativo Proyecto: Habilitación de una plataforma logística Estudio de pre inversión de plataforma logística Convenios con actores involucrados Licitación para construcción Proyecto: Habilitación de Centro logístico Abaroa-Antofagasta	Estudios de Diseño Técnico de pre-inversión (EDTP) y logística para los puertos de Atlántico Hidrobia Paraná-Paraguay habilitada por fases Proyecto: Transporte ASP-B Convenios con actores involucrados			
			La ASP-B trabajó en el marco procedimental y normativo para un mejor desempeño de las funciones operativas en los puertos en el Pacífico. En esa línea, se efectuaron gestiones y firmaron convenios que buscan afianzar la necesidad de contar con tarifas preferenciales.	
VMT	Resultado 63: Se ha puesto en marcha la terminal de carga en Puerto Busch.	Operación de terminales de carga en Puerto Busch.	Se ha cumplido con el indicador de resultado en función a las gestiones realizadas para la operación de la terminal de carga de puerto Busch. Con la conclusión de la "Construcción de la Terminal de Carga" y las gestiones para que la administración de la misma esté a cargo de la Empresa Siderúrgica del Mutún, y el Ministerio de Obras Públicas Servicios y Vivienda (MOPSV) que formaliza la transferencia con la remisión del Convenio Interinstitucional entre el MOPSV y la Empresa Siderúrgica del Mutún. Sin embargo, es importante señalar que se requiere realizar gestiones de financiamiento para estudios e inversión para dimensionar el puerto y mejorar la infraestructura existente.	
EETC	Resultado 64: Se han construido 6 nuevas líneas de teleférico en las ciudades de La Paz y El Alto y nuevas líneas de transporte aéreo por cable en otras ciudades.	Construcción, mejoramiento ampliación de la infraestructura del teleférico en diferentes zonas de las ciudades de La Paz y El Alto. Fortalecimiento a la empresa estatal "Mi Teleférico".	La Empresa Estatal de Transporte por Cable Mi Teleférico (EETC-MT) superó la meta del PDES con relación al Resultado 64 (Construcción de 6 líneas) construyendo en total 7 líneas hasta el 2019 que representa avance acumulado de 117%. A la fecha se han implementado y están en funcionamiento 10 líneas del Teleférico (incluyendo las 3 ya existentes antes del quinquenio 2016-2020) con una longitud de 30.74 Km. Con relación al indicador de vidas transportadas se ha superado la meta hasta 2020 considerando que la misma está programada a nivel acumulado hasta la gestión 2020. En el quinquenio se ha transportado un total de 277.412.672 pasajeros.	
	Resultado 65: Se ha iniciado	Construcción, Mejoramiento	Se cuenta con un cumplimiento del 33% con relación al resultado considerando la construcción del Teleférico de Oruro que fue concluida hasta la gestión 2018.	



ENTIDAD RESPONSABLE	RESULTADOS PDES	ACCIONES PDES	LOGROS Y NO LOGROS
	la construcción de teleféricos en otras ciudades del país: Oruro, Potosí y Sucre.	de la infraestructura del teleférico en Oruro, Potosí y Sucre.	Esta infraestructura une el monumento de la Virgen del Socavón con la plaza del folklore, próxima al museo minero y al santuario de la Virgen del Socavón. El Teleférico tiene una longitud de 958 metros (3 a 5 minutos), cuatro torres para el paso de 19 cabinas (1000 pasajeros por hora), cada cabina con una capacidad para ocho pasajeros y se encuentra en operación. Respecto los teleféricos en las ciudades de Sucre y Potosí no se logró concretar la ejecución de las obras pese las gestiones realizadas por la EETC-MT.
VMT-DGTA, AASANA, SABS	Resultado 66: Se ha construido y ampliado y equipado 6 aeropuertos internacionales 3 en construcción y 3 en ampliación y equipados.	Construcción, ampliación, mejoramiento, mantenimiento y/o equipamiento de aeropuertos internacionales en el país.	Dando continuidad a las políticas establecidas para el transporte aéreo, en el marco del crecimiento y demanda de servicios del sector, se ha fortalecido y mejorado la infraestructura aeroportuaria a través de inversiones en construcción, ampliación, mejoramiento y equipamiento de aeropuertos. Estas inversiones fueron impulsadas por el accionar conjunto de las entidades del sector, a la cabeza del Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda a través de las Unidades Ejecutoras dependientes del Viceministerio de Transportes como ser la Unidad Técnica Aeroportuaria con la implementación del Programa de Infraestructura Aeroportuaria y por otro lado el Programa de Desarrollo Aeroportuario, al igual que las inversiones realizadas por SABS y AASANA (actual NAABOL), quienes son administradores de los aeropuertos de Bolivia. Se ha concluido con la construcción del Aeropuerto San Ignacio de Velasco y el Aeropuerto Tito Yupanqui de Copacabana, se ha concluido con la Construcción Edificio Terminal de Pasajeros Aeropuerto de Cobija y se ha avanzado en el Mejoramiento y Ampliación de los Aeropuertos de Cobija que contempla la inversión en el Lado Aire y los Edificios Aeronáuticos. Asimismo, se han elaborado 3 Estudios de Preinversión para los Aeropuertos de Puerto Suarez, Tarija y la Joya Andina de Uyuni. Por otra parte a nivel de los tres principales aeropuertos internacionales El Alto (La Paz), Jorge Wilstermann (Cochabamba) y Viru Viru (Santa Cruz) se han realizado inversiones para la mejora y equipamiento, la administración de los servicios de estos 3 aeropuertos está a cargo de SABS. Ahora bien, con la finalidad de impulsar el sector con relación a la infraestructura de aeropuertos internacionales se evidencia la necesidad de una mayor inversión en mantenimiento y mejoramiento de la infraestructura aeroportuaria, modernización de equipamiento de navegación aérea entre otros aspectos, para lo cual es importante la priorización de inversiones, teniendo el desafío para los administradores de los aeropuertos dar continuidad a la inversiones en ejecución y encarar nuevas inversiones.
	Resultado 67: Se ha construido, ampliado y equipado 12 aeropuertos nacionales y turísticos del país: 5 construidos y equipados y 7 ampliados y equipados y 1 aeropuerto en pre inversión.	Construcción, Ampliación, mejoramiento, mantenimiento y/o equipamiento aeropuertos nacionales en el país.	Se ha fortalecido y mejorado la infraestructura aeroportuaria a través de inversiones en construcción, ampliación, mejoramiento y equipamiento de aeropuertos de carácter nacional, a través de la inversión realizada por las Entidades del Sector como ser las Unidades Ejecutoras dependientes del Viceministerio de Transportes como ser la Unidad Técnica Aeroportuaria con la implementación del Programa de Infraestructura Aeroportuaria y por otro lado el Programa de Desarrollo Aeroportuario, al igual que las inversiones realizadas por AASANA (actual NAABOL). En el anterior quinquenio se concluyó con la construcción y equipamiento del Aeropuerto de Copacabana y se ha avanzado en el mejoramiento y ampliación de los Aeropuertos de Trinidad y Rurrenabaque. Asimismo, se realizaron inversiones en mantenimiento y mejoramiento de aeropuertos nacionales, cuyas inversiones fueron orientadas con la finalidad de mantener la seguridad operacional de los aeropuertos para la adecuada prestación de servicios aéreos. Se concluyeron 5 Estudios de Diseño Técnico de Preinversión para los aeropuertos de Puerto Rico en Cobija, Ramón Darío, San Boja, Riberalta y Guayamerín en Trinidad. En proceso de elaboración está el estudio de preinversión para el mejoramiento y ampliación del Aeropuerto de Yacuiba –



ENTIDAD RESPONSABLE	RESULTADOS PDES	ACCIONES PDES	LOGROS Y NO LOGROS
			Tarija. Si bien se avanzó con las inversión en aeropuertos nacionales, aún se evidencia la necesidad de una mayor inversión en mantenimiento y mejoramiento de la infraestructura aeroportuaria, modernización de equipamiento de navegación aérea entre otros aspectos, para lo cual es importante la priorización de inversiones, teniendo el desafío de dar continuidad a la inversiones en ejecución y encarar nuevas inversiones que permitan impulsar la reactivación del modo aéreo.
	Resultado 68: Se ha implementado un HUB intercontinental al en el aeropuerto de Viru Viru-Santa Cruz	Construcción de HUB intercontinental Viru Viru	En relación al HUB intercontinental, se realizaron las gestiones correspondientes para su implementación, contando con algunos estudios iniciales e inversiones en el Aeropuerto encaradas por SABSA. Sin embargo, la meta fue afectada por diferentes factores, entre resolución del contrato con empresa Beijing Urban Construction Group para la ejecución del proyecto en la gestión 2016, no contar con financiamiento para el estudio de preinversión y no poder concluir la modalidad APP para aeropuerto de Viru Viru encarada por el Ministerio de Planificación del Desarrollo.

ENTIDAD	RESULTADO PDES	EVALUACIÓN DEL CUMPLIMIENTO DE LOS COMPROMISOS ASUMIDOS POR EL SECTOR EN EL QUINQUENIO, CAUSAS Y LAS NECESIDADES PARA LOGRAR
ABC	Resultado 48: Dobles vías	<p>En términos generales se realizaron los mayores esfuerzos para cumplir con los compromisos asumidos por la ABC y de acuerdo al PSDI ajustado del Sector Transportes. De esta manera se puede mostrar la contribución a la construcción, mejora, rehabilitación de las carreteras de la Red Vial Fundamental.</p> <p>Si bien no se pudo lograr la totalidad de las metas programadas, principalmente a nivel de los proyectos priorizados PDES, se cuenta con muchos proyectos que ya se encuentran en ejecución y a través de dar continuidad en su ejecución se podrá visibilizar la mejora de la infraestructura en carreteras.</p> <p>Con relación a las causas y dificultades al cumplimiento reportado por la ABC están referidos a los siguientes aspectos:</p> <p>La Administradora Boliviana de Carreteras no cuenta con la totalidad del financiamiento para encarar todos los proyectos priorizados a nivel del PDES; en ese sentido no puede programar el inicio de un determinado proyecto y su finalización.</p> <p>Las gestiones de financiamiento toman alrededor de dos años desde que se cuenta con el estudio a diseño final.</p> <p>Si bien la norma es clara respecto a las condiciones para la inscripción de un proyecto al PDES, en términos generales existe confusión por los gobiernos subnacionales en cuanto a Red Vial Fundamental.</p> <p>En el proceso de gestión de financiamiento, algunos organismos internacionales cambian de parecer respecto a la posibilidad de financiación de la carretera, lo que obliga a iniciar nuevamente las gestiones.</p> <p>En lo que respecta a las contrapartes de los gobiernos locales, recursos que son utilizados para la liberación del derecho de vía, éstos no cumplen con sus compromisos de aporte, lo que genera retrasos en la ejecución de los proyectos.</p> <p>Los problemas sociales locales y departamentales causan severos retrasos en la ejecución de las obras y en la consecución de materiales para la construcción.</p>
	Resultado 49: Corredor Bioceánico.	
	Resultado 50: Corredor Norte – Sur.	
	Resultado 51: Corredor Oeste – Norte.	
	Resultado 52: Diagonal Jaime Mendoza.	
	Resultado 53: Conexiones de Capitales de Departamento.	
	Resultado 54: Integración de Regiones Productivas y la “Y” de la Integración.	
Resultado 55: Puentes y accesos.		
VMT DGTFL UTF	Resultado 56: Se ha avanzado en las gestiones para la construcción del Corredor Ferroviario Bioceánico Central (CFBC) Brasil – Bolivia - Perú que	<p>Con relación a este resultado a través del Viceministerio de Transportes y la Unidad Técnica de Ferrocarriles (UTF) se logró cumplir con indicador propuesto de “Gestión de financiamiento para Estudio de diseño técnico de tramos del CFBI”. A través del convenio CAF firmado en la gestión 2019 por 3 millones de dólares para realizar los estudios de interconexión del CFBI.</p> <p>Una vez concluida esta fase de estudios se debe considerar la priorización para destinar recursos o gestiones para financiar la fase inversión en el siguiente quinquenio.</p>



ENTIDAD	RESULTADO PDES	EVALUACIÓN DEL CUMPLIMIENTO DE LOS COMPROMISOS ASUMIDOS POR EL SECTOR EN EL QUINQUENIO, CAUSAS Y LAS NECESIDADES PARA LOGRAR
	<p>une el Puerto de Santos (Brasil) con</p> <p>Resultado 57: Se ha construido el tramo ferroviario para el transporte urbano en los departamentos de Cochabamba y Santa Cruz, con la finalidad de articular las redes ferroviarias.</p>	<p>Si bien el Tren Metropolitano de Cochabamba no logró concluirse en el quinquenio, las obras se encuentran en ejecución y se cuenta con un avance importante en el quinquenio que a nivel general es del 62% de avance del proyecto.</p> <p>Las dificultades de ejecución en el proyecto se debieron a la definición del trazado de la línea amarilla. Asimismo, a nivel de las obras en la gestión 2020 sufrieron desfases en su ejecución debido a los efectos de la pandemia COVID-19 que afectó al cronograma de obras.</p> <p>Sin embargo, siendo un proyecto prioritario se debe dar la continuidad a su ejecución y poder garantizar los recursos para el pago de avances de obra.</p> <p>Con relación al Proyecto del Tren Urbano de Santa Cruz, se tuvieron dificultades en la coordinación con el Gobierno Autónomo Municipal de Santa Cruz (GAMSC) para poder priorizar las gestiones para la ejecución del proyecto. No se dispone de un estudio oficial de pre inversión del proyecto. Asimismo, la falta de financiamiento limitó el accionar respecto a este proyecto.</p>
	<p>Resultado 58: Se ha avanzado en la construcción del tramo ferroviario Motacucito – Mutún – Puerto Busch, lo que contribuirá al desarrollo de la industria siderúrgica del país, a través de la ejecución del proyecto industrial del Mutún.</p>	<p>Respecto al proyecto que responde al resultado “Construcción de la Vía Férrea Motacucito-Mutún-Puerto Busch” no se tuvieron avances principalmente por un tema de financiamiento por medio de entes externos que, si bien presentan una opción, la gestión de la misma es larga y requiere de gestiones adicionales y varios requisitos.</p> <p>Para dar continuidad al proyecto se deberá llevar adelante las mesas de trabajo y/o reuniones con los sectores transversales al proyecto (ESM, Pto. Busch) y realizar gestión de financiamiento para el estudio de factibilidad.</p>
	<p>Resultado 59: Se ha construido el tramo ferroviario Montero – Bulo Bulu, el cual contribuirá a la interconexión del CFBC.</p>	<p>El proyecto “CONSTRUCCIÓN DE OBRAS VÍA FÉRREA MONTERO – BULO BULO” cuenta con una ejecución relevante del 94% falta muy poco para poder concluir dicha obra, con 2 tramos concluidos y uno en ejecución, fue licitado bajo la modalidad llave en mano, dividido en tres tramos: Tramo I (Montero – Santa Rosa – Río Yapacaní); Tramo II (Río Yapacaní – Bulo Bulu está compuesto por los puentes ferroviarios Río Chore, Río Negro, Río Víbora y el puente Río Bulu Bulu.) y el Tramo III, compuesto por la ejecución de tres puentes mayores a 250m de longitud (Puente Ichilo Long=331m; puente Piraí, Long= 331m y Puente Yapacaní = 799m). El tramo tres fue concluido en la gestión 2016, el Segundo Tramo fue entregado mediante recepción provisional en fecha 30 de noviembre del 2018, este tramo está compuesto por los puentes ferroviarios Río Chore, Río Negro, Río Víbora y el puente Río Bulu Bulu.</p> <p>Las principales dificultades del proyecto estuvieron referidas a la liberación de vías para poder concluir con esta obra y a que hubo un gran retraso en cuanto a ejecución física financiera en la gestión 2020 debido a la pandemia mundial.</p>
SEMENA EN COORDINACIÓN CON EL VMT	<p>Resultado 60: Se han rehabilitado vías navegables en los ríos Ichilo - Mamaré y Beni y el dragado del Canal Tamengo I Fase4.</p>	<p>Se ha podido cumplir parcialmente con los resultados propuestos, esto debido a las limitaciones de recursos económicos con los que cuenta la institución.</p>
	<p>Resultado 61: Se han construido 3 nuevos puertos en su primera fase.</p>	<p>No le lograron concretar las gestiones previstas debido a las limitaciones de recursos económicos con los que cuenta la institución.</p>
	<p>Resultado 62: Se ha desarrollado zonas francas portuarias en aguas internacionales a</p>	<p>Se desarrollaron los siguientes estudios:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Estudio de análisis integral para el movimiento de carga por puertos alternativos de salida al Pacífico. - Estudio de análisis para el movimiento de carga por Puertos de salida al Atlántico. - Estudio de consolidación y utilización de los espacios cedidos a Bolivia mediante acuerdos



ENTIDAD	RESULTADO PDES	EVALUACIÓN DEL CUMPLIMIENTO DE LOS COMPROMISOS ASUMIDOS POR EL SECTOR EN EL QUINQUENIO, CAUSAS Y LAS NECESIDADES PARA LOGRAR
	través de convenios.	internacionales. - Estudio comparativo de posibilidades operativas y logísticas de un recinto extra portuario para acopio de minerales y otras cargas en territorio boliviano, vinculados a la Región de Antofagasta".
VMT	Resultado 63: Se ha puesto en marcha la terminal de carga en Puerto Busch.	A nivel de obra se dio cumplimiento de lo programado, al igual la puesta marcha por parte de Empresa Siderúrgica del Mutún estando pendiente el concretar financiamiento e inversiones para la mejora del puerto.
EETC	Resultado 64: Se han construido 6 nuevas líneas de teleférico en las ciudades de La Paz y El Alto y nuevas líneas de transporte aéreo por cable en otras ciudades.	<p>Mi Teleférico ha construido y puesto en marcha 7 líneas del teleférico superando por una la meta establecida, y cumplida antes del quinquenio:</p> <ul style="list-style-type: none">- Línea Azul * 03/03/17- Línea Naranja * 29/09/17- Línea Blanca * 24/03/18- Línea Celeste * 14/07/18- Línea Morada * 28/09/18- Línea Café * 20/12/18- Línea Plateada * 09/03/19 <p>Todas interconectadas, conformando la Red de Integración Metropolitana RIM, la red de teleféricos más grande del mundo con 30,74 Kilómetros, favoreciendo a más de 50 zonas y uniendo las ciudades de La Paz y El Alto.</p> <p>Se han ejecutado 10 proyectos de fortalecimiento de los cuales 7 se encuentran culminados, no obstante, el cambio de administración en el aparato Estatal por los conflictos cívicos y sociales (octubre/2019) y la emergencia sanitaria (desde marzo 2020), no han permitido que los resultados se puedan alcanzar con una mayor efectividad, provocando una caída en Vidas Transportadas y por ende en las recaudaciones, así como en conclusión de los proyectos de fortalecimiento:</p> <p>Proyectos y avance físico:</p> <ul style="list-style-type: none">- Museo Putu Putu línea Blanca 100% (2018)- Centro Cultural Estación Central 100% (2018)- Incubadora Audiovisual 100% (2019)- Parque Subterráneo 100% (2019)- Parque Ferroviario 100% (2019)- Casa Taller Gastronómica 100% (2020)- Espacio Conexión y Lectura 100% (2020)- Parque de las Culturas y de la Madre Tierra 67% (proyección 2021)- Taypi 59% (proyección 2021)- Teatro Galpón 10% (proyección)



ENTIDAD	RESULTADO PDES	EVALUACIÓN DEL CUMPLIMIENTO DE LOS COMPROMISOS ASUMIDOS POR EL SECTOR EN EL QUINQUENIO, CAUSAS Y LAS NECESIDADES PARA LOGRAR
	Resultado 65: Se ha iniciado la construcción de teleféricos en otras ciudades del país: Oruro, Potosí y Sucre.	<p>ORURO.- Mi Teleférico recibe la obra de construcción del Teleférico Turístico Santuario Virgen del Socavón, a mediados de 2016, y poniéndolo en operación comercial el 08 de febrero de 2018.</p> <p>POTOSÍ.- 2017-2018: Se comunica al Gobierno Departamental de Potosí y al Gobierno Autónomo Municipal de Potosí que es necesario retomar las actividades relacionadas a la implementación del Proyecto, recomendando tener los estudios topográficos, geológicos y de demanda. 2019: La EETC MT, solicita planimetría del casco histórico y su delimitación, con el objetivo de tener áreas disponibles para el emplazamiento del proyecto. Las Entidades Territoriales Autónomas involucradas no han proporcionado los estudios topográficos, geológicos y de demanda. 2020: La EETC MT retoma las conversaciones con GAM-Potosí para dar continuidad al Proyecto.</p> <p>SUCRE.- 2017: En noviembre se firma el convenio Interinstitucional entre GAM-Sucre y la EETC MT, para la gestión del Plan de Ejecución del Proyecto, priorizando el Estudio de Mercado por parte de GAM-Sucre. 2018: Se tiene el Informe Final del Estudio de Mercado, identificando 3 zonas importantes: casco viejo, mercado campesino y Villa Margarita y Villa Armonía 2019: Surge el problema de emplazamiento de las estaciones en el Centro histórico, en el sentido que de acuerdo con el estudio de demanda se tiene una estación proyectada y relocalizarla, provocaría una reducción de demanda. 2020: Se postergó la elaboración del Perfil del Proyecto Actualizado, ya que el emplazamiento de la Estación en la zona Central, impidió la continuidad de los Estudios.</p>
VMT DGTA	Resultado 66: Se ha construido y ampliado y equipado 6 aeropuertos internacionales 3 en construcción y 3 en ampliación y equipados.	<p>Se realizaron los mayores esfuerzos para poder contribuir y cumplir las metas programadas en inversión en aeropuertos internacionales, con el objetivo de seguridad operacional para la adecuada prestación de servicios a los usuarios de transporte aéreo. Realizando inversiones en los 3 aeropuertos internacionales (Viru Viru, Jorge Wilsterman y El Alto) y concluyendo la inversión en Aeropuerto de San Ignacio y avance en la ejecución del Aeropuerto de Cobija.</p> <p>Aquí también juega un rol importante BoA a través de la apertura de destinos internacionales llegando al 2020 a contar con 4 rutas aéreas internacionales en operación.</p>
	Resultado 67: Se ha construido, ampliado y equipado 12 aeropuertos nacionales y turísticos del país: 5 construidos y equipados y 7 ampliados y equipados y 1 aeropuerto en pre inversión.	<p>Es importante mencionar que los efectos de la Pandemia por Covid-19 afectaron en el cumplimiento de los objetivos en el tema de inversiones, sin embargo se han realizado inversiones representativas en construcción, mejoramiento y ampliación de aeropuertos, que permitió apoyar el desarrollo del sector que se muestra el comportamiento del transporte de pasajeros a nivel nacional hasta la gestión 2019, siendo que de la gestión 2015 al 2019 se ha transportado a nivel nacional de 2.855.301 a 3.466.715 pasajeros, representando un crecimiento 22%. Sin embargo en la gestión 2020 por efectos de la Pandemia del COVID 19 existió una contracción significativa del transporte aéreo, disminuyendo el transporte de pasajeros a nivel nacional en 51% con relación a la gestión 2019.</p> <p>Otro aspecto importante avanzado en el sector aéreo es haber logrado democratizar el acceso al transporte aéreo, contando con operaciones a todos los departamentos del país; jugando un rol importante la empresa Bolivia de Aviación, cuya presencia se encuentra a nivel nacional brindando servicios de transportes aéreo con calidad y eficiencia. Al 2020 BoA logro contar 11 rutas aéreas a nivel nacional.</p>
	Resultado 68: Se ha implementado un HUB intercontinental en el aeropuerto de Viru Viru- Santa Cruz	<p>Se realizaron las gestiones para la implementación del HUB en Viru Viru avanzando en la elaboración de estudios de preinversión y en inversiones en Aeropuerto por parte de SABSBA, sin embargo queda el reto de poder concretar la implementación del HUB, para lo cual se deben orientar acciones para el nuevo quinquenio.</p>



En función a lo descrito, se hizo un gran esfuerzo en el alcance de los resultados, metas y acciones sectoriales del sector transporte en todas sus modalidades, que a través del Viceministerio de Transportes se hizo la coordinación y gestiones respectivas con las entidades bajo tuición para realizar la evaluación al PSDI 2016-2020.

Es importante resaltar que, a nivel de acciones, fueron ejecutados todos aquellos proyectos que cuentan con financiamiento tanto a nivel de inversión como de preinversión, sin embargo, se evidencia que una cartera importante de proyectos no cuenta con financiamiento, siendo necesario considerar que el no contar con recursos para la ejecución de los proyectos comprometidos puede afectar de manera directa el cumplimiento de las metas programadas hasta el 2020.

3. Estado de situación actual del sector

Transporte Terrestre

En el quinquenio 2016 - 2020, se ha construido y rehabilitado más de 2.800 kilómetros constituyéndose más del 18% de la Red Vial Fundamental, siendo la base para que el siguiente quinquenio se consolide la integración del territorio boliviano.

KILÓMETROS CONSTRUIDOS Y REHABILITADOS 2016 - 2020			
GESTIÓN	PROGRAMADO	EJECUTADO	%
2016	961	907	94,38%
2017	976	764	78,28%
2018	735	593	80,68%
2019	594	489	82,32%
2020	631	137	21,71%
TOTAL	3.897	2.890	74%

Fuente. ABC





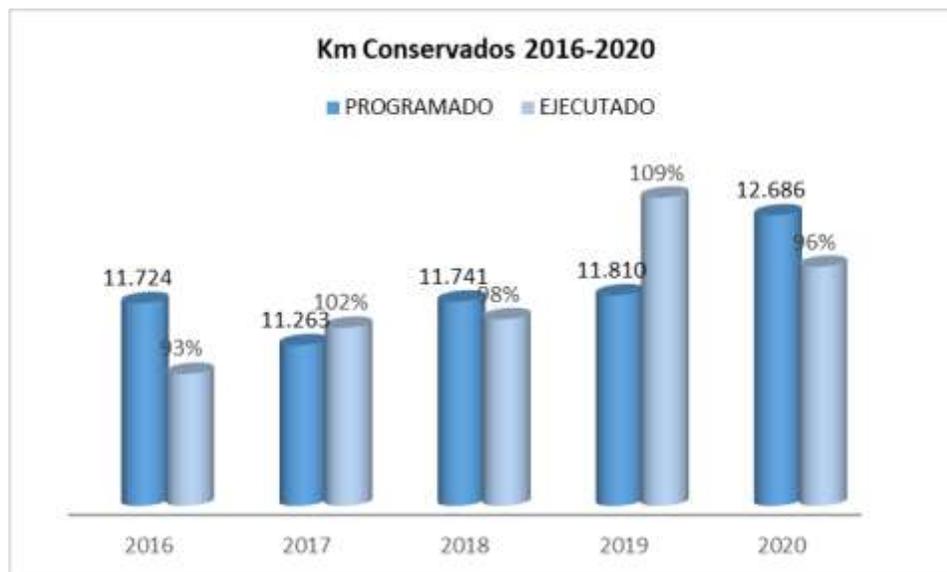
La ejecución de obras de Conservación Vial de las carreteras tiene gran importancia en el sentido que, mediante las obras encaradas, se realiza el mantenimiento en las diferentes superficies de rodadura existentes: Pavimento, ripio y tierra. Cabe destacar que producto de la cantidad de kilómetros concluidos en el último quinquenio, las obras de conservación han tenido un crecimiento en el volumen de ejecución ya que año a año las carreteras concluidas necesitan del mantenimiento como medida de seguridad de los usuarios.

Durante la gestión 2016 – 2020, se realizaron obras de conservación vial de carreteras en 59.225 Km. a lo largo de la RVF, cumpliendo de esa manera con el 99% de la programación.

A continuación, se presenta un cuadro y gráfica que detalla el comportamiento de ejecución de obras:

KILÓMETROS CONSERVADOS 2016 – 2020			
GESTIÓN	PROGRAMADO	EJECUTADO	%
2016	11.724	10.948	93%
2017	11.263	11.454	102%
2018	11.741	11.548	98%
2019	11.810	12.881	109%
2020	12.686	12.123	96%
TOTAL	59.225	58.954	99%

Fuente. ABC



Las obras de conservación vial tuvieron un alto promedio de ejecución respecto a la programación, debido a los esfuerzos que se hacen para lograr el mantenimiento de las carreteras a lo largo de la



RVF. En las gestiones 2017 y 2019 se ha superado la programación, debido principalmente a que se realizan trabajos de mantenimiento de carreteras en nuevos proyectos.

Es menester indicar que las operaciones de cobro de peaje y de control de pesos y dimensiones vehiculares se realizan a través de VIAS BOLIVIA, a fin de contar con recursos para las actividades de conservación vial en el caso del peaje, y para preservar adecuadamente el nivel del servicio de las carreteras brindando mayor seguridad en el caso de Control de Pesos y Dimensiones Vehiculares.

Lamentablemente estos recursos no son suficientes para realizar una adecuada conservación vial debido a muchos factores estructurales y coyunturales, así como, el incremento en tamaño de la Red Vial Fundamental en un 60% de su tamaño con relación al año 1996.¹

Corredores y Ejes de Integración

La competitividad del transporte por carretera en comparación con los demás modos, incluyendo las cadenas intermodales, muestra una percepción global por el usuario/cargador de que el transporte por carretera ofrece mayor flexibilidad y menores costes. Esto queda reflejado en el índice de cantidad de transporte, en el que el transporte por carretera se consolida como el modo predominante de transporte.

La Red Vial Fundamental, a cargo del Gobierno nacional a través de la Administradora Boliviana de Carreteras (ABC), cuenta con los corredores de integración nacional, que permiten el flujo de personas y el intercambio de bienes y servicios, a saber:

Corredor Este-Oeste: vincula a Bolivia, Chile y Brasil

Corredor Norte-Sur: vincula a Bolivia con Paraguay

Corredor Oeste-Norte: vincula a Bolivia con Brasil y Perú

Corredor Oeste-Sur: vincula a Bolivia con Perú, Chile y Argentina

Corredor Central-Sur: vincula a Bolivia con Chile y Paraguay

El propósito de estos corredores es vincular el territorio nacional e integrar a la población boliviana para impulsar el desarrollo económico interno y, en especial, con los mercados de exportación.

Corredor Este-Oeste

Entre el corredor principal y los dos ramales, tiene una longitud total de 2.539 km, conformado por 35 tramos y dos ramales. El 1er ramal al este del país va de San Matías a Santa Cruz, el 2do ramal se ubica en el occidente del país y se encuentra en Oruro. Va desde Caihuasi a Pisiga. Se conecta con las vías principales de Norte-Sur y Oeste-Sur.

El corredor principal tiene una longitud de 1.560 km. y se encuentra asfaltado casi en su totalidad. Vincula al departamento de Santa Cruz con Brasil a través de sus 2 puertos: Puerto Quijarro y, a través de un corto ramal, Puerto Busch. Desde este lugar se puede proseguir por el sistema

¹ Extracto Plan Estratégico Institucional VIAS BOLIVIA



carretero de Brasil, atravesar el estado de Matogroso hasta llegar al puerto de Santos en la ciudad de San Pablo.

Adicionalmente, Puerto Quijarro y Puerto Suárez se conectan con Argentina, Paraguay y Uruguay a través de la Hidrovía Paraguay-Paraná que desemboca en el Puerto de Rosario lugar donde se acopia y exporta una gran cantidad de soya boliviana con destino a Venezuela y Colombia y otros productos hacia Europa.

En el interior de Santa Cruz, este corredor tiene un primer ramal con una extensión de 707 km. que desemboca en la población de San Matías en la frontera con el Brasil (conectando a Bolivia con la ciudad de Cuiabá).

Este corredor se mueve hacia el oeste, atravesando el departamento de Cochabamba, ingresa a Oruro y al sur del departamento de La Paz, retorna a Oruro y termina en la frontera con Chile en la población de Tambo Quemado, desde donde se puede acceder al puerto de Arica y de Iquique.

En el Departamento de Oruro se encuentra el segundo ramal de este corredor que desemboca en la población de Pisiga en la frontera con Chile y se conecta con el puerto de Iquique.

Este ramal se encuentra casi completamente asfaltado, 60% aproximadamente y el restante 40% se encuentra en construcción. La longitud es de 272 km.

Los puertos de Arica e Iquique están entre los más importantes centros de exportación y especialmente de entrada de importaciones.

CORREDOR ESTE-OESTE





Corredor Norte-Sur

Entre el corredor principal y su ramal, tiene una longitud de 1.564 km. Se conecta con las vías principales de los corredores Este-Oeste y Central-Sur y con un ramal del corredor Oeste-Norte. Inicia en el departamento del Beni, en la localidad fronteriza de Puerto Ustárez y transcurre en dirección sur atravesando los llanos cruceños y el escudo chiquitano y el Chaco en los departamentos de Santa Cruz, Chuquisaca y Tarija. Une principalmente el centro oeste brasilero con el norte argentino, además el ramal Boyuibe – Hito Villazón conecta con el noroeste paraguayo. El corredor principal tiene una extensión de 1.436 km. Parte en Puerto Ustárez en el Noreste del Departamento del Beni, frontera con el Estado de Rondonia, en el Centro Este de Brasil. Atraviesa los departamentos de Santa Cruz, Chuquisaca y Tarija hasta desembocar en la ciudad de Yacuiba, frontera con el Norte Argentino, Provincia de Salta.

Tiene un Ramal de 128 km. que conecta a los departamentos de Chuquisaca y Santa Cruz con la población de Hito Villazón, frontera con el Departamento de Boquerón en el Noroeste de Paraguay.

Vincula la zona central de Bolivia (Trinidad-Santa Cruz-Sucre-Cochabamba-Yacuiba) con Argentina (Puerto Rosario-Buenos Aires).

Una de las mayores funciones de este corredor, es la unión de grandes áreas de producción agropecuaria y gasífera del sur del oriente boliviano, con mercados externos o puertos de exportación.

CORREDOR NORTE-SUR





Corredor Oeste-Norte

Este corredor tiene una longitud de 2.962 kilómetros, conformada por 19 tramos carreteros y tres ramales. Vincula el Altiplano norte (región del Lago Titicaca) los valles cerrados paceños, los Yungas, las pampas y llanos mojeños y la Amazonia en los departamentos de La Paz, Beni y Pando. Además, vincula el sudeste del Perú con el centro oeste del Brasil. Se conecta a las vías principales de los corredores Oeste- Sur y Norte-Sur.

El corredor Principal tiene una longitud de 1,016 Km y cuenta con tres ramales. Este es uno de los corredores menos desarrollados ya que sólo un 20% aproximadamente se encuentra asfaltado, un 30% en proceso de construcción y el restante aún está en búsqueda de financiamiento y estudios.

El corredor central parte de Desaguadero (frontera con Perú) en La Paz y atraviesa el Departamento del Beni hasta llegar a Guayaramerín, en el Noreste de este Departamento, frontera con el Estado de Rondonia, en el Centro Este de Brasil.

EL Corredor Amazónico vincula el norte de La Paz, con los departamentos de Beni y Pando.

El primer Ramal Conecta al corredor principal, desde la Población de Yucumo en el Beni, con la capital de este Departamento, Trinidad. La carretera es de tierra y tiene una extensión de 281 Km.

El segundo ramal conecta a ciudad de La Paz con la capital del departamento de Pando, ubicado en el Norte de Bolivia, tiene una extensión de 1,115 Km, de los cuales aproximadamente el 15% se encuentra con asfalto, el restante son carreteras de tierra. La Ciudad de Cobija es frontera con el Estado de Acre en el Noreste de Brasil.

El tercer ramal conecta con la población de Extrema en el Noroeste de Pando, frontera con el Departamento de Madre de Dios en el Sureste de Perú, con el Chorro, población ubicada en el departamento del Beni sobre el ramal principal del corredor Oeste-Norte, lo que implica que se conecta con la ciudad de Guayaramerín. Tienen una extensión de 446 Km. y se encuentra en etapa de diseño final.

Este corredor vincula Chile (Puertos de Arica e Iquique) y Perú (Puerto de Ilo) con Brasil (Río Branco- Puerto Vello), cubriendo el tramo boliviano (La Paz-Guayaramerín).

Este corredor constituye una de las alternativas más importantes para la vinculación internacional Suroeste-Noroeste. Su construcción ha permitido la vinculación del territorio boliviano con la red de carreteras de Brasil, específicamente con el Estado de Rondonia.

Adicionalmente se complementa con el tramo Patacamaya – Tambo Quemado, conformando una alternativa de salida al Océano Pacífico (puertos de Arica e Iquique en Chile) y permite integrar las zonas altiplánicas, sub-tropicales y tropicales ricas en productos agrícolas y ganaderos.

-----o-----



CORREDOR OESTE-NORTE



Corredor Oeste-Sur

Con una longitud de 1.546 km de carretera con 21 tramos y un ramal entre Potosí y Villazón. Integra el Altiplano norte y central de La Paz y Oruro respectivamente hacia el sur con el altiplano sur en Potosí, los valles centrales en Chuquisaca y los valles del sur en Tarija. Además, vincula el sur del Perú con el norte de Argentina. Se conecta con las vías Principales de los corredores Oeste-Norte, Este-Oeste y Central-Sur. El corredor Principal tiene una longitud de 1.329 km asfaltados, casi en su totalidad.

Vincula al departamento de La Paz con Perú, específicamente con el Puerto de Ilo, a través de la población fronteriza de Desaguadero uno de los lugares de mayor tráfico de salida de exportaciones y entrada de importaciones.

Se dirige hacia el Sur atravesando los departamentos de Oruro, Potosí, Chuquisaca hasta llegar a Bermejo en el Sur de Tarija y frontera con el centro del Norte Argentino, Provincia de Salta.

Tiene un ramal que se desprende de Potosí y viaja 329 km hasta la población de Villazón fronteriza con el Noroeste de la Argentina, Provincia de Jujuy.

Vincula Chile (Puertos de Arica e Iquique), Perú (Puerto de Ilo) con Argentina (Jujuy-Orán- Salta- Puerto de Rosario) cubriendo el tramo boliviano Desaguadero-La Paz-Oruro-Potosí- Bermejo.

Su importancia radica en que se constituye un nexo de vinculación entre las capitales de cuatro departamentos del país (La Paz, Oruro, Potosí y Tarija) y la ruta primordial para la vertebración



Norte-Oeste-Sur del país. Se alimenta del tráfico generado por el comercio entre los países de Bolivia y Argentina, desarrollando zonas deprimidas con potencial minero, hidrocarburos, agrícola y pecuario.

CORREDOR OESTE-SUR



Corredor Central Sur

Este el corredor no tiene ramales, su longitud total es de 1.039 km. Atraviesa el Chaco y los valles tarijeños y el altiplano del sur en Potosí. Busca vincular además el noroeste de Paraguay con el norte chileno. Se conecta con el corredor principal y el ramal del corredor Oeste Sur.

Tiene una extensión de 1.039 km, conecta Hito LX en el Suroeste del Departamento de Potosí, frontera con Ollague en el Noroeste de Chile, desde donde se puede acceder al puerto de Antofagasta.

Atraviesa el Centro Sur de Potosí y cruza Tarija por la mitad de este Departamento, hasta llegar a la población de Cañada Oruro frontera con el Departamento de Boquerón en el Noreste de Paraguay.

-----o-----

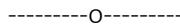


CORREDOR CENTRAL-SUR

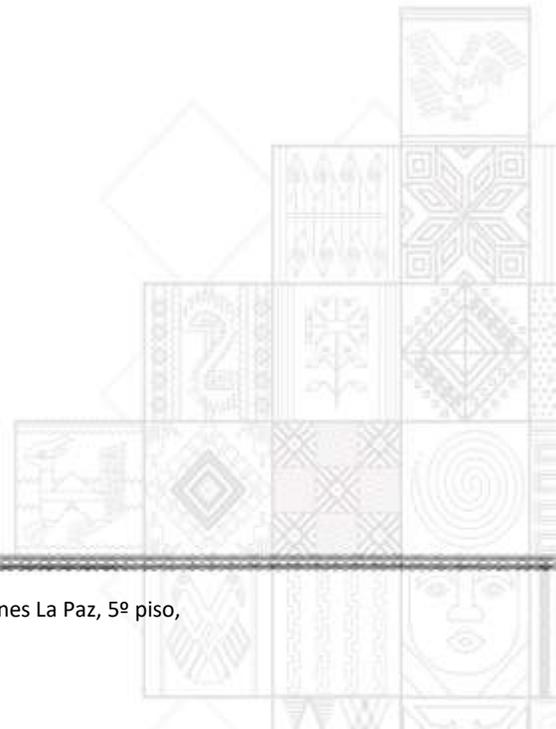


Eje de Integración Interna – Diagonal Jaime Mendoza

Con una longitud de 706 km la Diagonal Jaime Mendoza inicia en la ciudad de Oruro atravesando en diagonal el altiplano central, los valles centrales en el norte de Potosí y Chuquisaca y culmina en Cruce Ipati en las puertas del Chaco en Santa Cruz.

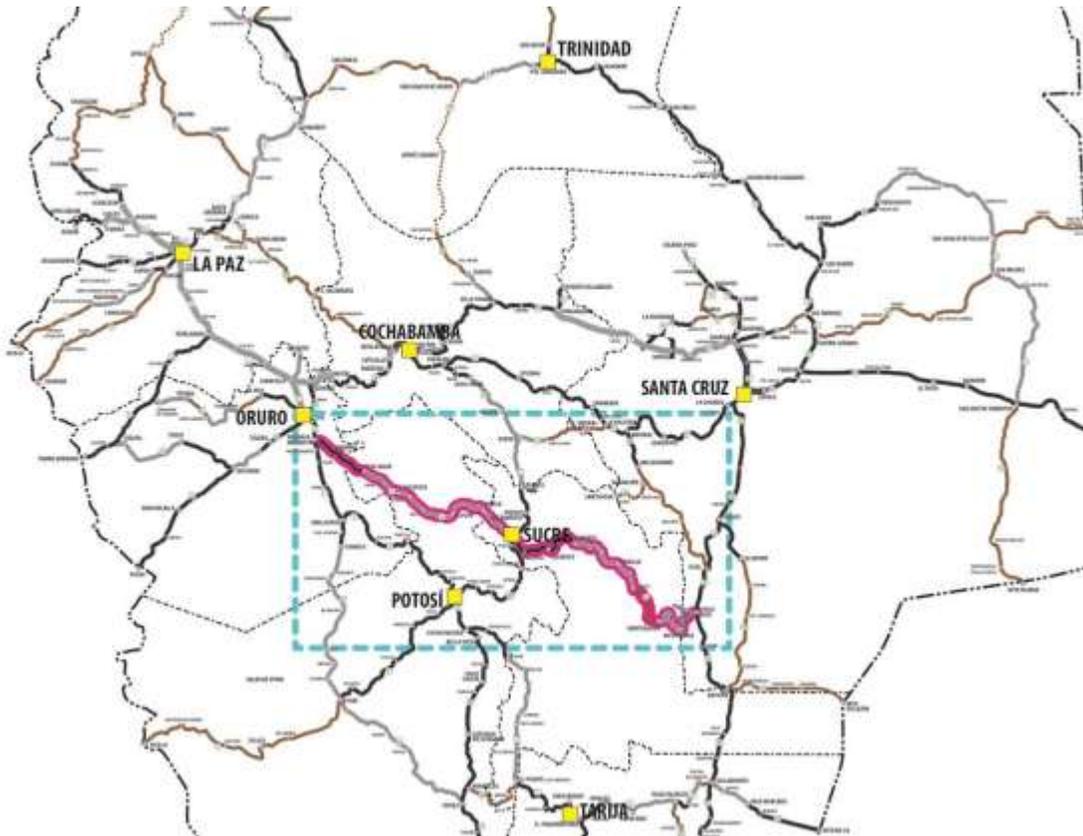


Pasar a la siguiente página...





DIAGONAL «JAIME MENDOZA»



Eje de Integración Interna “Y” de la Integración

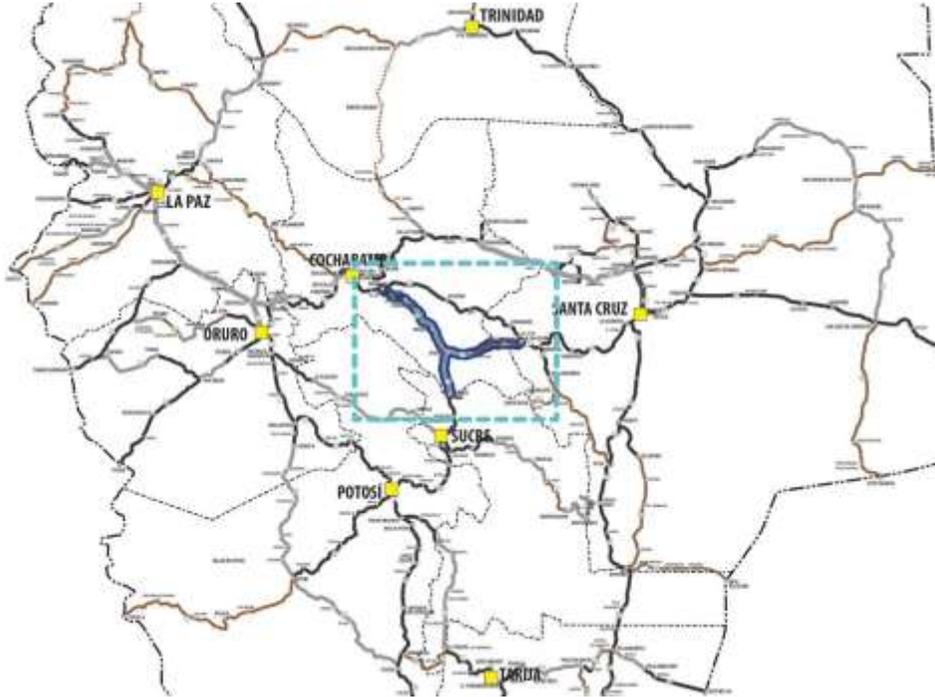
Tiene una longitud de 330,45 km. Vincula el cono sur cochabambino con el norte de Chuquisaca y los valles del centro este cruceño. Por su forma precisamente de letra Y, permitirá integrar a su vez el norte de Chuquisaca con los valles cruceños y viceversa.

---O---

Pasar a la siguiente página...



“Y” DE LA INTEGRACIÓN



Otros aspectos a consideración

La frecuencia de bloqueos es elevada en carreteras y caminos, por lo que habría que limitar o normalizar de alguna manera para minimizar los impactos que suponen en cuanto a tiempos de desplazamientos y costes asociados (mercancías perecederas, incompatibilidad de transbordos o intercambios modales por desajustes horarios, etc.). Además, estos bloqueos desincentivan al sector turismo, mercado que se quiere potenciar en Bolivia, lo cual da una idea de la importancia que supone este tema.

Movimiento de carga por modalidad carretero (millones de toneladas)



Fuente. Estudio de recolección de información y análisis sobre el desarrollo del transporte fluvial hacia el Océano Atlántico del Estado Plurinacional de Bolivia.2021



TRANSPORTE AÉREO

En lo que se refiere al Transporte Aéreo es necesario indicar la cadena de valor que debe ser considerada, en el desarrollo del mismo, centrándose en dos procesos fundamentales: Las a) Operaciones Aéreas y el b) Desarrollo y Mantenimiento Aeroportuario. Estos dos procesos constituyen la estructura misional de la organización ya que, a través de estos servicios, NAABOL capta los recursos para su operación.

Dentro de las a) Operaciones Aéreas, se encuentran comprendidas la: i) Navegación Aérea es el proceso que tiene como entrada el requerimiento de tener vuelos seguros, regulares, eficientes y eficaces. Cuyo proceso consiste en un complejo de actividades que garanticen el cumplimiento de normas de seguridad, en base a las regulaciones de la OACI, la DGAC, Programas de Confiabilidad de los Servicios a la navegación aérea y Programa de gestión de tránsito aéreo. La salida es la garantía de que los vuelos se han realizado con los niveles de confiabilidad que navegación aérea ofrece, ii) Comunicación, Navegación y Vigilancia, que permite contar con un sistema de alta confiabilidad compatible con los planes regionales de la CAR/SAM, comunicaciones satelitales y digitales; Implantar sistemas y equipos para el uso de GNSS para la navegación y Contar con un sistema de radarización aplicada a la FIR La Paz y apoyada con un sistema de multilateración debido a la situación geográfica de Bolivia y iii) Gestión Aeroportuaria, es el proceso que tiene como entrada el movimiento de pasajeros, y el requerimiento de las compañías aéreas; el proceso involucra la Seguridad Aeroportuaria, Salvamento y Extinción de Incendios, Servicios Especializados Aeroportuarios, Certificación de Aeropuertos. La salida es el resultado de la garantía de actividades de llegadas y salidas de pasajeros protegidos por la seguridad aeroportuaria, la protección de las operaciones seguras en tierra, y la garantía de aeropuertos operables para los procedimientos aeronáuticos requeridos.

Respecto b) Desarrollo y Mantenimiento Aeroportuario, en el marco de sus funciones debe: Para garantizar un servicio aeroportuario eficiente y eficaz es importante hacer un mantenimiento preventivo y correctivo de la infraestructura aeroportuaria debido al normal deterioro a causa del uso y de las inclemencias del tiempo, que se presenta en pistas, calles de rodajes, plataformas, zonas de seguridad, terminales de pasajeros y demás infraestructura aeroportuaria en todos los aeropuertos administrados por NAABOL. Los aeropuertos requieren en su infraestructura aeroportuaria de proyectos de mejoramiento y mantenimiento permanentes, con el fin de prestar un óptimo y adecuado servicio de acuerdo con los estándares y normativa aplicada para este efecto. Es necesario que navegación aérea coordine con esta área, para verificar las condiciones de la pista en uso o para coordinar la información de arribos despegues y otra información que es útil para los pasajeros y las compañías aéreas; también debe coordinar los procedimientos en situaciones de restricción de pistas por razones de mantenimiento u otras actividades².

² Extracto del Plan Estratégico de NAABOL 2021-2025.



La red de aeropuertos y aeródromos de Bolivia está conformada por 42 aeropuertos los cuales están administrados por NAABOL. A continuación, se visualiza la ubicación de los aeropuertos del Estado Plurinacional de Bolivia, destacando los tres principales aeropuertos internacionales:

MAPA DE DISTRIBUCIÓN DE LOS AEROPUERTOS EN BOLIVIA



Otro aspecto importante es la evolución del sector con relación al transporte de pasajeros por modo aéreo y las perspectivas que se tienen hacia el nuevo quinquenio, tomando en cuenta la contracción que atravesó el sector en la gestión 2020 por efectos de la pandemia.

El transporte de pasajeros a nivel nacional e internacional ha tenido un comportamiento sostenido hasta la gestión 2019, siendo que de la gestión 2015 al 2019 se ha transportado a nivel nacional de 2.855.301 a 3.466.715 pasajeros, representando un crecimiento 22% y se ha transportado a nivel internacional de 1.416.647 a 1.511.853 pasajeros que representa un crecimiento del 7%. Sin embargo en la gestión 2020 por efectos de la Pandemia del COVID 19 existió una contracción significativa del transporte aéreo, disminuyendo el transporte de pasajeros a nivel nacional en 51% con relación a la gestión 2019 y en caso del transporte de los pasajeros a nivel internacional en fue del 68%.

En la gestión 2021, según datos preliminares de la Dirección General de Aeronáutica Civil, a nivel nacional se llegó a transportar por vía aérea un total de 3.333.308 pasajeros y a nivel internacional se transportaron un total 606.116 pasajeros, mostrando un crecimiento con relación a la gestión anterior en un 73% a nivel nacional y 90% a nivel internacional.

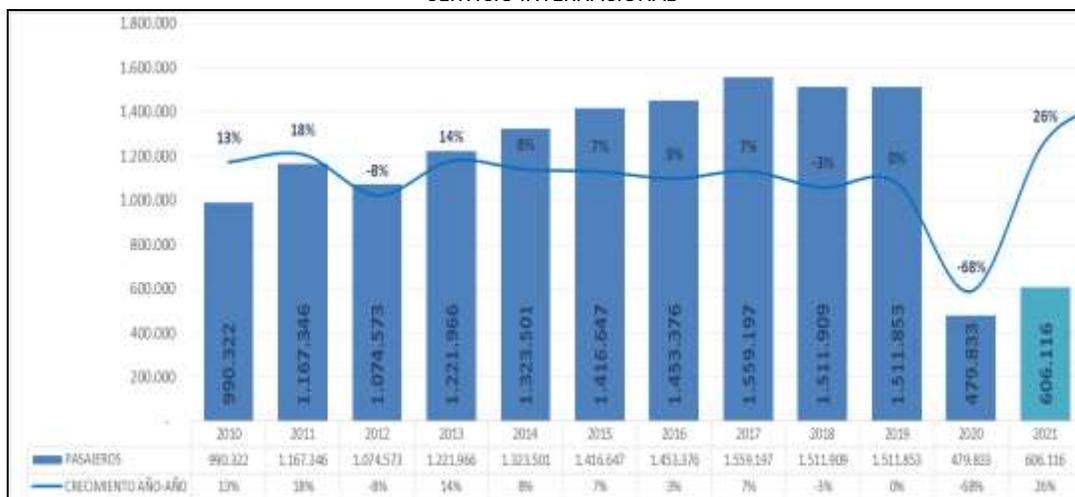


EVOLUCIÓN DEL TRANSPORTE DE PASAJEROS 2010-2021
TRÁFICO ORIGEN/DESTINO
SERVICIO NACIONAL



Fuente: Datos de la Dirección General de Aeronáutica 2021 (Datos preliminares 2021)

EVOLUCIÓN DEL TRANSPORTE DE PASAJEROS 2010-2021
TRÁFICO ORIGEN/DESTINO
SERVICIO INTERNACIONAL



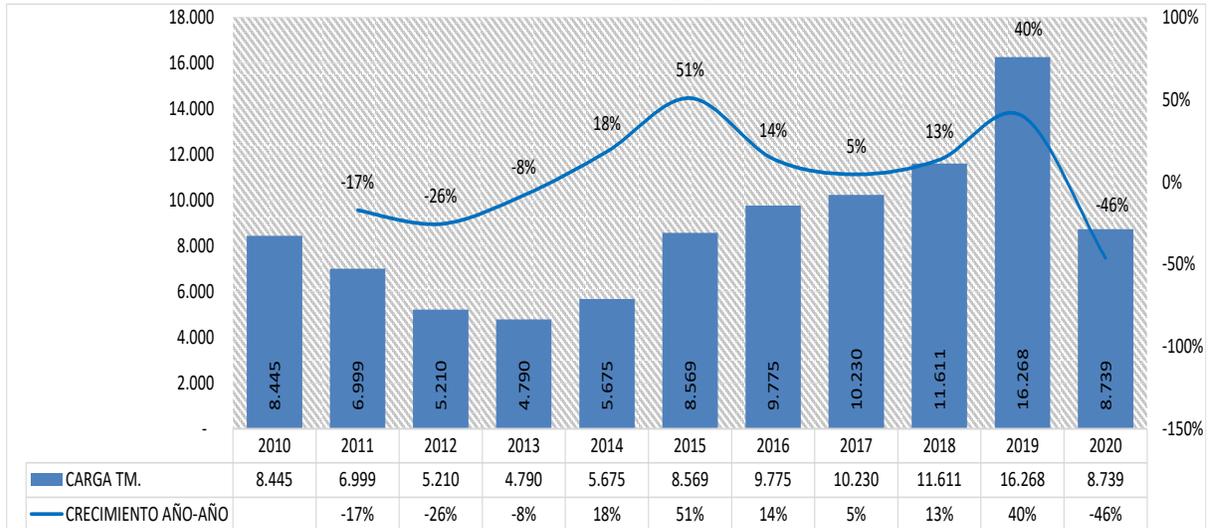
Fuente: Datos de la Dirección General de Aeronáutica 2021 (Datos preliminares 2021)

Respecto al transporte de carga vía aérea se contó con un comportamiento dinámico hasta la gestión 2019 en el que se alcanzó el movimiento de 8.739 TM de carga transportada a nivel nacional y 11.075TM de carga transportada a nivel internacional. En la gestión 2020 el servicio se vio afectado principalmente con relación al transporte de carga a nivel nacional reportándose una



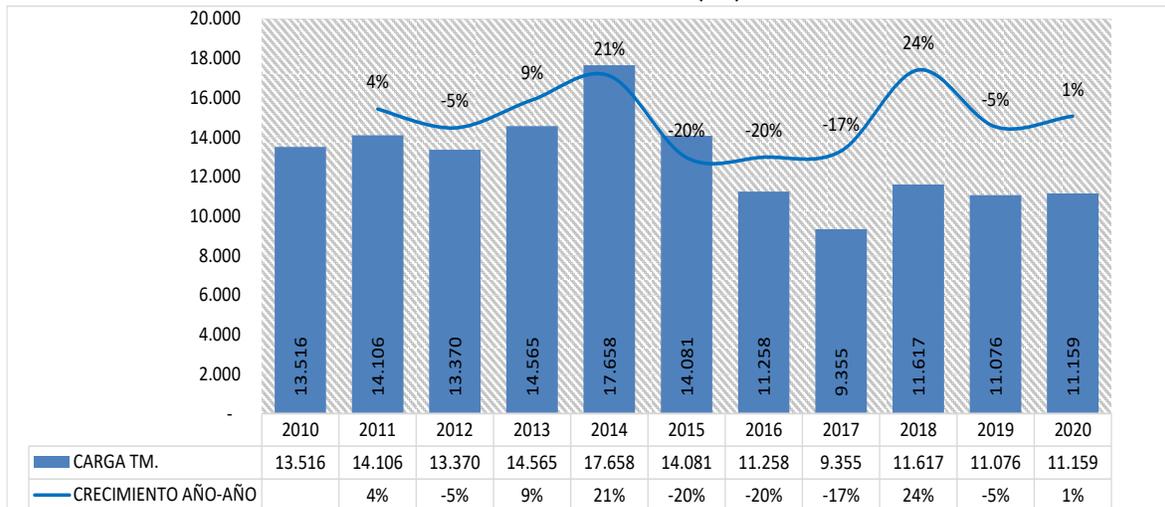
caída del 46% respecto a la gestión anterior y con relación al movimiento de carga a nivel internacional se contó con un crecimiento mínimo del 1%.

EVOLUCIÓN DEL TRANSPORTE DE CARGA 2010-2020
TRÁFICO ORIGEN/DESTINO
SERVICIO NACIONAL (TM)



Fuente: Con base a datos de la Dirección General de Aeronáutica

EVOLUCIÓN DEL TRANSPORTE DE CARGA 2010-2020
TRÁFICO ORIGEN/DESTINO
SERVICIO INTERNACIONAL (TM)



Fuente: Con base a datos de la Dirección General de Aeronáutica

A nivel de las operaciones aéreas es importante señalar que al 2019 se contaba con 22 líneas aéreas que operaban en el país, pero por efectos de la pandemia COVID-19 en la gestión 2020 ha afectado a la rentabilidad de las líneas aéreas, motivo el cual muchas de ellas dejaron de operar, cerrando la



gestión 2020 con 15 líneas aéreas con operaciones en Bolivia. Esta situación denota la importancia de reactivar el sector aéreo para su recuperación en hacia el 2025.

A nivel de la inversión pública en aeropuertos en la gestión 2021 se ha concluido con las obras en mejoramiento y ampliación de los Aeropuertos de Cobija y Trinidad y a la vez se realiza la dotación de equipamiento en el marco del Programa de Infraestructura Aeroportuaria ejecutado por la Unidad Técnica Aeroportuaria. Es importante considerar que estas infraestructuras fueron ejecutadas para que dichos aeropuertos cumplan con estándares de seguridad operacional y puedan prestar los servicios adecuados a los operadores y usuarios del servicio aéreo, siendo el siguiente paso a realizar la certificación de ambos aeropuertos.

A través del Gobierno Autónomo Departamental del Beni, con financiamiento de la UPRE se ha concluido con la ejecución del Mejoramiento del Aeropuerto de Guayaramerin con intervenciones en el lado tierra de una nueva terminal de pasajeros, la construcción del Edificio Servicio Extinción de Incendios (SEI) y Torre de Control.

También se realizó la entrega de la ampliación de la terminal de pasajeros del Aeropuerto Internacional de Viru Viru, obras ejecutadas por exSABSA.

Aún existe el reto de mejorar, ampliar y equipar los aeropuertos de manera coordinada entre las entidades del sector aéreo, incorporando el accionar del nivel territorial de acuerdo a sus competencias y de manera coordinada con el nivel central.

En relación a los tres aeropuertos principales de Bolivia Viru Viru, Jorge Wilstermann y El Alto estos se encuentran a cargo de la administración de NAABOL.

En tema de seguridad operacional, el Estado Plurinacional de Bolivia alcanzó en noviembre de 2021 una implementación efectiva del 92.32% en materia de Seguridad Operacional, tras conocer el resultado preliminar de la Misión de Validación Coordinada de la OACI (ICVM), la calificación más alta en la historia de la Aviación Civil del país y una de las mejores en toda la región.

A través de la política de mejora continua, Bolivia incrementó el nivel de implementación efectiva en materia de Seguridad Operacional al atender satisfactoriamente 118 constataciones de 160 preguntas de protocolo observadas en la Auditoría USOAP 2019, en la que se obtuvo un 77.48% de calificación.

Estas preguntas satisfactorias consiguieron que Bolivia supere el máximo histórico de 86.79%, obtenido en 2016.

Calificación de las Auditorías de Seguridad Operacional

AÑO	2008	2013	2016	2019	2021
IMPLEMENTACIÓN EFECTIVA	74%	68%	86%	77%	92,32%



Fuente. DGAC

TRANSPORTE FERROVIARIO

El sistema ferroviario boliviano se caracteriza principalmente por la dualidad existente en la red ferroviaria, con dos ejes sin conexión entre ellos que divide el territorio en dos zonas diferenciadas, la zona oriental y la zona occidental, denominándose cada una de ellas como Red Oriental y Red Andina, que en total suman una longitud de vía de 3.522 km.

La Red Oriental consta de 1.246 km aproximadamente, y es operada y administrada por la empresa privada "Ferroviaria Oriental S.A" (FOSA), de acuerdo a contratos suscritos por el Estado Boliviano que permite la concesión de los servicios. La Red Andina, por su parte, cuenta con aproximadamente 2.276 km. Esta red es operada por la empresa "Ferroviaria Andina S.A." (FCA S.A).

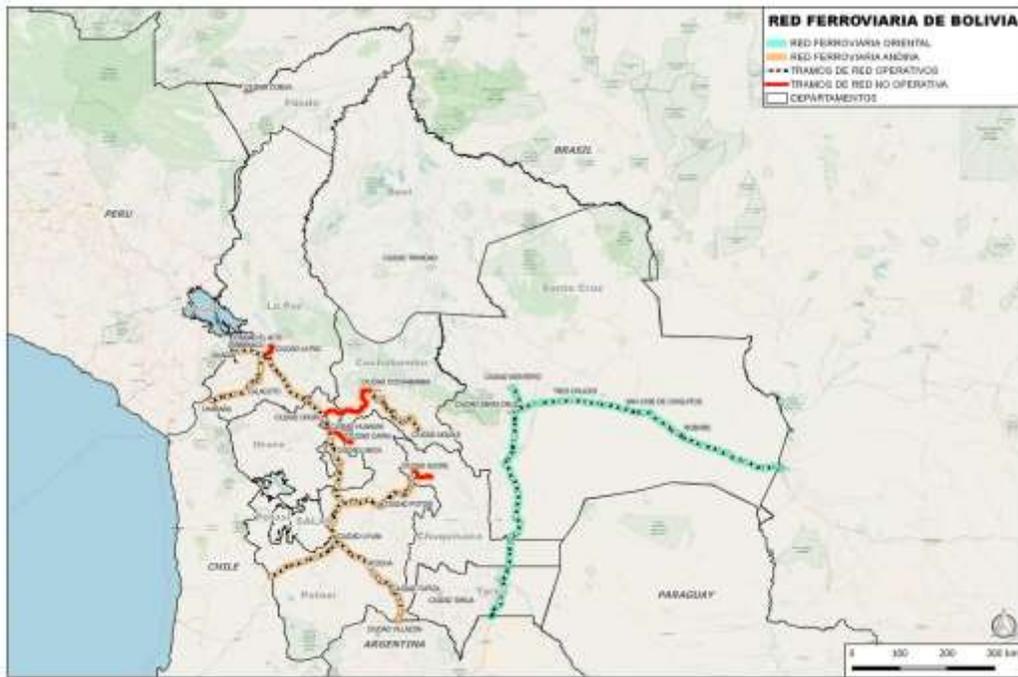
Aunque la red ferroviaria es operada por empresas privadas, es el Estado Boliviano, a través de la Empresa Nacional de Ferrocarriles, quien mantiene la propiedad de las vías e instalaciones, además de percibir las tasas de regulación, alquiler del material rodante y licencias. Se trata pues, de una concesión, en la que cada una de las empresas se compromete a dar servicio de acuerdo con lo estipulado en el contrato, en sujeción a la regulación de la Autoridad de Regulación y Fiscalización de Telecomunicaciones y Transportes (ATT), en los que se incluyen los deberes de custodia, vigilancia, conservación y mantenimiento de la red ferroviaria. En el siguiente gráfico, podemos ver la distribución por departamentos tanto de la Red Andina como de la Red Oriental.

La Red Andina administra 2.276 km siendo fundamentalmente un ferrocarril de montaña con líneas de trocha métrica y que presenta pendientes muy pronunciadas alcanzando un máximo de 3%. La capacidad portante de la vía y las condiciones del material rodante permiten una carga por eje del orden del 15 ton/eje.

De los 2.276 km. de red: 1.834 Km. están operativos, 230 km. no están operativos y 212 km. están desafectados. La red ferroviaria en Bolivia es su totalidad es de ancho métrico:



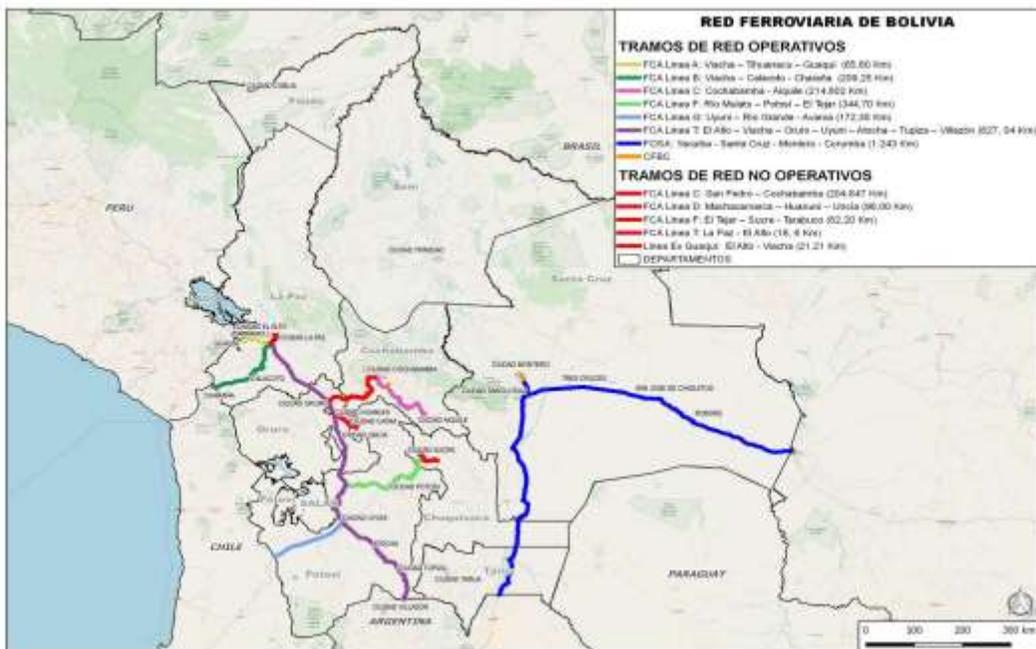
GRÁFICO. RED FERROVIARIA DE BOLIVIA



Fuente. ATT

Los tramos operativos de la red ferroviaria boliviana son los siguientes:

GRÁFICO. RED FERROVIARIA DE BOLIVIA (TRAMOS OPERATIVOS Y NO OPERATIVOS)



Fuente. ATT



La red ferroviaria boliviana da servicio a 7 de los 9 departamentos del Estado Plurinacional de Bolivia. La red oriental da servicio a 3 departamentos (Santa Cruz, Chuquisaca y Tarija) y la red Andina a 5 departamentos (Potosí, La Paz, Oruro, Chuquisaca y Cochabamba).

Es importante señalar que una de las grandes tareas que ya se encuentran encaminadas es la de contar con un Corredor Ferroviario Bioceánico de Integración, teniendo en cuenta las siguientes consideraciones:

- Uniformidad de trocha métrica a lo largo de todo su recorrido.
- Integración de nueve estados, departamentos y regiones en Brasil, Bolivia y Chile con un área de influencia de 1.480.226 km².
- Conexión del puerto brasileño de Santos, principal puerto de América Latina, con los puertos chilenos de Arica, Antofagasta y Mejillones.
- Vinculación intermodal con la Hidrovía Paraguay-Paraná sobre el río Paraguay en Puerto Quijarro (Bolivia)/Corumbá (Brasil) y la Hidrovía Tiete-Paraná sobre el río Paraná en Tres Lagoas (Brasil).
- Presencia de importantes yacimientos de mineral de hierro y manganeso cercanos a la frontera entre Brasil y Bolivia, entre ellos el Cerro Mutún, en Bolivia, considerado el más importante a nivel mundial.³

La inventariación que debe realizar la Empresa Nacional de Ferrocarriles contempla 4 fases: (1) Identificación, (2) Levantamiento topográfico, (3) Saneamiento y (4) Revalúo. Durante el quinquenio 2016-2020 se tuvo un avance significativo en la primera fase, toda vez que se ha realizado la identificación de estaciones, casas cuadrilla, depósitos y otros de los Ramales Oriental y Occidental.

El cuadro resumen de la primera fase de inventariación se presenta a continuación:

1RA FASE - RED ORIENTAL (95%)	
LINEA	IDENTIFICACIÓN DE ESTACIONES Y OTROS
Norte	Bimodal (Sta.Cruz) - Yapacaní (Punta Rieles)
Este	(Bimodal Sta.Cruz) - Corumbá (Puerto Quijarro)
Sur	Yacuiba - Bimodal (Sta. Cruz)
1RA FASE - RED OCCIDENTAL (31%)	
LINEA	IDENTIFICACIÓN DE ESTACIONES Y OTROS
1	Viacha - Guaqui
2	Viacha - Charaña
3	Viacha - Oruro

Fuente. ENFE

³ Extracto Insumos para elaborar una estrategia que facilite la Integración Ferroviaria de Suramérica. COSIPLAN 2017.



TRANSPORTE, FLUVIAL Y LACUSTRE

La región amazónica está constituida por ríos y arroyos que comprenden a los departamentos de Cochabamba, Santa Cruz, Pando, Beni y La Paz que fluyen en su mayoría hacia los ejes principales con 2.900 Km. De ríos navegables y a los ejes o vía secundarias con 2.000 Km. Entre los ríos de los ejes principales figuran en orden de importancia el Ichilo-Mamoré, Beni, y el río Madre de Dios, y como vías secundarias se tiene el río Itenez, Tahuamanu, Orthon, el Yacuma y el eje de los ríos San Luis, San Pablo, Itonamas.

De los ejes fluviales nombrados, el principal es el Ichilo-Mamoré que tiene una navegación de 1.430 Km. Entre los puertos terminales de Puerto Villarroel y Sucre, le sigue el río Beni con 720 Km. Desde Puerto Salinas a Riberalta, continuando hasta Cachuela Esperanza con 131 Km. El río Madre de Dios vincula Puerto Heath con Riberalta con 483 Km. Y Puerto Maldonado en la República del Perú a 100 Km., aguas arriba de Puerto Heath.

Eje Ichilo-Mamoré

El eje Ichilo-Mamoré, es el que presenta el mayor movimiento de carga en el ámbito nacional. Sus afluencias fluviales hacen de este eje el de mayor tránsito, uniendo puertos importantes como Puerto Villarroel (Cochabamba), Puerto Almacén (Trinidad) y Puerto Sucre (Guayanamerín).

Eje Beni-Madre de Dios-Orthon

Cuenta con un sistema de tres grandes hidrovías, Ríos: Beni, Madre de Dios y Orthon. El Río Beni va desde Puerto Linares en el departamento de La Paz; Puerto Motor, Puerto Riberalta hasta Puerto Cachuela Esperanza en el departamento del Beni con una longitud de 1.028 Km.

El Río Madre de Dios va desde Puerto Maldonado en el Perú hasta Puerto Heath en Bolivia y desde Puerto Heath hasta Riberalta con una longitud aproximada de 600 Km.

El Río Orthon va desde Puerto Rico hasta la confluencia Río Orthon-Río Beni, con una longitud de 315 Km.

Hidrovía Paraguay-Paraná

Es la vía más importante para el acceso de Bolivia al océano Atlántico. El sistema hidrográfico Paraguay-Paraná tiene una extensión de 3.442 Km. Desde sus cabeceras en el puerto de San Luis de Cáceres (interior del Estado de Mato Grosso del Norte de Brasil) hasta el delta de los ríos Paraná a la altura del puerto uruguayo de Nueva Palmira (desembocadura del río Uruguay en el río de la Plata), permitiendo el acceso de Bolivia al mercado brasilero, partiendo de Puerto Suárez (Bolivia) y llegando a Cáceres en Brasil.

Cuadro. PUERTOS HIDROVÍA PARANA-PARAGUAY

RIO	PUERTO		DISTANCIA (KM)
Paraguay	Gravetal (Bol.)	Cáceres (Bra.)	693
Paraguay	Puerto Suárez (Bol.)	Puerto Busch (Bol.)	239
Paraguay	Puerto Busch (Bol.)	Asunción (Par.)	894
Paraguay	Puerto Busch (Bol.)	Formosa (Arg.)	1.077
Paraná	Puerto Busch (Bol.)	Rosario (Arg.)	2.194
Paraná	Puerto Busch (Bol.)	Buenos Aires (Arg.)	2.614

Fuente: Dirección Nacional de Marina Mercante. 2017



Canal Tamengo

Como Hidrovía navegable secundaria se encuentra el Canal Tamengo. Se constituye en el acceso boliviano desde Laguna Cáceres al Río Paraguay con la presencia de dos puertos: Central Aguirre y Gravetal.

El comercio de granos, especialmente soya es uno de los productos más significativos para el puerto Aguirre. En este puerto se manejan tres tipos de carga diferentes: el granelero, el de líquidos y la exportación de azúcar.

En promedio de exportaciones por la Aduana de Puerto Suárez de la información del INE de Bolivia para los años 2010-2017, Bolivia por la Hidrovía Paraguay – Paraná, exporta más de 1.000.000 de toneladas anuales de soya. Si se desarrolla Puerto Busch, además de contar con un acceso soberano al Río Paraguay y por las condiciones de profundidad permitiría la operación de embarcaciones de mayor calado.

A mediano y largo plazo se prevé la consolidación de un polo de desarrollo en la región de El Mutún, que incluye las obras de infraestructura de transporte: conexión vial entre Puerto Suárez y Puerto Busch, el desarrollo portuario, la conclusión de la carretera que une Santa Cruz con Puerto Suárez y el ramal ferroviario Motacucito-Puerto Busch.

La construcción de plantas termoeléctricas y otras que permitirían la industrialización del gas (urea y fertilizantes), y el desarrollo del proyecto minero de El Mutún. La concreción de estos proyectos haría que el transporte sobre la Hidrovía Paraguay-Paraná se incremente notablemente.

Cuenca Endorreica del Lago Titicaca

El transporte lacustre se realiza fundamentalmente en el Lago Titicaca que tiene en Guaqui su único puerto.

Debido a que el lago Titicaca, por su ubicación, historia (lago sagrado de Los Incas) y la característica que tiene al ser el lago navegable más alto del mundo, es un lugar turístico, posee una flota mercante conformada en su mayoría por embarcaciones de recreo, deportivas y pasajeros y no tiene un movimiento de carga elevado, pese a conectar Bolivia con Perú.

Caracterización de los principales puertos fluviales

En el presente acápite se incluye una caracterización de los principales puertos de Bolivia, según la información recopilada por distintas fuentes de información, fundamentalmente SEMENA y la Dirección General de Transporte Terrestre, Fluvial y Lacustre del Viceministerio de Transportes.

Pasar a la siguiente página...



Cuenca Amazonas

	PUERTOS	CARACTERISTICAS	EQUIPAMIENTO
1	<p>GUAYARAMERÍN</p> 	<p>1 Rampa de atraque que sirve para el movimiento de pasajeros de navegación transversal, puesto que se trata del cruce desde puerto boliviano a puerto brasilero y viceversa.</p>	<p>Ninguno</p>
2	<p>PUERTO VILLARROEL</p> 	<p>1 muelle longitudinal para la exportación platanal.</p>	<p>Grúa móvil y tractores.</p>
3	<p>PUERTO TRINIDAD</p> 	<p>1 muelle precario. Su mayor actividad es turística aunque no hay muchos turistas en la zona.</p>	<p>Ninguno</p>



Cuenca Cerrada Lacustre

	PUERTOS	CARACTERÍSTICAS	EQUIPAMIENTO
1	GUAQUI 	Puerto administrado por la Armada Boliviana siendo un puerto de transporte y paseo turístico de personas.	1 embarcación turística.
2	HUATAJATA 	1 Muelle vertical de atraque para transporte de pasajeros perteneciente a la Empresa Crillon Tours.	4 Embarcaciones Turísticas
3	CHUA 	1 Atracadero Vertical para transporte de pasajeros perteneciente a la Empresa Crillon Tours.	Embarcaciones Turísticas



Cuenca del Plata (Puerto Quijarro)

	PUERTOS	CARACTERISTICAS	EQUIPAMIENTO
1	<p>PUERTO JENNEFER</p> 	<p>3 Terminales Portuarios con sus respectivos muelles longitudinales para realizar la Exportaciones de: Clinker, granos, harina de soya, aceite de soya y girasol.</p>	<p>4 Silos, 2 cintas transportadoras, tubos de transvase de aceite, tractores retroexcavadores, camiones.</p>
2	<p>PUERTO GRAVETAL BOLIVIA S.A.</p> 	<p>3 Muelles longitudinales para realizar la Exportaciones de: granos, harina de soya, aceite de soya y girasol. Importación de combustible</p>	<p>6 Silos, cintas transportadoras, tubos de transvase de combustible, tractores, camiones.</p>
3	<p>PUERTO DE CENTRAL AGUIRRE</p> 	<p>3 Muelles longitudinales para realizar la Exportaciones de: carga general, granos, harina de soya, aceite de soya y girasol. Importación de carga general, combustible, malta y líquidos.</p>	<p>4 Silos, cintas transportadoras, tubos de transvase de combustible, tractores, camiones</p>
4	<p>PUERTO BUSCH. EMPRESA SIDERÚRGICO DEL MUTÚN</p> 	<p>1 Muelle Longitudinal realiza la exportación del hierro.</p>	<p>Cinta Transportadora, tractores, camiones</p>

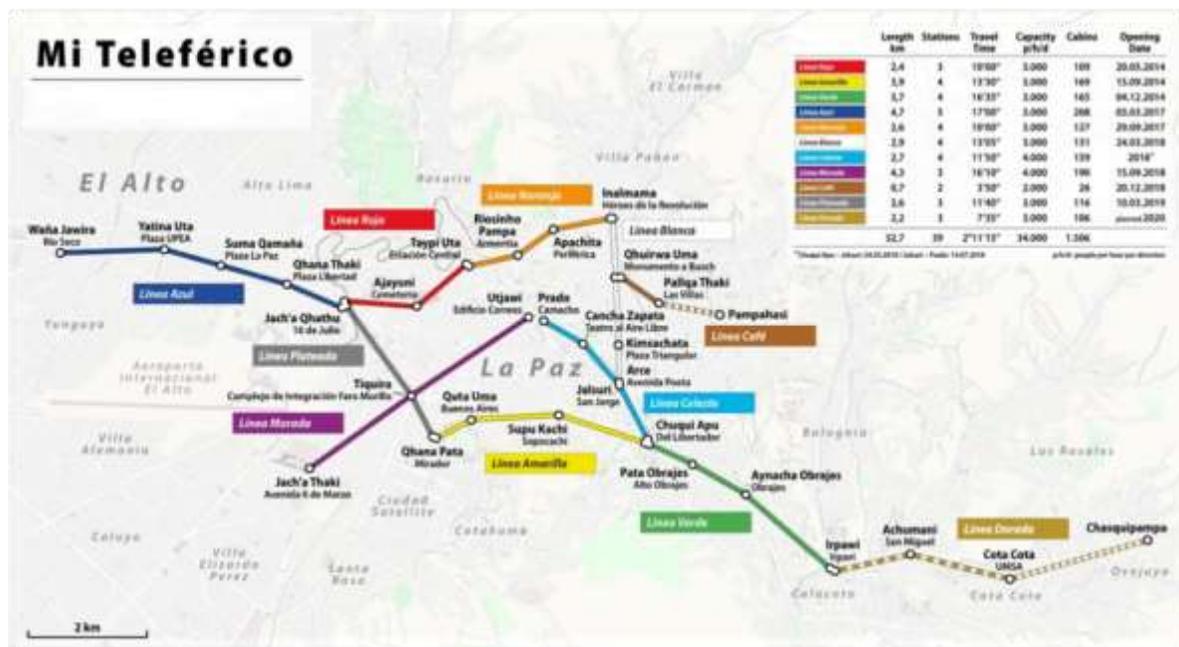


TRANSPORTE URBANO

Transporte por Cable Urbano – Teleférico

La Empresa Estatal de Transporte por Cable “Mi Teleférico” – EETC MT, fue creada a través del Decreto Supremo N° 1980 de 23 de abril de 2014, como una Empresa Estatal encargada de la administración del sistema de transporte por Cable urbano Teleférico La Paz - El Alto, que une las ciudades de La Paz y El Alto, así como una línea turística en Oruro en Bolivia. La primera de sus líneas inició operaciones el 30 de mayo de 2014.

Al concluirse las tres primeras líneas se convirtió en la red de teleféricos de transporte urbano más largo del mundo. El 9 de marzo de 2019 se inauguró la última línea correspondiente a la segunda fase de implementación: la Línea Plateada, que cerró el circuito denominado Red de Integración Metropolitana, y se convirtió en la décima línea en funcionamiento.



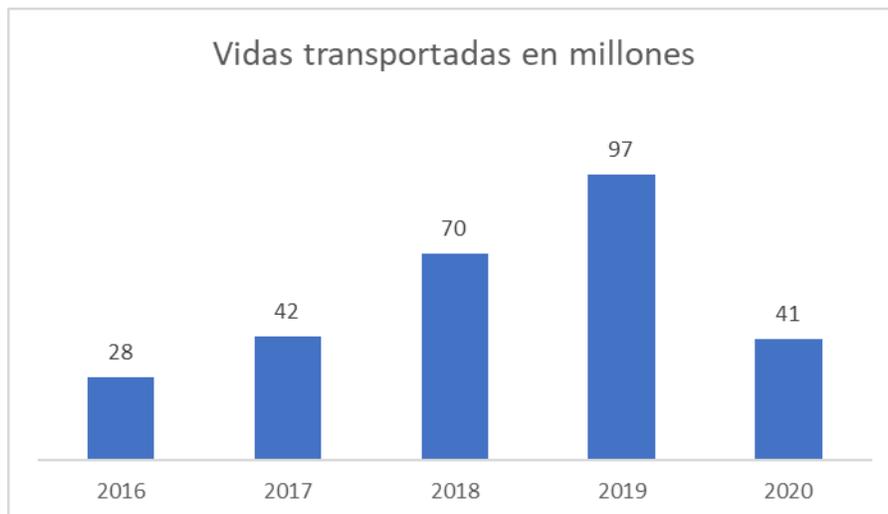
Fuente. EETC MT

El Sistema se planteó como respuesta a diversos problemas del área metropolitana de La Paz, conformada por las ciudades de La Paz y El Alto, que contaban con un precario servicio de transporte público que no daba respuesta adecuada a la creciente demanda de los usuarios y los gastos significativos en tiempo y dinero que implica el movilizarse entre ambas ciudades, además del tráfico caótico y con altos niveles de contaminación ambiental y auditiva que generaban, la creciente demanda de gasolina y diésel, que son subvencionadas por el Estado. El servicio permitió la conexión efectiva de la ciudad de La Paz a una altura promedio de 3600 msnm que posee una intrincada topografía, rodeada de cadenas montañosas y ríos diversos con la ciudad de El Alto asentada en una planicie ubicada a 4100 msnm, reduciendo tiempos y costos de viaje, entre otros beneficios, de los cuales se destacan los siguientes:



Por el Uso del Medio	No emite gases de efecto invernadero. Protege la salud de los usuarios.
Congestión Terrestre	Sistema de Transporte que viaja por aire con cabinas constantes, por lo que no sufre por congestiones. 3.000 pasajeros hora sentido ininterrumpidamente. Ruido en cabinas se encuentra por debajo de niveles normales.
Rutas	Rutas aéreas genera nuevas alternativas de viaje. Las nuevas rutas aéreas, permite reducir la congestión terrestre por usuario y por ruta.
Accidentes	Se evitan los choques ente unidades de transferencia, asimismo no se reportan hechos delictivos en instalaciones.
Desarrollo económico	Se desarrolla más centros comerciales y de diversión en alrededores de las Estaciones. Permite la articulación de centros comerciales, culturales y sociales. Se evita el consumo de combustibles, lo cual por un lado reduce la contaminación ambiental, y la subvención estatal por este concepto. ⁴

Desde el inicio de sus operaciones, la EETC-MT ha mantenido una tendencia de crecimiento positiva hasta la gestión 2020, donde se observa una caída del 58%.



Fuente. EETC MT

El promedio diario de pasajeros transportados en la gestión 2019 alcanzaba a 273.103 vidas, el cual fue seriamente afectado por los efectos sistémicos políticos y de riesgo país suscitados por el Golpe de Estado y la pandemia del COVID 19 afectando seriamente la estabilidad de la empresa.

⁴ Extracto Plan Estratégico Institucional EETC MT.



A la fecha se tienen preparados diferentes proyectos para continuar con el desarrollo de nuevas líneas y extensión de las existentes, que permitan beneficiar a todos los usuarios del área metropolitana de las ciudades de La Paz y El Alto.

Tren Metropolitano Cochabamba

El Tren Metropolitano Cochabamba “denominado Mi Tren” es un sistema de tren ligero que se encuentra en construcción, ubicado en el área Metropolitana de Cochabamba que une los Municipios de Sacaba, Cercado, Colcapirhua, Quillacollo, Vinto y Sipe Sipe con una longitud de 40,3 km.

El tren eléctrico ecológico responderá a las necesidades de las familias que habitan en los seis municipios, situados en el corazón de Bolivia. Poseerá 13 estaciones, de ellas una será la estación central, con una capacidad de transportar a 200 viajeros. La velocidad del tren eléctrico alcanzará hasta los 80 km por hora.

De acuerdo con el proyecto de construcción, la obra está enmarcada en tres tramos: Verde que involucra Sipe Sipe – Estación San Antonio, es decir, 27,37 km. aproximadamente. El tramo amarillo desde Cruce Río Rocha – Av. Sajama – Castillo figurada en 7,74 km y finalmente, el tramo rojo de la Estación de San Antonio a la de Facultad de Agronomía de la Universidad Mayor de San Simón (UMSS) en total 5,26 km.





4. Identificación de problemas y desafíos futuros

PROBLEMAS		DESAFÍOS
TRANSPORTE TERRESTRE		
1	Incumplimiento de las entidades territoriales autónomas en los aportes locales para la ejecución de los proyectos de inversión.	Buscar alternativas que permitan acelerar las gestiones de financiamiento externo.
2	Requerimientos recurrentes que solicitan la inclusión de nuevos tramos (Ya sea municipales o vecinales) a la Red Vial Fundamental y la construcción de carreteras que no corresponden a las competencias de la Entidad.	Garantizar la transferencia de recursos comprometidos por los Gobiernos Autónomos Departamentales.
3	Pocas acciones destinadas al análisis de alternativas para generar recursos adicionales por la explotación del derecho de vía de la Red Vial Fundamental.	Las cuotas comprometidas por el Tesoro General de la Nación deberán desarrollarse en los plazos comprometidos.
4	Resistencia por parte de algunas comunidades a la explotación de áridos y agregados en la ejecución de proyectos viales, factor que dificulta el avance de obras.	Mejorar el cobro de peajes y pesajes en la Red Vial Fundamental.
5	Resistencia de los choferes a la aplicación de un nuevo tarifario de peajes, restringiendo la posibilidad de ampliar el volumen de recursos a destinarse a conservación vial.	Incrementar la conexión carretera en sus distintos niveles.
6	Empresas constructoras con iliquidez financiera que provocan desfases en la ejecución de obras en relación al cronograma inicial.	Operativizar la Ley de Pesos y Dimensiones Vehiculares.
7	Poca oferta de empresas que tengan la capacidad técnica y financiera para ejecutar proyectos viales.	Generar propuestas de reubicación e implementación de nuevas estaciones de peaje.
8	Dilación en la liberación de derecho de vía debido a la falta de documentación de los afectados y otros.	
9	Falta de mecanismos de control y supervisión en las estaciones de peaje y control de pesos y dimensiones.	
TRANSPORTE AÉREO		
1	Deficiencias en la infraestructura aeroportuaria.	Desarrollo de mejoras, mantenimiento, ampliación y/o construcción de infraestructura aeroportuaria.
2	Reducidas rutas y frecuencias de vuelos aéreos.	Incrementar las rutas y frecuencias de vuelos.
3	Mejorar el soporte de aeronavegación y seguridad operacional existente.	Contar con equipamiento aeronáutico moderno y actualizado.
TRANSPORTE FERROVIARIO		
1	Contar con inversión para la construcción de tramos faltantes para el desarrollo del Corredor Ferroviario Bioceánico de Integración.	Gestionar el desarrollo de la Administradora de Infraestructura Ferroviaria.
2	Contar con inversión para habilitar tramos no	Concluir con la inventariación llevada a cabo por



PROBLEMAS		DESAFÍOS
	operativos.	ENFE.
3	Falta de uniformidad de ancho de vía férrea con el vecino país del Perú.	Conectar las redes ferroviarias oriental y occidental.
4		Establecer los criterios de clasificación y clasificar las líneas férreas de la Red Fundamental.
TRANSPORTE ACUÁTICO		
1	Falta de desarrollo y mantenimiento de vías navegables.	Fomentar el desarrollo y mantenimiento de vías navegables.
2	Complejidad de articulación de competencias al encontrarse bifurcadas en distintas entidades.	Contar con una unificación y liderazgo de acciones con objetivos comunes.
3	Reducida infraestructura portuaria.	Fomentar el transporte fluvial como una vía
4	Prolongado tiempo sin realizar acciones e iniciativas sustanciales para promover las vías navegables.	Gestionar el desarrollo y mejoramiento de infraestructura portuario.
TRANSPORTE URBANO		
1	Elevado costo de mantenimiento y/o reparación.	Fomentar el uso del Teleférico, Tren Metropolitano y otros medios de transporte en la población.
2	Contar con una definición de trazado de la línea amarilla del Tren Metropolitano de Cochabamba.	Desarrollo de la complementariedad en el uso del transporte aéreo por cable y del tren urbano.
TRANSVERSALES		
1	Falta de actualización y mejoras en los estándares de calidad, seguridad y medio ambiente en las distintas modalidades de transporte.	Contar y mejorar con estándares de calidad, seguridad y medio ambiente en las distintas modalidades de transporte.
2	Ausencia de mecanismos formales y permanentes de coordinación en el sector público y privado.	Mejorar el nivel de coordinación entre los diferentes actores del sector público y privado, a través de Consejos, Comités u otro tipo de mecanismos de coordinación efectiva.
3	Falta de un sistema automatizado integral que permita responder en oportunidad y calidad los requerimientos técnicos, administrativos y de financiamiento externo.	Contar con una canalización de información a través de una instancia que filtre los requerimientos y pueda dar respuesta a los mismos.
4		Contar con una estandarización de la información técnica, administrativa y de financiamiento externo, a través de la canalización de información y el manejo de un sistema automatizado integral.
5		Contar con una mayor cantidad de personal especializado para una operación segura y eficiente en la prestación de servicios relacionados con el transporte.



5. POLÍTICAS Y LINEAMIENTOS ESTRATÉGICOS

POLÍTICA ESTRATÉGICA DEL SECTOR	LINEAMIENTO ESTRATÉGICO	CR	RESULTADO	CA	ACCIÓN
Desarrollar e Impulsar la vinculación interna y la integración externa con un sistema de transporte integral para garantizar el acceso en condiciones de equidad, calidad, seguridad y sostenibilidad del servicio de transporte de personas y bienes en favor de los usuarios, asimismo, para desarrollar la integralidad y complementariedad de las diferentes modalidades de transporte y la logística a fin de generar mejores condiciones socio productivas.	1. Promover el desarrollo y articulación de infraestructura del sector transportes en sus distintas modalidades en coordinación con entidades públicas y privadas.	3.3.1	Se ha dotado de mayor infraestructura vial construida y rehabilitada, para mejorar la transitabilidad de la población, las actividades productivas y la logística.	3.3.1.1	Construir y/o rehabilitar nuevos tramos carreteros vinculados a la Red Vial Fundamental que permitan una vinculación caminera y estén orientados a la integración del país y a la promoción del desarrollo productivo industrial.
		3.3.1	Se ha dotado de mayor infraestructura vial construida y rehabilitada, para mejorar la transitabilidad de la población, las actividades productivas y la logística.	3.3.1.2	Construir puentes y accesos de la Red Vial Fundamental.
		3.3.1	Se ha dotado de mayor infraestructura vial construida y rehabilitada, para mejorar la transitabilidad de la población, las actividades productivas y la logística.	3.3.1.3	Implementar Planes de Conservación Vial.



POLÍTICA ESTRATÉGICA DEL SECTOR	LINEAMIENTO ESTRATÉGICO	CR	RESULTADO	CA	ACCIÓN
Desarrollar e Impulsar la vinculación interna y la integración externa con un sistema de transporte integral para garantizar el acceso en condiciones de equidad, calidad, seguridad y sostenibilidad del servicio de transporte de personas y bienes en favor de los usuarios, asimismo, para desarrollar la integralidad y complementariedad de las diferentes modalidades de transporte y la logística a fin de generar mejores condiciones socio productivas.	1. Promover el desarrollo y articulación de infraestructura del sector transportes en sus distintas modalidades en coordinación con entidades públicas y privadas.	3.3.2	Se ha fortalecido el transporte aéreo para dar continuidad y mejora a los servicios aeronáuticos para la integración del país, cumpliendo con los estándares de seguridad operacional para la aviación civil y comercial.	3.3.2.1	Ampliar, mejorar y/o equipar los aeropuertos nacionales e internacionales del país, a fin de incrementar el flujo aéreo de pasajeros.
		3.3.2	Se ha fortalecido el transporte aéreo para dar continuidad y mejora a los servicios aeronáuticos para la integración del país, cumpliendo con los estándares de seguridad operacional para la aviación civil y comercial.	3.3.2.2	Construir y equipar el Hub Aeropuerto Internacional de Viru Viru.
	2. Mejorar la prestación de servicios en transporte público y privado de personas y bienes en condiciones de equidad, calidad, seguridad y sostenibilidad.	3.3.2	Se ha fortalecido el transporte aéreo para dar continuidad y mejora a los servicios aeronáuticos para la integración del país, cumpliendo con los estándares de seguridad operacional para la aviación civil y comercial.	3.3.2.3	Promover y fortalecer el transporte aéreo con rutas de vinculación nacional e internacional, con el control y vigilancia del espacio aéreo y prestación de servicios aeroportuarios cumpliendo con los estándares de la seguridad operacional.



POLÍTICA ESTRATÉGICA DEL SECTOR	LINEAMIENTO ESTRATÉGICO	CR	RESULTADO	CA	ACCIÓN
Desarrollar e Impulsar la vinculación interna y la integración externa con un sistema de transporte integral para garantizar el acceso en condiciones de equidad, calidad, seguridad y sostenibilidad del servicio de transporte de personas y bienes en favor de los usuarios, asimismo, para desarrollar la integralidad y complementariedad de las diferentes modalidades de transporte y la logística a fin de generar mejores condiciones socio productivas.	1. Promover el desarrollo y articulación de infraestructura del sector transportes en sus distintas modalidades en coordinación con entidades públicas y privadas.	3.3.3	Se cuenta con un transporte ferroviario en operación que permite transportar mayores volúmenes de carga y de pasajeros para actividades productivas y logística.	3.3.3.1	Construir, rehabilitar, adecuar, administrar y/o diseñar tramos ferroviarios para el desarrollo de las actividades económicas, entre otras, a través de la vía férrea Montero-Bulo Bulo, Motacucito-Mutún-Puerto Busch, Bulo Bulo - Ivirgarzama - Villa Tunari y Corredor Ferroviario Bioceánico de Integración.

POLÍTICA ESTRATÉGICA DEL SECTOR	LINEAMIENTO ESTRATÉGICO	CR	RESULTADO	CA	ACCIÓN
Desarrollar e Impulsar la vinculación interna y la integración externa con un sistema de transporte integral para garantizar el acceso en condiciones de equidad, calidad, seguridad y sostenibilidad del servicio de transporte de personas y bienes en favor de los usuarios, asimismo, para desarrollar la integralidad y complementariedad de	1. Promover el desarrollo y articulación de infraestructura del sector transportes en sus distintas modalidades en coordinación con entidades públicas y privadas.	3.3.4	Se cuenta con hidrovías que integran al país con los océanos Pacífico y Atlántico superando los obstáculos de la mediterraneidad para actividades productivas y logística.	3.3.4.1	Promover el desarrollo, mejoramiento y/o diseño de Hidrovías, como alternativas para el transporte de productos Hacia los Océanos Pacífico y Atlántico, a través de las Hidrovías Ichilo - Mamoré, Paraguay - Paraná y el Canal de Tamengo.



POLÍTICA ESTRATÉGICA DEL SECTOR	LINEAMIENTO ESTRATÉGICO	CR	RESULTADO	CA	ACCIÓN
las diferentes modalidades de transporte y la logística a fin de generar mejores condiciones socio productivas.					

POLÍTICA ESTRATÉGICA DEL SECTOR	LINEAMIENTO ESTRATÉGICO	CR	RESULTADO	CA	ACCIÓN
Desarrollar e Impulsar la vinculación interna y la integración externa con un sistema de transporte integral para garantizar el acceso en condiciones de equidad, calidad, seguridad y sostenibilidad del servicio de transporte de personas y bienes en favor de los usuarios, asimismo, para desarrollar la integralidad y complementariedad de las diferentes modalidades de transporte y la logística a fin de generar mejores condiciones socio productivas.	2. Mejorar la prestación de servicios en transporte público y privado de personas y bienes en condiciones de equidad, calidad, seguridad y sostenibilidad.	3.3.5	Se han construido proyectos alternativos de transporte urbano en armonía con la Madre Tierra.	3.3.5.1	Concluir con la implementación del Tren Metropolitano.
		3.3.5	Se han construido proyectos alternativos de transporte urbano en armonía con la Madre Tierra.	3.3.5.2	Construir nueva infraestructura, entre estaciones y torres, que dará operatividad a las nuevas líneas de teleférico en diferentes ciudades.



POLÍTICA ESTRATÉGICA DEL SECTOR	LINEAMIENTO ESTRATÉGICO	CR	RESULTADO	CA	ACCIÓN
Desarrollar e Impulsar la vinculación interna y la integración externa con un sistema de transporte integral para garantizar el acceso en condiciones de equidad, seguridad y sostenibilidad del servicio de transporte de personas y bienes en favor de los usuarios, asimismo, para desarrollar la integralidad y complementariedad de las diferentes modalidades de transporte y la logística a fin de generar mejores condiciones socio productivas.	3. Desarrollar la integralidad y complementariedad de las diferentes modalidades de transporte para mejorar la logística bajo condiciones de eficiencia operativa y económica en la producción y el comercio.	3.3.6	Se ha constituido la Empresa Nacional de Logística para mejorar las condiciones de transporte y comercialización de los productos agropecuarios.	3.3.6.1	Implementar la Empresa Nacional de Logística.



6. PLANIFICACIÓN

a) Matriz de Planificación del PSDI – Transporte Terrestre

Políticas y Lineamientos Estratégicos del Sector		EJE ESTRATÉGICO	META	RESULTADO	ACCIÓN	SECTOR	RESPONSABLE	Cód.	Descripción del Resultado (Impacto Sectorial)	Descripción de la Acción Sectorial
Políticas	Lineamientos Estratégicos						Entidad			
Desarrollar e impulsar la vinculación interna y la integración externa con un sistema de transporte integral para garantizar el acceso en condiciones de equidad, calidad, seguridad y sostenibilidad del servicio de transporte de personas y bienes en favor de los usuarios, asimismo, para desarrollar la integralidad y complementariedad de las diferentes modalidades de transporte y la logística a fin de generar mejores condiciones socio productivas	1. Promover el desarrollo y articulación de infraestructura del sector transportes en sus distintas modalidades en coordinación con entidades públicas y privadas.	3	3	1		Transporte Terrestre	ABC EBC ETAS	3.3.1.1.1	Se ha construido y/o rehabilitado tramos carreteros vinculados a la Red Vial Fundamental	
		3	3	1	1		ETAS ABC EBC	1		Incrementar los km carreteros construidos y/o rehabilitados
		6	3	3	4		ATT	2		Desarrollar y aplicar una regulación y fiscalización eficaz y eficiente para contribuir al acceso equitativo, universal y con calidad al servicio de Transporte Terrestre y Postal, garantizando el cumplimiento de las normas que protegen los derechos de los usuarios.
		3	3	1			ABC	3.3.1.2.1	Se ha construido puentes y accesos vinculados a la Red Vial Fundamental	
		3	3	1	2		ABC	1		Incrementar Km anuales construidos de puentes y accesos.



Políticas y Lineamientos Estratégicos del Sector		EJE ESTRATÉGICO	META	RESULTADO	ACCIÓN	SECTOR	RESPONSABLE	Cód.	Descripción del Resultado (Impacto Sectorial)	Descripción de la Acción Sectorial
Políticas	Lineamientos Estratégicos						Entidad			
		3	3	1			ABC VIAS BOLIVIA VMT	3.3.1.3.1	Se ha conservado tramos carreteros vinculados a la Red Vial Fundamental y se ha fortalecido el transporte terrestre	
Desarrollar e impulsar la vinculación interna y la integración externa con un sistema de transporte integral para garantizar el acceso en condiciones de equidad, calidad, seguridad y sostenibilidad del servicio de transporte de personas y bienes en favor de los usuarios, asimismo, para desarrollar la integralidad y complementariedad de las diferentes modalidades de transporte y la logística a fin de generar mejores condiciones socio productivas 1. Promover el desarrollo y articulación de infraestructura del sector transportes en sus distintas modalidades en coordinación con entidades públicas y privadas.		3	3	1	3		ABC	1		Incrementar Km anuales carreteros en conservación.
							VIAS BOLIVIA	2		Incrementar la recaudación de las tasas de rodaje en la Red Vial Fundamental
							VMT - ATTSC	3		Controlar y mejorar los servicios de transporte terrestre

Los resultados sectoriales respecto al transporte terrestre, serán llevado a cabo por la Administradora Boliviana de Caminos (ABC), la Empresa Estratégica Boliviana de Construcción y Conservación de Infraestructura Civil (EBC), las Entidades Territoriales Autónomas (ETAS) y la Autoridad de Regulación y Fiscalización de Telecomunicaciones y Transportes (ATT) en lo que concierne a la construcción y/o rehabilitación de tramos



carreteros que se encuentren vinculados a la Red Vial Fundamental (RVF), posteriormente, con un resultado sectorial sobre la construcción de puentes y accesos vinculados a la RVF cuya tarea será encarada por la ABC y por último, la conservación y mantenimiento de los tramos carreteros vinculados a la RVF, encontrándose con tres entidades cuyas actividades se encontrarán vinculadas a dicho resultado sectorial, encontrándose a la ABC siendo la ejecutora de los proyectos de conservación y mantenimiento, VIAS BOLIVIA entidad cuya principal actividad es la recaudación de tasas de rodaje en la Red Vial Fundamental y la Administradora de la Terminal Terrestre Santa Cruz (ATTSC) como entidad desconcentrada que desarrolla la administración y control de los servicios de transporte de pasajeros en la Terminal de Santa Cruz.

Indicador (Resultado/Acción)	INDICADOR			TERRITORIALIZACIÓN							PRESUPUESTO TOTAL (En millones de bolivianos)	
	Fórmula	Línea Base 2020	al 2025	Cód.	Dpto.	Cód.	Región	Cód.	Mun.	URBANO /RURAL		DISTRITO
		76%	100%	901-909	NACIONAL			1101-1915	NACIONAL	URBANO RURAL		34.072,46
Número de kilómetros construidos y/o rehabilitados	N/A	8.900	10.500	901-909	NACIONAL			1101-1915	NACIONAL	URBANO RURAL		4.110,86
												29.773,83
												87,20
Porcentaje de medidas de regulación y fiscalización ejecutadas	Act. eje. / Act. prog.	0%	100%	901-909	NACIONAL			901-909	NACIONAL	URBANO RURAL		100,56
		22,7	46,9	901-909	NACIONAL			1101-1915	NACIONAL	URBANO RURAL		115,28
Número de kilómetros construidos de puentes y accesos.	N/A	22,7	46,9	901-909	NACIONAL			1101-1915	NACIONAL	URBANO RURAL		115,28
		61%	100%	901-909	NACIONAL			1101-1915	NACIONAL	URBANO RURAL		5.026,04
Número de kilómetros anuales en conservación de la Red Vial Fundamental.	N/A	10.904	12.900	901-909	NACIONAL			1101-1915	NACIONAL	URBANO RURAL		1.706,86
Monto de recaudación por cobro de peaje	N/A	612.925.420	673.448.278	901-909	NACIONAL			1101-1915	NACIONAL	URBANO RURAL		3.186,38
Porcentaje de recaudación	Monto recaudado/ Monto Programado	-	100%	901-909	SANTA CRUZ							132,80



La acción sectorial “Incrementar los km carreteros construidos y/o rehabilitados” es la acción más importante que se tendrá para la construcción y/o rehabilitación de tramos carreteros vinculados a la RVF, con una meta de al menos 10.500 km construidos y/o rehabilitados, asimismo, la ATT da una importante contribución con la regulación y fiscalización del sector de forma progresiva. Posteriormente, la construcción de puentes y accesos con un total al 2025 de 46,9 km construidos; por otra lado, la conservación de tramos carreteros son actividades si bien importantes pero recurrentes que deben ser atendidas de forma oportuna con un aumento al 2025 de 12.900 km para conservación, respecto a la recaudación de VIAS BOLIVIA, de acuerdo a su PEI de dicha institución se harán enormes esfuerzos sobre la capacidad que tiene dicha entidad para efectuar una mayor recaudación a partir de la gestión 2023 por cobro de peaje, por último, cumplir con las recaudaciones que llegue a realizar la ATTSC por el uso de la Terminal Terrestre de Santa Cruz, en procura de dar un buen y mejor servicio de transporte a todos los usuarios.

La territorialización para los tres resultados sectoriales se desarrollará a nivel nacional, contando con presupuestos importantes en lo que corresponde a la construcción y/o rehabilitación y construcción de puentes y accesos de tramos carreteros vinculados a la RVF con un monto superior a los 34 mil millones de bolivianos, considerando el presupuesto contemplado para la EBC de más de 87 millones bolivianos y la ATT con más de 100 millones de bolivianos para este quinquenio. En lo que concierne a la Construcción de Puentes y Accesos se tiene un presupuesto superior a 115 millones de bolivianos. Para la Conservación de los tramos carreteros vinculados a la RVF se cuenta con un monto mayor a 5 mil millones de bolivianos, donde se encuentran los presupuestos de ABC con más de 1.700 millones de bolivianos, VIAS BOLIVIA con un presupuesto mayor a 3.186 mil millones de bolivianos y la ATTSC con un monto de 132 millones de bolivianos.

-----O-----

Pasar a la siguiente página



a) Matriz de Planificación del PSDI – Transporte Aéreo

Políticas y Lineamientos Estratégicos del Sector		PGDES		PDES			SECTOR	RESPONSABLE	Cód.	Descripción del Resultado (Impacto Sectorial)	Descripción de la Acción Sectorial
Políticas	Lineamientos Estratégicos	PILAR	EJE ESTRATÉGICO	META	RESULTADO	ACCIÓN		Entidad			
Desarrollar e impulsar la vinculación interna y la integración externa con un sistema de transporte integral para garantizar el acceso en condiciones de equidad, calidad, seguridad y sostenibilidad del servicio de transporte de personas y bienes en favor de los usuarios, asimismo, para desarrollar la integralidad y complementariedad de las diferentes modalidades de transporte y la logística a fin de generar mejores condiciones socio productivas	1. Promover el desarrollo y articulación de infraestructura del sector transportes en sus distintas modalidades en coordinación con entidades públicas y privadas.	6 8	3	3	2		BoA TAMEP ECOJET AMAZONAS Otros Operadores Aéreos VMT NAABOL	3.3.2.1.1	Se ha dotado y mejorado la infraestructura aeroportuaria para la integración del país.		
							BoA TAMEP ECOJET AMAZONAS Otros Operadores Aéreos				
equidad, calidad, seguridad y sostenibilidad del servicio de transporte de personas y bienes en favor de los usuarios, asimismo, para desarrollar la infraestructura y articulación de infraestructura del sector transportes en sus distintas modalidades en coordinación con entidades públicas y privadas.	desarrollo y articulación de infraestructura del sector transportes en sus distintas modalidades en coordinación con entidades públicas y privadas.	6 8	3	3	2		TAB BOA Otros Operadores aéreos privados	1		Construir, ampliar y/o mejorar infraestructura aeroportuaria, así como equipar los aeropuertos a nivel nacional.	
							VMT NAABOL				
		6 8	3	3	2		MOPSV - NAABOL - MPD	3.3.2.2.1	Se ha desarrollado el Hub en el Aeropuerto Internacional Viru Viru.		
							NAABOL MOPSV (NAABOL) - MPD				
		6 8	3	3	2	2		1		Implementar el Hub en el Aeropuerto Internacional de Viru Viru.	



Políticas y Lineamientos Estratégicos del Sector		PGDES	PDES				SECTOR	RESPONSABLE	Cód.	Descripción del Resultado (Impacto Sectorial)	Descripción de la Acción Sectorial
Políticas	Lineamientos Estratégicos	PILAR	EJE ESTRATÉGICO	META	RESULTADO	ACCIÓN		Entidad			
	2. Mejorar la prestación de servicios en transporte público y privado de personas y bienes en condiciones de equidad, calidad, seguridad y sostenibilidad.	6 8	3	3	2		NAABOL DGAC TAB BOA DIGESNA COSDEA Otros Operadores aéreos privados	3.3.2.3.1	Se ha mejorado el servicio de transporte aéreo para la integración del país cumpliendo con la seguridad operacional		
							BOA TAMEP				1
		BOA	2	Promover el sector aéreo para la adecuada prestación de servicios aeroportuarios y aéreos, el control y vigilancia el espacio aéreo cumpliendo con la seguridad operacional.							
		NAABOL DIGESNA COSDEA			3	3	Transporte Aéreo	DGAC	3	Mantener altos niveles de seguridad de la aviación civil y de seguridad	



Políticas y Lineamientos Estratégicos del Sector		PGDES	PDES				SECTOR	RESPONSABLE	Cód.	Descripción del Resultado (Impacto Sectorial)	Descripción de la Acción Sectorial
Políticas	Lineamientos Estratégicos	PILAR	EJE ESTRATÉGICO	META	RESULTADO	ACCIÓN		Entidad			
											operacional con la implantación del Programa Estatal de seguridad operacional (SSP)
							ATT	4			Desarrollar y aplicar una regulación y fiscalización eficaz y eficiente para contribuir al acceso equitativo, universal y con calidad al servicio de Transporte Aéreo, garantizando el cumplimiento de las normas que protegen los derechos de los usuarios.

En lo que corresponde con el sector de transporte aéreo, se ha priorizado la construcción, ampliación y/o mejoramiento de infraestructura aeroportuaria, con inversiones en diferentes aeropuertos a nivel nacional, considerando la conclusión de los proyectos de continuidad tal es caso de los Aeropuertos de Cobija, Trinidad y Rurrebanaque e inversiones en proyectos nuevos priorizados para el sector como ser los Aeropuertos de Tarija y Uyuni entre otros, al igual que la habilitación de aeropuertos transfronterizos, mejoramiento y/o ampliación de otros aeropuertos nacionales e internacionales; confluyendo con las inversiones que pueden realizarse a través de NAABOL y el Viceministerio de Transportes a través de sus unidades ejecutoras de la Dirección General de Transporte Aéreo.



Las inversiones a realizar para la reactivación del sector aéreo, están orientadas recuperar el transporte de pasajeros vía aérea, considerando llegar a transportar en el 2025 al menos 5,8 millones de pasajeros.

Indicador (Resultado/Acción)	INDICADOR			TERRITORIALIZACIÓN								PRESUPUESTO TOTAL (En millones de bolivianos)
	Fórmula	Línea Base 2020	al 2025	Cód.	Dpto.	Cód.	Región	Cód.	Mun.	URBANO /RURAL	DISTRITO	
		43%	100%	901-909	NACIONAL			1101-1915	NACIONAL	URBANO RURAL		2.356,54
Número de pasajeros transportados a nivel nacional e internacional vía aérea (MM Pax)	N/A	4,9 (2019)	5,8	901-909	NACIONAL			1101-1915	NACIONAL	URBANO RURAL		845,89
Número de toneladas transportadas vía Aérea	N/A	19.898,27	39.862,41	901-909	NACIONAL							
Número de Aeropuertos Construidos, Ampliados, Mejorados y/o Equipados	N/A	6	20	901-909	NACIONAL							
		46%	100%	907	SANTA CRUZ			1706	WARNES	URBANO		31,90
Número de aterrizajes nacionales e internacionales realizados en el aeropuerto de Viru Viru.	N/A	20.211	35.263	907	SANTA CRUZ			1706	Warnes	URBANO		31,90
Número de líneas aéreas extranjeras que operan en el país.	N/A	13	17									
Numero de Estudios para el Hub Viru Viru elaborados	N/A	0	1									
		47%	96%	901-909	NACIONAL			1101-1915	NACIONAL	URBANO RURAL		10.804
Número de rutas aéreas nacionales en operación.	N/A	11	15	901-909	NACIONAL			1101-1915	NACIONAL	URBANO		9.452
		0	10									



Indicador (Resultado/Acción)	INDICADOR			TERRITORIALIZACIÓN								PRESUPUESTO TOTAL (En millones de bolivianos)
	Fórmula	Línea Base 2020	al 2025	Cód.	Dpto.	Cód.	Región	Cód.	Mun.	URBANO /RURAL	DISTRITO	
Número de rutas aéreas internacionales en operación.	N/A	4	9									
Número de Aeropuertos certificados	N/A	3	5	901-909	NACIONAL			1101-1915	NACIONAL	URBANO		992,38
Porcentaje de implementación efectiva de seguridad operacional y seguridad de la aviación civil	% de Implem = (Calificación USOAP + Calificación USAP)/2 USOAP: Prog. Universal de Auditoría a la Vigilancia de la Seguridad Operacional UASAP: Prog. Universal de Auditoría a la Vigilancia de la Seguridad de la Aviación Civil	70%	80%	901-909	NACIONAL			1101-1915	NACIONAL	URBANO		358,81
Porcentaje de medidas de regulación y fiscalización ejecutadas	Actividades ejecutadas / Actividades programadas	0%	100%	901-909	NACIONAL			1101-1915	NACIONAL	URBANO RURAL		0,42

Se priorizó realizar inversiones para la implementación del Hub en el Aeropuerto Internacional de Viru Viru, considerándose realizar un estudio técnico para este fin, como también se consideran indicadores con relación aterrizajes y líneas aéreas extranjeras que operan en el país. Para esta acción se contempla la adecuada coordinación entre el Ministerio de Planificación del Desarrollo y el Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda.



Se plantea fortalecer el transporte aéreo e integración del país a través de rutas de vinculación nacional e internacional, considerando las rutas nacionales e internacionales a ser ampliadas hasta el 2025, para lo cual es importante la articulación de BoA y TAMEP para lograr con la programación realizada. En este marco a través BoA se establece llegar al 2025 con 15 rutas en operación nacional y 9 rutas en operación internacional. Con TAMEP se aportará a la vinculación nacional a través de 10 rutas en operación a ser implementadas hasta el 2025; estableciéndose el esfuerzo que representa en el sector el mantener e incrementar rutas áreas, debiendo considerarse medir el indicador a nivel anual en relación a las rutas nacionales y/o internacionales en operación.

Con la finalidad de promover el sector aéreo para la adecuada prestación de servicios aeroportuarios y aéreos como el control y vigilancia del espacio aéreo cumpliendo con la seguridad operacional, se ha considerado poder llegar a 5 aeropuertos certificados e incrementar el transporte de carga, considerando a nivel anual llegar a transportar 39.862,41 TM de carga vía aérea al 2025.

Finalmente, para la acción sectorial de mantener altos niveles de seguridad de la aviación civil y de seguridad operacional con la implantación del Programa Estatal de seguridad operacional (SSP), se plantea medir el porcentaje de implementación efectiva de seguridad operacional y seguridad de la aviación civil, que corresponde al promedio de la Calificación obtenida entre el Programa Universal de Auditoría a la Vigilancia de la Seguridad Operacional (USOAP) y el Programa Universal de Auditoría a la Vigilancia de la Seguridad de la Aviación Civil (USAP), acción que es alineada a las acciones y actividades encaradas por la Dirección General de Aeronáutica Civil. De manera transversal contribuyen a estas acciones el desarrollo de las funciones encaradas por DIGESNA y COSDEA.

Algunos indicadores absolutos planteados en el modo aéreo presentan una programación de metas anuales y una meta a alcanzar en la gestión 2025, es el caso de pasajeros transportados a nivel nacional e internacional vía aérea, los aterrizajes nacionales e internacionales realizados en el aeropuerto de Viru Viru y transporte de carga vía aérea, estableciéndose la medición de estos indicadores de forma anual y alcanzar la meta planteada en la gestión 2025. Por otra parte, se cuenta con indicadores programados de forma acumulada en el quinquenio hasta llegar a la meta planteada al 2025, considerando que los mismos responden a la prestación de servicios o el esfuerzo que debe realizarse anualmente para poder mantener o aumentar el indicador, esto se refleja en los datos de líneas aéreas extranjeras que operan en el país y rutas aéreas nacionales e internacionales en operación, considerando su medición de acuerdo a lo programado anualmente y la meta a ser alcanzada en la gestión 2025.



Respecto al presupuesto programado con relación a las acciones que contribuye el TAMEP y TAB, no se considera su presupuesto quinquenal, considerando que dichas entidades programaron sus recursos en el Sector Defensa.

De misma forma el presupuesto de DIGESNA y COSDEA se encuentra registrado en el Sector Defensa. Sin embargo, como parte del Sector Transportes se los considera actores que contribuyen de manera transversal al tema de seguridad operacional aeroportuaria.

Por último, se debe considerar la contribución de la ATT dentro del sector, contando con una programación progresiva de regulación y fiscalización del sector, contando con un presupuesto mayor de 400 mil bolivianos para el quinquenio.

a) Matriz de Planificación del PSDI – Transporte Ferroviario

Políticas y Lineamientos Estratégicos del Sector		PIAR	EJE ESTRATÉGICO	META	RESULTADO	ACCIÓN	SECTOR	RESPONSABLE	Cód.	Descripción del Resultado (Impacto Sectorial)	Descripción de la Acción Sectorial
Políticas	Lineamientos Estratégicos							Entidad			
Desarrollar e impulsar la vinculación interna y la integración externa con un sistema de transporte integral para garantizar el acceso en condiciones de equidad, calidad, seguridad y sostenibilidad del servicio de transporte de personas y bienes en favor de los usuarios, asimismo, para desarrollar la integralidad y complementariedad de las diferentes modalidades de transporte y la logística a fin de generar mejores condiciones	1. Promover el desarrollo y articulación de infraestructura del sector transportes en sus distintas modalidades en coordinación con entidades públicas y privadas.	6	3	3	3		Transporte Ferroviario	ENFE ATT	3.3.3.1.1	Se ha concluido la inventariación de los bienes no operativos ferroviarios.	
		8						ENFE	1		Concluir la inventariación de bienes no operativos
		6	3	3	3	1		ATT	2		Desarrollar y aplicar una regulación y fiscalización eficaz y eficiente para contribuir al acceso equitativo, universal y con calidad al servicio de Transporte Ferroviario, garantizando el cumplimiento de las normas que protegen los derechos de los usuarios.



Políticas y Lineamientos Estratégicos del Sector		PIAR	EJE ESTRATÉGICO	META	RESULTADO	ACCIÓN	SECTOR	RESPONSABLE	Cód.	Descripción del Resultado (Impacto Sectorial)	Descripción de la Acción Sectorial
Políticas	Lineamientos Estratégicos							Entidad			
		6 8	3	3	3		VMT UTF FCA FOSA	3.3.3.1.2	Se ha dotado de mayor infraestructura, férrea que contribuya a las actividades productivas y agropecuarias.		
		6 8	3	3	3	1	VMT UTF VMT FCA FOSA	1		Ejecutar proyectos de inversión y acciones estratégicas que contribuyan al fortalecimiento del transporte ferroviario.	
							VMT FCA FOSA				

En lo que concierne al sector de transporte ferroviario, el primer resultado sectorial es sobre la conclusión de la inventariación que debe realizar ENFE, programando un avance progresivo hasta el 100% para el 2025 y la ATT desarrollando actividades de regulación y fiscalización del sector, posteriormente, la ejecución de proyectos de inversión a través de la Unidad Técnica de Ferrocarriles, cuya meta prevista es de la construcción de 518 Km línea férrea construidos y/o rehabilitados.



Indicador (Resultado/Acción)	INDICADOR			TERRITORIALIZACIÓN							PRESUPUESTO TOTAL (En millones de bolivianos)	
	Fórmula	Línea Base 2020	al 2025	Cód.	Dpto.	Cód.	Región	Cód.	Mun.	URBANO /RURAL		DISTRITO
		21%	100%	901-909	NACIONAL			1101-1915	NACIONAL	URBANO /RURAL		33,82
Porcentaje de avance de inventariación	(Avance Ejecutado/Avance Programado)	35%	100%	901 902 903 904 905 906 907	CHUQUISACA LA PAZ COCHABAMBA ORURO POTOSI TARIJA SANTA CRUZ					URBANO /RURAL		33,74
Porcentaje de medidas de regulación y fiscalización ejecutadas	Actividades ejecutadas / Actividades programadas	0%	100%	901-909	NACIONAL			1101-1915	NACIONAL	URBANO /RURAL		0,08
		52%	100%	903 907	COCHABAMBA SANTA CRUZ					URBANO /RURAL		4.188,33
Número de Km de vía férrea construidos y/o rehabilitados y corredores en funcionamiento	N/A	166	518	903 907	COCHABAMBA SANTA CRUZ					RURAL		4.188,33
Número de pasajeros transportados vía férrea.	N/A	129.945	207.218	903 907	COCHABAMBA SANTA CRUZ					URBANO /RURAL		
Número de toneladas de carga transportados vía férrea	N/A	3.148.112	4.932.234	903 907	COCHABAMBA SANTA CRUZ					URBANO /RURAL		

La territorialización abarcará todos aquellos departamentos donde fueron emplazadas vías ferrovías y estaciones que se encuentran para la inventariación por parte de ENFE contando con una programación financiera de 33,74 millones de bolivianos y la ATT con 80 mil bolivianos, respecto a la ejecución de proyectos de inversión del sector, se contará para la construcción y/o rehabilitación de vías férreas con un monto superior a los 4.188 mil millones de bolivianos.



a) Matriz de Planificación del PSDI – Transporte Fluvial

Políticas y Lineamientos Estratégicos del Sector		PIAR	EJE ESTRATÉGICO	META	RESULTADO	ACCIÓN	SECTOR	RESPONSABLE	Cód.	Descripción del Resultado (Impacto Sectorial)	Descripción de la Acción Sectorial
Políticas	Lineamientos Estratégicos							Entidad			
<p>Desarrollar e impulsar la vinculación interna y la integración externa con un sistema de transporte integral para garantizar el acceso en condiciones de equidad, calidad, seguridad y sostenibilidad del servicio de transporte de personas y bienes en favor de los usuarios, asimismo, para desarrollar la integralidad y complementariedad de las diferentes modalidades de transporte y la logística a fin de generar mejores condiciones socio productivas</p>	<p>1. Promover el desarrollo y articulación de infraestructura del sector transportes en sus distintas modalidades en coordinación con entidades públicas y privadas.</p>	6	3	3	4	Transporte Fluvial	VMT SEMENA ASPB	3.3.4.1.1	Se ha fortalecido el transporte fluvial y lacustre		
		8	3	3	4		VMT SEMEMA	1	Implementar las rutas fluviales.		
		6	3	3	4		VMT	2	Construir y/o Mejorar Infraestructura Portuaria.		
		8	3	3	4		VMT ASPB	3	Incrementar el número de toneladas transportadas vía fluvial		
		8	3	3	4		1	ATT	4	Desarrollar y aplicar una regulación y fiscalización eficaz y eficiente para contribuir al acceso equitativo, universal y con calidad al servicio de Transporte Acuático, garantizando el cumplimiento de las normas que protegen los derechos de los usuarios.	



El fortalecimiento del transporte acuático (fluvial y lacustre) es una de las acciones que conllevan mayores desafíos, siendo que no hubo un desarrollo o mejoramiento constante en este sector, por consiguiente, a través de las unidades ejecutoras del Viceministerio de Transporte se llevará a cabo la ejecución de proyectos de inversión, con la asistencia técnica por parte del SEMENA y de la ASP-B, cuando corresponda.

Indicador (Resultado/Acción)	INDICADOR			TERRITORIALIZACIÓN							PRESUPUESTO TOTAL (En millones de bolivianos)	
	Fórmula	Línea Base 2020	al 2025	Cód.	Dpto.	Cód.	Región	Cód.	Mun.	URBANO /RURAL		DISTRITO
		12%	100%	901-909	NACIONAL			1101-1915	NACIONAL	URBANO /RURAL		4.504,42
Número de hidrovías navegables y operables	N/A	0	3	903 907 908	COCHABAMBA SANTA CRUZ BENI							4.504,34
Número de Puertos Construidos y/o Mejorados	N/A	0	4									
Número de toneladas transportadas vía fluvial	N/A	1.972.219	5.112.643									
Porcentaje de medidas de regulación fiscalización ejecutadas	Actividades ejecutadas / Actividades programadas	0%	100%	901-909	NACIONAL			1101-1915	NACIONAL	URBANO /RURAL		0,08

Desarrollar el sector estará orientado a la implementación de las Hidrovías Ichilo-Mamoré, Paraguay-Paraná y Madre de Dios-Orton, la construcción de puertos como Puerto Villarroel, Puerto Busch, Puerto Guayaramerin y Puerto Sucre con aquellos proyectos que serán emplazados a lo largo de este quinquenio, sumando las gestiones de regulación y fiscalización de la ATT.

El presupuesto para el fortalecimiento del sector de transporte fluvial y lacustre, supera los 4 mil millones bolivianos, siendo necesario señalar que dichos montos serán canalizados a través de las gestiones de financiamiento que se realicen a través del Viceministerio de Inversión Públicas y Financiamiento Externo y la ATT contará con un presupuesto de 80 mil bolivianos para el desarrollo de sus actividades en dicho sector.



a) Matriz de Planificación del PSDI – Transporte Urbano

Políticas y Lineamientos Estratégicos del Sector		PIAR	EJE ESTRATÉGICO	META	RESULTADO	ACCIÓN	SECTOR	RESPONSABLE	Cód.	Descripción del Resultado (Impacto Sectorial)	Descripción de la Acción Sectorial
Políticas	Lineamientos Estratégicos							Entidad			
Desarrollar e impulsar la vinculación interna y la integración externa con un sistema de transporte integral para garantizar el acceso en condiciones de equidad, calidad, seguridad y sostenibilidad del servicio de transporte de personas y bienes en favor de los usuarios, asimismo, para desarrollar la integralidad y complementariedad de las diferentes modalidades de transporte y la logística a fin de generar mejores condiciones socio-productivas	2. Mejorar la prestación de servicios en transporte público y privado de personas y bienes en condiciones de equidad, calidad, seguridad y sostenibilidad.	68	3	3	5		Transporte Urbano	VMT UTF	3.3.5.1.1	Se ha mejorado el servicio de transporte urbano con la puesta en funcionamiento del Tren Metropolitano	
		68	3	3	5	1		VMT UTF	1		Concluir con la construcción del Tren Metropolitano de Cochabamba para la mejora del transporte urbano.
		68	3	3	5			MI TREN	2		Puesta en operación y administración del Tren Metropolitano de Cochabamba para la mejora del transporte urbano.
		68	3	3	5			EETC MT	3.3.5.2.1	Se ha dotado de mayor infraestructura y mejorado el servicio de transporte en las líneas de teleférico.	
		68	3	3	5	2		EETC MT	1		Incrementar el número de líneas de teleférico en operación comercial a nivel nacional
								EETC MT			

El resultado sectorial tiene como finalidad el mejoramiento del servicio de transporte urbano, a través de la Unidad Técnica de Ferrocarriles como la encargada de la ejecución del proyecto “Tren Metropolitano” en el área metropolitana de Cochabamba, la entidad a constituirse “MI



TREN” para la puesta en operación y administración de dicho proyecto, así como, la Empresa Estatal de Transporte por Cable “Mi Teleférico” (EETC MT) que se encarga de las operaciones y administración de las líneas y estaciones del Teleférico en las ciudades de La Paz, El Alto y Oruro.

Indicador (Resultado/Acción)	INDICADOR			TERRITORIALIZACIÓN								PRESUPUESTO TOTAL (En millones de bolivianos)
	Fórmula	Línea Base 2020	al 2025	Cód.	Dpto.	Cód.	Región	Cód.	Mun.	URBANO /RURAL	DISTRITO	
		0%	100%	903	COCHABAMBA			1303 1305 1306 1302 1301 1312	SIPE SIPE VINTO COLCAPIRHUA QUILLACOLLO COCHABAMBA SACABA	URBANO		1321,51
Número de tramos en operación.	N/A	0	3	903	COCHABAMBA			1303 1305	SIPE SIPE VINTO	URBANO		1.095,28
Número de pasajeros transportados.	N/A	0	200.000					1306 1302 1301 1312	COLCAPIRHUA QUILLACOLLO COCHABAMBA SACABA			226,23
		83%	100%	902	LA PAZ			1201 1205	LA PAZ EL ALTO	URBANO		2.747,19
Número de líneas de teleférico en operación comercial a nivel nacional.	N/A	11	15	902	LA PAZ			1201 1205	LA PAZ EL ALTO	URBANO		1.472,62
Número de pasajeros transportados año.	N/A	97	104									1.274,58

A través del número de tramos en operaciones, con una meta al 2025 se contará con 3 tramos operativos del “Tren Metropolitano” del área metropolitana de Cochabamba, y “MI TREN” reportará el número de pasajeros que transportará estas líneas con una meta de 200 mil personas transportadas, por otro lado, mediante la EETC MT se realizarán 4 nuevas líneas de teleférico en estos próximos 5 años, contando con un total de 15 líneas en operación comercial y la medición de las personas transportadas por ese medio.



El emplazamiento del proyecto “Tren Metropolitano” del área metropolitana de Cochabamba, abarcará los Municipios de Sipe Sipe, Vinto, Colcapirhua, Quillacollo, Cochabamba y Sacaba con un presupuesto que supera los 1 mil millones de bolivianos y la puesta en operación y administración de “MI TREN” conlleva un gasto de 226,23 millones de bolivianos. Por otra parte, la implementación de las 4 nuevas líneas de teleférico contempla un presupuesto de más de 2.747 mil millones de bolivianos.

a) Matriz de Planificación del PSDI – Logística

Políticas y Lineamientos Estratégicos del Sector		PIAR	EJE ESTRATÉGICO	META	RESULTADO	ACCIÓN	SECTOR	RESPONSABLE	Cód.	Descripción del Resultado (Impacto Sectorial)	Descripción de la Acción Sectorial
Políticas	Lineamientos Estratégicos							Entidad			
Desarrollar e impulsar la vinculación interna y la integración externa con un sistema de transporte integral para garantizar el acceso en condiciones de equidad, calidad, seguridad y sostenibilidad del servicio de transporte de personas y bienes en favor de los usuarios, asimismo, para desarrollar la integralidad y complementariedad de las diferentes modalidades de transporte y la logística a fin de generar mejores condiciones socio productivas	3. Desarrollar la integralidad y complementariedad de las diferentes modalidades de transporte para mejorar la logística bajo condiciones de eficiencia operativa y económica en la producción y el comercio	6	3	3	6		Logística	VMT	3.3.6.1.1	Se ha fortalecido el desarrollo de la logística	
		6	3	3	6	1		VMT	1		Implementar una empresa nacional logística

Para el desarrollo de la logística, como acciones sectoriales se tiene la implementación de una empresa nacional de logística y la implementación de políticas, programas, proyectos, acciones y normativas relacionados al sector, a través del Viceministerio de Transporte.

La implementación de la Empresa Nacional de Logística se realizará en la gestión 2023 con un presupuesto de gasto para la implementación de la entidad de 6.86 millones de bolivianos, cabe señalar que el presupuesto de inversión deberá ser considerado por la empresa para la adquisición de maquinaria, transporte y/o el emplazamiento de proyectos de inversión sobre infraestructura.



Es importante indicar que el Viceministerio de Transportes, es cabeza de sector del mismo, aspecto que pone de relevancia, el contar con acciones diferenciadas del resto de las entidades y empresas relacionadas al sector, en ese sentido, el Viceministerio programa un 100% de atención a las solicitudes recibidas para la implementación de políticas, programas, proyectos, acciones y normativa conforme a los requerimientos realizados.

a) Matriz de Planificación del PSDI – Transporte

Políticas y Lineamientos Estratégicos del Sector							SECTOR	RESPONSABLE		Descripción del Resultado (Impacto Sectorial)	Descripción de la Acción Sectorial
Políticas	Lineamientos Estratégicos	PIAR	EJE ESTRATÉGICO	META	RESULTADO	ACCIÓN		Entidad	Cód.		
Desarrollar e impulsar la vinculación interna y la integración externa con un sistema de transporte integral para garantizar el acceso en condiciones de equidad, calidad, seguridad y sostenibilidad del servicio de transporte de personas y bienes en favor de los usuarios; asimismo, para desarrollar la integralidad y complementariedad de las diferentes modalidades de transporte y la logística a fin de generar mejores condiciones socio productivas	<ol style="list-style-type: none"> Promover el desarrollo y articulación de infraestructura del sector transportes en sus distintas modalidades en coordinación con entidades públicas y privadas. Mejorar la prestación de servicios en transporte público y privado de personas y bienes en condiciones de equidad, calidad, seguridad y sostenibilidad. Desarrollar la integralidad y complementariedad de las diferentes modalidades de transporte para mejorar la logística bajo condiciones de eficiencia operativa y económica en la producción y el comercio. 	11	7	1	7	1	Transportes	WMT	7.1.7.1.1	Se ha fortalecido la gestión pública para el desarrollo del sector transportes en sus diferentes modalidades	
		11	3	3	6	1		VMT	1		Gestionar el desarrollo de los requerimientos de fortalecimiento del sector transporte

Para dicha finalidad, se contará con un presupuesto de 28,77 millones de bolivianos para este quinquenio.