



ESTADO PLURINACIONAL DE
BOLIVIA

INFORME PAÍS

REVISIÓN FINAL

**PLAN DE ACCIÓN DE VIENA PARA PAÍSES EN
DESARROLLO SIN LITORAL**

La Paz, abril de 2023

ÍNDICE

| | | |
|---------|---|----|
| 1 | INTRODUCCIÓN | 3 |
| 2 | INCORPORACIÓN DEL PROGRAMA DE ACCIÓN DE VIENA EN EL PLAN NACIONAL DE DESARROLLO AL 2025 | 4 |
| 3 | EVALUACIÓN DE LAS PRINCIPALES TENDENCIAS DE DESARROLLO ECONÓMICO, SOCIAL Y AMBIENTAL | 5 |
| 4 | AREA PRIORITARIA 1: CUESTIONES FUNDAMENTALES DE LA POLÍTICA DE TRÁNSITO..... | 6 |
| 4.1 | Acuerdos de Tránsito..... | 6 |
| 4.1.1 | Tratado de 1904 (Chile) | 6 |
| 4.1.2 | Convenio de Libre Tránsito (Perú) | 8 |
| 4.2 | Concesiones portuarias | 9 |
| 4.2.1 | Aguas Profundas (Uruguay)..... | 9 |
| 4.2.2 | Puerto Nueva Palmira (Uruguay) | 9 |
| 4.2.3 | Puerto Rosario (Argentina)..... | 9 |
| 4.2.4 | Puerto Villeta (Paraguay)..... | 10 |
| 4.2.5 | Puerto Paranagua (Brasil) | 10 |
| 4.2.6 | Puerto de Ilo (Perú) | 10 |
| 4.2.7 | Puerto Fray Bentos (Uruguay) | 11 |
| 4.3 | Controles fronterizos | 12 |
| 4.3.1 | Control fronterizo con la República Argentina..... | 17 |
| 4.3.2 | Control Fronterizo con la República Federativa de Brasil | 18 |
| 4.3.3 | Control fronterizo con la República de Chile | 19 |
| 4.3.4 | Control fronterizo con la República de Paraguay | 21 |
| 4.3.5 | Control fronterizo con la República de Perú | 22 |
| 4.3.6 | Registro de vehículos controlados por país limítrofe..... | 24 |
| 4.4 | Sistemas Logísticos | 26 |
| 5 | PRIORIDAD 2: DESARROLLO Y MANTENIMIENTO DE LA INFRAESTRUCTURA | 27 |
| 5.1 | Transporte | 27 |
| 5.1.1 | Transporte carretero | 27 |
| 5.1.2 | Transporte ferroviario | 35 |
| 5.1.3 | Transporte Fluvial..... | 36 |
| 5.1.3.1 | Transporte Fluvial en la Cuenca del Amazonas..... | 36 |

| | | |
|---------|--|----|
| 5.1.3.2 | Transporte Fluvial en la Cuenca del Plata | 38 |
| 5.1.4 | Transporte Aéreo | 43 |
| 5.2 | Energía y Tecnologías de la Comunicación..... | 49 |
| 5.2.1 | Energía | 49 |
| 5.2.2 | Tecnologías de la Información y Comunicación (TIC's) | 52 |
| 5.2.3 | Tecnologías de la Comunicación..... | 54 |
| 6 | PRIORIDAD 3: INTERCAMBIO COMERCIAL Y FACILITACIÓN DEL COMERCIO..... | 55 |
| 6.1 | Balanza comercial..... | 56 |
| 6.2 | Exportaciones según actividad económica | 56 |
| 6.3 | Número de productos exportados. (VCEI) | 57 |
| 6.4 | Principales productos exportados | 58 |
| 6.5 | Exportaciones por país de destino..... | 58 |
| 6.6 | Facilitación del comercio | 60 |
| 7 | PRIORIDAD 4: INTEGRACIÓN REGIONAL Y COOPERACIÓN | 61 |
| 8 | PRIORIDAD 5: TRANSFORMACIÓN ESTRUCTURAL ECONÓMICA | 62 |
| 8.1 | Crecimiento económico | 62 |
| 8.2 | Desarrollo industrial | 64 |
| 8.3 | Desarrollo Agrícola | 65 |
| 8.4 | Políticas sectoriales | 66 |
| 8.4.1 | Sector Energías (MHyE) | 66 |
| 8.4.2 | Sector Minería | 67 |
| 8.4.3 | Sector Agropecuario..... | 69 |
| 8.4.4 | Sector Obras Públicas | 77 |
| 8.4.5 | Sector Turismo..... | 78 |
| 9 | PRIORIDAD 6: MEDIOS DE IMPLEMENTACIÓN | 79 |
| 9.1 | Movilización de recursos internos..... | 79 |
| 9.1.1 | Resultado fiscal y financiamiento del sector público..... | 79 |
| | Inversión Extranjera Directa | 82 |
| 10 | MONITOREO DE LA IMPLEMENTACIÓN Y REVISIÓN | 83 |
| 11 | CONCLUSIONES Y CAMINO A SEGUIR | 84 |

1 INTRODUCCIÓN

Bolivia se encuentra en el centro de Suramérica, con una extensión territorial de 1.098.581 km² y un perímetro fronterizo de 6.750 km que comparte: al sur con Argentina (773 km), al noreste con Brasil (3.133 km), al suroeste con Chile (975 km), al sureste con Paraguay (738 km) y con Perú al noroeste (1.131 km); todos, excepto Paraguay, con acceso directo a la costa marítima.

Bolivia nació a la vida independiente con un Litoral soberano sobre el océano Pacífico de 400 kilómetros de costa y 120.000 kilómetros cuadrados, de la que fue privada en 1879, por una injusta invasión a su territorio por la República de Chile, provocada por intereses privados. Desde entonces reclama su situación de encierro.

Las características geográficas, la existencia de los diversos pisos ecológicos y las circunstancias de enclaustramiento, son factores con los que Bolivia debe lidiar para vincularse con el mundo. La necesidad de comunicación desde y hacia el océano, está monopolizada y responde a intereses de lucro de grandes consorcios, que no asumen las responsabilidades y compromisos asumidos por sus Estados.

Un país que no posee acceso al mar se encuentra en posición de desventaja en comparación a los países que sí lo poseen, limitado en su comercio marítimo. Los Estados Sin Litoral, debido a su dependencia de los países de tránsito, enfrentan mayores costos de transporte y logística, los cuales encarecen su comercio exterior.

Asimismo, la situación de mediterraneidad genera en los Estados Sin Litoral costos mayores en el movimiento de mercancías. Por un lado, deben afrontar costos directos para mover sus bienes a través de los países vecinos y, por otro, costos indirectos que emergen de la variabilidad en la cantidad de tiempo que se tarda en cruzar las fronteras del país.

La condición de Estado Sin Litoral incide directamente en el desarrollo económico y social de los países afectados, cuantificar su impacto es una tarea bastante compleja que involucra un sin número de factores que Bolivia debe considerar para vincularse directamente y/o diversificar la relación económica y comercial con otros estados.

Sin embargo, a partir de la implementación del Modelo Económico, Social, Comunitario Productivo (MESCP) desde el año 2006, Bolivia pudo sortear algunas limitaciones de su condición de Estado sin litoral y avanzó gradualmente en su desarrollo, aunque con ciertas limitaciones debido al COVID-19 como el caso de obras públicas, y sectoriales como el agrícola, turismo o energético.

En efecto, Bolivia, y contrario a lo que sucede con los demás países del Continente, pudo a pesar de la pandemia, mantener una tasa de devaluación de las más bajas del Continente; aunque se tuvo limitaciones en el acceso portuario, debido fundamentalmente a la falta de cumplimiento del gobierno de Chile sobre los acuerdos de libre tránsito. Asimismo, ha logrado a la fecha presentar los más bajos

niveles de inflación de la región, en la gestión 2022 se registró una inflación anual del 3,12%.

El país está encaminado firmemente en el proceso de la industrialización con sustitución de importaciones, en el marco del Plan de Desarrollo Económico Social (PDES) 2021-2025. Pese a las dificultades mencionadas, logró incentivar el consumo interno, la sustitución de importaciones y generar una mayor inversión pública para desarrollar la infraestructura necesaria para contribuir al desarrollo, de la mano de un plan estratégico de corto, mediano y largo plazo.

Asimismo, cabe señalar a la CONVEMAR, el cual es un tratado que entró en vigencia en 1994 y del que tanto Bolivia como Chile son signatarios, estableciendo en su Parte X al “derecho de acceso al mar y desde el mar de los estados sin litoral y libertad de tránsito”.

De acuerdo con la Convención de Naciones Unidas sobre Derecho del Mar (CONVEMAR), la alta mar está abierta a todos los Estados, sean ribereños o sin litoral y, por ello, ningún país puede ejercer soberanía sobre parte alguna del alta mar.

2 INCORPORACIÓN DEL PROGRAMA DE ACCIÓN DE VIENA EN EL PLAN NACIONAL DE DESARROLLO AL 2025

La Asamblea General de las Naciones Unidas aprobó, en noviembre de 2014, la Resolución A/RES/69/137 “Programa de Acción en Favor de los Países en Desarrollo Sin Litoral para el Decenio 2014-2024”, para afrontar los desafíos de los países en desarrollo sin litoral, que identifica cuestiones fundamentales de política de tránsito, desarrollo de infraestructura, comercio internacional y facilitación del comercio, integración regional, transformación económica estructural y medios de implementación como sus principales áreas prioritarias.

El objetivo del Programa de Acción de Viena es contribuir a una mayor tasa de crecimiento sostenible e inclusivo, lo cual puede contribuir a la erradicación de la pobreza de modo que se avance hacia el objetivo de poner fin a la pobreza extrema.

Por lo tanto, hasta la gestión 2024 debe prestarse especial atención a la elaboración y ampliación de sistemas de tránsito eficientes y el desarrollo del transporte, la mejora de la competitividad, la ampliación del comercio, la transformación estructural, la cooperación regional y la promoción de un crecimiento económico inclusivo y el desarrollo sostenible para reducir la pobreza, aumentar la resiliencia, reducir las diferencias económicas y sociales y, en última instancia, contribuir a comunicar a éstos países por tierra.

En ese sentido, el Estado Plurinacional de Bolivia, para el nuevo ciclo de planificación de mediano plazo, ha elaborado el Plan de Desarrollo Económico y Social (PDES) 2021-2025, “Reconstruyendo la Economía para Vivir Bien, Hacia la Industrialización con Sustitución de Importaciones”, conformado por diez Ejes

Estratégicos, que a su vez se encuentran articulados con los 13 pilares de la Agenda Patriótica del Bicentenario 2025.

El PDES es el marco estratégico de priorización de Metas, Resultados y Acciones a ser desarrolladas para la reconstrucción económica, productiva y social del Estado, en consonancia con las áreas de atención del Programa de Acción de Viena para los Países en Desarrollo sin Litoral 2014 – 2024, detalladas a continuación:

Tabla N° 1
Plan de Desarrollo Económico y Social 2021 – 2025

| EJE | META |
|--|--|
| Eje 1: Reconstruyendo la economía, retomando la estabilidad macroeconómica y social | Devolver a la política social el carácter prioritario para el Estado, reduciendo la desigualdad económica, social y de género en el marco de la pluralidad. |
| Eje 3: Seguridad alimentaria con soberanía, promoción de exportaciones con valor agregado y desarrollo turístico | Diversificar e incrementar la productividad agropecuaria para el abastecimiento del mercado interno y la Industrialización con Sustitución de Importaciones, con miras a la exportación con valor agregado. |
| | Impulsar la integración nacional e internacional para fortalecer los centros los centros productivos con sistemas de transporte carretero, aéreo, férreo, fluvial y urbano. |
| Eje 9: Integración y relaciones internacionales con soberanía | Consolidar a Bolivia como país clave en la articulación e integración regional y subregional, con decisiones favorables de las entidades regionales para su mejor posicionamiento en el ámbito económico, social, limítrofe y geopolítico. |
| | Avanzar hacia el retorno al mar y a puertos soberanos en el pacífico y defender las aguas del Silala y los recursos hídricos compartidos. |

Fuente: Plan de Desarrollo Económico y Social 2021 – 2025
Elaborado por: Ministerio de Planificación del Desarrollo

3 EVALUACIÓN DE LAS PRINCIPALES TENDENCIAS DE DESARROLLO ECONÓMICO, SOCIAL Y AMBIENTAL

El 25 de septiembre de 2015, en la Resolución aprobada por la Asamblea General de Naciones Unidas (A/Res/70/1), referida a “Transformar nuestro mundo: la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible”, los Jefes de Estado y de Gobierno y Altos Representantes acordaron los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de alcance mundial, comprometiéndose, entre otros, a implementar la Agenda dentro de los países, teniendo en cuenta las diferentes realidades, capacidades y niveles de desarrollo de cada país y respetando sus políticas y prioridades nacionales.

Los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) constituyen un llamamiento universal a la acción para poner fin a la pobreza, proteger el planeta y mejorar las vidas y las perspectivas de las personas en todo el mundo. En 2015, todos los Estados Miembros

de las Naciones Unidas aprobaron 17 Objetivos como parte de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible.

En este marco, la implementación de los ODS planteados en la Agenda 2030 en Bolivia se realiza de manera compatibilizada con la Agenda Patriótica del Bicentenario 2025 y el PDES 2021-2025, conforme al siguiente Cuadro:

Cuadro N° 1

| PILAR AGENDA PATRIÓTICA 2025 | EJE PDES 2021-2025 | VÍNCULACIÓN CON LOS ODS |
|---|--|--|
| 1. Erradicación de la pobreza. 2. Universalización de servicios básicos. 5. Soberanía comunitaria financiera. | Eje 1: Reconstruyendo la economía, retomando la estabilidad macroeconómica y social |  |
| 6. Soberanía productiva con diversificación. 8. Soberanía alimentaria. | Eje 3: Seguridad alimentaria con soberanía, promoción de exportaciones con valor agregado y desarrollo turístico |  |
| 1. Integración complementaria. 13. Reencuentro soberano con nuestro mar. | Eje 9: Integración y relaciones internacionales con soberanía |  |

Nota: Los 17 ODS son: 1. Fin de la pobreza; 2. Hambre cero; 3. Salud y bienestar; 4. Educación de calidad; 5. Igualdad de género; 6. Agua limpia y saneamiento; 7. Energía asequible y no contaminante; 8. Trabajo decente y crecimiento económico; 9. Industria, innovación e infraestructuras; 10. Reducción de las desigualdades; 11. Ciudades y comunidades sostenibles; 12. Producción y consumo responsables; 13. Acción por el clima; 14. Vida submarina; 15. Vida de ecosistemas terrestres; 16. Paz, justicia e instituciones sólidas; y 17. Alianzas para lograr objetivos.

4 AREA PRIORITARIA 1: CUESTIONES FUNDAMENTALES DE LA POLÍTICA DE TRÁNSITO

4.1 Acuerdos de Tránsito

4.1.1 Tratado de 1904 (Chile)

En lo que se refiere al tránsito, el Tratado de Paz de 1904 dispone lo siguiente:

“Artículo VI. La República de Chile reconoce en favor de la de Bolivia y a perpetuidad, el más amplio y libre derecho de tránsito comercial por su territorio y puertos del Pacífico. Ambos Gobiernos acordarán, en actos especiales, la reglamentación conveniente para asegurar, sin perjuicios para sus respectivos intereses fiscales, el propósito arriba expresado.

Artículo VII. La República de Bolivia tendrá el derecho de constituir agencias aduaneras en los puertos que designe para hacer su comercio. Por ahora señala por tales puertos habilitados para su comercio, los de Antofagasta y Arica. Las agencias cuidarán de que las mercaderías destinadas en tránsito, se dirijan del muelle a la estación del ferrocarril y se carguen y transporten hasta las aduanas de Bolivia en vagones cerrados y sellados y con guías que indiquen el número de bultos, peso y marca, número y contenido, que serán canjeados con tornaguías.

Artículo VIII. Mientras las Altas Partes Contratantes acuerdan celebrar un tratado especial de comercio, el intercambio comercial entre ambas Repúblicas se regirá por las reglas de la más estricta igualdad con las aplicadas a las demás naciones y en ningún caso se colocará a los productos de cualquiera de las dos Partes en condiciones de inferioridad respecto de las de un tercero. En consecuencia, tanto los productos naturales y manufacturados de Chile como los de Bolivia quedarán sujetos, en su internación y consumo, en uno y otro País, al pago de los impuestos vigentes para los de las demás naciones y los favores, exenciones y privilegios que cualquiera de las dos Partes otorgare a una tercera podrán ser exigidos en igualdad de condiciones por la otra. Las Altas Partes Contratantes convienen en dar, recíprocamente, en todas las líneas férreas que crucen sus respectivos territorios, a los productos nacionales de uno y otro País, la tarifa que acuerden a la nación más favorecida.

Artículo IX. Los productos naturales y manufacturados de Chile y las mercaderías nacionalizadas, para internarse a Bolivia, serán despachados con la respectiva factura consular y con las guías de que habla la cláusula séptima. Los ganados de toda especie y los productos naturales de poco valor, podrán ser internados sin ninguna formalidad y despachados con la simple manifestación escrita en las aduanas.

Artículo X. Los productos naturales y manufacturados de Bolivia en tránsito para el extranjero serán exportados con guías franqueadas por las aduanas de Bolivia o por los funcionarios encargados de este objeto. Dichas guías serán entregadas a los agentes aduaneros en los respectivos puertos y sin otra formalidad, embarcados estos productos para los mercados extranjeros. Por el puerto de Arica el comercio de importación se verificará con iguales formalidades que en el de Antofagasta, debiendo franquearse en este puerto las guías de tránsito con las mismas especificaciones que las indicadas en los artículos anteriores.

Artículo XI. No pudiendo Bolivia poner en práctica este sistema inmediatamente, continuará observándose, por el término de un año, el que se halla establecido actualmente en Antofagasta, que se hará extensivo al puerto de Arica, fijándose

un plazo prudente para que se ponga en vigencia el arancel de aforos boliviano, hasta que sea posible regularizar el comercio de tránsito en la forma antedicha”.

4.1.2 Convenio de Libre Tránsito (Perú)

Entre Bolivia y Perú se tiene el Convenio de Tránsito Perú - Bolivia de 15 de junio de 1948 que dispone principalmente lo siguiente:

“Artículo 1º.- Las Repúblicas del Perú y de Bolivia se obligan a otorgarse libre tránsito por sus respectivos territorios, en forma irrestricta, en todo tiempo y circunstancias, para toda clase de cargas, como son productos naturales, manufacturas, mercaderías, material bélico, materias primas, efectos y cualquier clase de artículos transportables, ya sea que provengan de los países contratantes o de terceros. El tránsito se realizará por las vías que tienen habilitadas las Altas Partes, y por las que habiliten en el futuro.

Artículo 2º.- Las cargas de tránsito provenientes de terceros países serán descargadas y depositadas en los puertos o vías habilitadas de ingreso, comprometiéndose el Gobierno del país de tránsito a adoptar las medidas que aseguren su continuación sin demora ni interrupción hacia el país de destino. Ambos Gobiernos convienen en no afectar dicho tránsito con impuestos o gravámenes de ninguna clase.

Artículo 3º.- Cuando cargas de uno de los países contratantes atraviesen el territorio del otro para volver al de origen, ambas Partes se acuerdan iguales facilidades que las indicadas en los artículos anteriores.

Artículo 4º.- Ambos Gobiernos podrán mantener en los puertos y lugares por los que se realicen operaciones de tránsito, Agencias Aduaneras premunidas de las facultades suficientes para el debido cumplimiento del presente Convenio. Dichas Agencias podrán correr pólizas de despacho ante las Aduanas del otro país sólo por la carga de importación y exportación de propiedad de su respectivo Gobierno.

El titular de la Agencia podrá delegar sus facultades en terceras personas, bajo su responsabilidad respecto al otro país, en la forma y con las limitaciones que estime conveniente, debiendo necesariamente dar aviso escrito de la delegación a la Aduana de la otra Parte en el puerto o lugar donde corresponda.

Las Agencias Aduaneras gozarán, en el territorio donde actúen, de la colaboración y protección de las Aduanas y otras autoridades de ese país, para asegurare el eficiente cumplimiento de su misión.

Artículo 5º.- El despacho de la carga, con la excepción considerada en la segunda parte del artículo anterior, se efectuará por el o los agentes despachadores comerciales designados por el consignatario de aquella, en relación con la entidad porteadora, bajo el control de la Agencia Aduanera y la supervigilancia de la Aduana Nacional...”.

4.2 Concesiones portuarias

La Administración de Servicios Portuarios – Bolivia (ASP-B) tiene presencia en diferentes puertos, mediante los cuales pretende brindar servicios portuarios, en beneficio de los operadores de comercio exterior; asimismo, tiene previsto contribuir al desarrollo del comercio exterior mediante la gestión de nuevos puertos habilitados en la Hidrovia Paraguay Paraná con salida soberana al Océano Atlántico, generar mayores ingresos y rentabilidad económica para contribuir a las políticas sociales, cumplir con los Acuerdos bilaterales, Convenios y Notas Reversales, de los diferentes países en los que Bolivia tiene presencia.

4.2.1 Aguas Profundas (Uruguay)

El 26 de febrero de 2015, Bolivia y Uruguay suscribieron un Memorándum de Entendimiento con el siguiente objeto: “La República Oriental del Uruguay expresa su plena disposición y cooperación para brindar al Estado Plurinacional de Bolivia, en términos y condiciones a ser acordados oportunamente por ambos países, facilidades y concesiones, de acuerdo al marco jurídico vigente en cada país, que puedan ser otorgadas para la utilización del espacio terrestre portuario y de terminales del puerto de aguas profundas que se proyecta construir en la costa oceánica de la República Oriental del Uruguay”.

4.2.2 Puerto Nueva Palmira (Uruguay)

En enero de 2019, la Administración Nacional de Puertos (ANP) del Uruguay y la ASP-B suscribieron un acuerdo operativo para que la carga boliviana acceda al Atlántico a través de los puertos Nueva Palmira y Montevideo. El documento firmado otorga tratamiento preferencial a las operaciones y tarifas a la carga en tránsito desde y hacia Bolivia, además de facilitar la conectividad comercial de Bolivia a través del Atlántico. El acuerdo desarrolla un modelo de negocios público – privado, que permite entender toda la logística a través de la Hidrovía Paraguay – Paraná.

4.2.3 Puerto Rosario (Argentina)

Entre Bolivia y Argentina se tenía el Convenio para el establecimiento de una zona franca para la República de Bolivia (hoy Estado Plurinacional de Bolivia) en el Puerto de Rosario del 4 de junio de 1969, cuyo artículo 1 disponía lo siguiente: “El Gobierno de la República Argentina acuerda ceder a favor de Bolivia una ‘Zona Franca’ en el Puerto de Rosario (Provincia de Santa Fé) para las mercaderías de exportación originarias de Bolivia y para las que se importen a ese país con destino a su uso y consumo”. Este Convenio fue aprobado por Argentina mediante Ley N° 18.368 de 22 de septiembre de 1969 y por Bolivia mediante, entrando en consecuencia en vigor.

En febrero de 2019, mediante canje de Notas Revérsales entre el Estado Plurinacional de Bolivia y la República Argentina, se acuerda de manera conjunta, que:

- 1) El Estado Plurinacional de Bolivia procede a la devolución del predio de la Zona Franca concedida por la República Argentina en la ciudad de Rosario- según el Convenio de 1969-, tomando el Municipio posesión del predio.
- 2) Se acuerda que, a partir de la Comisión Mixta del Convenio de 1969, se definirá aspectos referidos a la relocalización en un espacio con las mismas o mejores características que las del anterior predio y manteniendo o mejorando las condiciones estipuladas en el Convenio.

4.2.4 Puerto Villeta (Paraguay)

En junio de 1990, se tiene el Acuerdo a través del canje de Notas Reversales, relativas a la concesión de un área de Puerto de Villeta destinado a un depósito franco y área de almacenamiento para carga boliviana en tránsito de y hacia Bolivia entre Paraguay y Bolivia. Se adecuo el predio para el inicio de operaciones fluviales y terrestres de articulación logística, explorándose la posibilidad de actuar como zona de interconexión, transferencia, almacenaje y articulación logística, de carga boliviana con destino desde y hacia Bolivia. En ese sentido se avanza en la aprobación de tarifas y definición de la operativa necesaria, misma que se tiene previsto concretar en la presente gestión.

4.2.5 Puerto Paranagua (Brasil)

En agosto de 1990, Bolivia y Brasil suscribieron el "Acuerdo entre el Gobierno de la República Federativa de Brasil y el Gobierno de la República de Bolivia para el Establecimiento de un Depósito Libre en el Puerto de Paranaguá". Dicho acuerdo establece lo siguiente: "La parte brasileña se compromete a otorgar, en el Puerto de Paranaguá, para la admisión, almacenamiento y despacho de mercancías de origen y origen boliviano, destinadas a la exportación a terceros países, así como mercancías importadas por la Parte boliviana, provenientes de terceros países y con destino a ese país, un depósito franco, dentro del cual, para efectos aduaneros, dichas mercancías serán consideradas en régimen suspensivo fiscal, sujetas únicamente al pago de las tasas correspondientes a la prestación de los servicios".

Este acuerdo, fue aprobado por Bolivia mediante Ley N° 3296 el 12 de diciembre de 2005 y por Brasil mediante Decreto N°8.661, de 1 de febrero de 2016. Habiendo entrado en vigor a la fecha dicho acuerdo.

4.2.6 Puerto de Ilo (Perú)

En función del Convenio de Tránsito de 1948 Bolivia puede utilizar sin costo alguno el puerto de Ilo; asimismo, el mismo Convenio le da la facilidad de instalar una agencia Aduanera premunida de todas facultades de operación, además de libre tránsito de y hacia Bolivia. Bolivia cuenta con concesiones a partir del Acuerdo de Ilo de 1992 y su posterior Protocolo Complementario de 2010 (el cual aún no está ratificado por el Congreso peruano), empero cuenta con espacio para construir depósitos y una zona franca, que quedan a 7 Km de la zona de operación portuaria

de Ilo; asimismo, estos predios cedidos están contiguos a la anterior zona franca industrial denominada CETICOS.

La ASP-B y la Empresa Nacional de Puertos (ENAPU) de Perú, suscribieron el Convenio Marco de Cooperación Interinstitucional, con el objetivo de establecer mecanismos de desarrollo comercial entre ambos países, con la finalidad de implementar estrategias comerciales conjuntas para promover y dinamizar las actividades económicas de importación y exportación de carga de y hacia Bolivia. En ese mismo sentido, el 2018, se firma un acuerdo específico con una reducción de 30% en tarifa plana para toda la mercancía en tránsito y un periodo de almacenaje de 90 días sin costo.

En la gestión 2022 se suscribe el Acuerdo entre ASP-B y ENAPU que amplía el tiempo de almacenamiento a 120 días, adicionalmente en octubre de la misma gestión se suscribe una adenda ampliando el descuento para manejo de contenedores en una proporción de -35%, generando de esta manera avances sustanciales en el puerto, logrando la gestión 2022 incrementar el volumen de carga por dicho puerto.

4.2.7 Puerto Fray Bentos (Uruguay)

En función al Convenio Marco de Cooperación Portuaria Interinstitucional suscrita en febrero de la presente gestión entre la ANP de Uruguay y ASP-B de Bolivia se realiza una alianza estratégica para explotar la ubicación que tiene Puerto Busch, para el movimiento de carga de exportación e importación boliviana llegando y utilizando el "Puerto de Fray Bentos", de esta manera en una primera fase se ofrece al exportador boliviano un lugar de salida (Puerto Busch) más cercano al Atlántico abaratando costos y un puerto de destino o de transferencia (Fray Bentos); así, el Puerto de Fray Bentos se puede convertir en una alternativa para el exportador boliviano al poder tener un lugar de acopio, permitiendo la reducción de tiempos y costos en favor del comercio exterior boliviano.

La principal ventaja de este Convenio es aprovechar la ubicación estratégica de Puerto Busch (250 kilómetros más cerca del Atlántico) y que cuenta con una profundidad mayor a otros puertos cercanos y con el valor agregado, brindando un servicio de logística integral, gestión y asesoramiento a las formalidades administrativas previas a la exportación, y todas las operaciones relacionadas con el movimiento, herramienta clave en la reducción de costos y gastos.

ASP-B posicionará a Puerto Fray Bentos y Puerto Busch como puertos de servicio de logístico integral, acción que permitirá dar a conocer un nuevo servicio en lugares estratégicamente ubicados procurando crecer en la participación del mercado de servicios portuarios con un valor agregado de asesoramiento, apoyo y servicio logístico a la gestión documental que realiza el exportador y transferencias en el Atlántico.

4.3 Controles fronterizos

En Bolivia en los últimos años se ha producido profundas transformaciones estructurales en su política pública, la más importante es la Constitución Política del Estado de 2009, donde se resalta que el Estado establecerá una política permanente de desarrollo armónico, integral, sostenible y estratégico de las fronteras, con la finalidad de mejorar las condiciones de vida de su población.

La Aduana Nacional, conforme al Artículo 3 de la Ley N°1990 de 28/07/1999, realiza el control del paso de mercancías por las fronteras, puertos y aeropuertos del país, previo a su ingreso y salida a territorio boliviano, sujeto a la potestad aduanera y la legislación boliviana.

El Artículo 1° del Reglamento General de la Ley de Aduanas señala, salvo lo dispuesto en Convenios Internacionales vigentes, la importación, exportación, tránsito aduanero, almacenamiento de mercancías y demás operaciones aduaneras, estarán sujetas a la Ley General de Aduanas, a su Reglamento y demás disposiciones legales.

El Artículo 3° del Reglamento, señala que la prestación de los servicios aduaneros es esencial para el desarrollo económico del país. Su desarrollo y observancia se efectúa a través de la Aduana Nacional, sus administraciones aduaneras y demás unidades orgánicas.

De los 339 municipios existentes en el país, 72 municipios son fronterizos y comprenden comunidades rurales y poblaciones pequeñas de las cuales ocho (8) son poblaciones fronterizas binacionales; es decir, que son poblaciones gemelas transfronterizas, adicionalmente a éstas se encuentran las fronteras con la República de Chile y República del Paraguay, en este ámbito geográfico es donde la Aduana Nacional ejerce el control fronterizo de exportaciones, importaciones y tránsito aduanero.

Las poblaciones transfronterizas son: Villazón, Bermejo y Yacuiba en la frontera con Argentina; Puerto Suárez, San Matías, Guayaramerín y Cobija en la frontera con Brasil y Desaguadero con la República del Perú; adicionalmente, a estas poblaciones transfronterizas están las que se tiene con la República de Chile: Tambo Quemado, Pisiga, Charaña, Avaroa e Hito Cajones; con la República del Paraguay: Cañada Oruro, como se puede apreciar en las siguientes figuras:

Figura N° 1
Administración de Aduanas

| País | Administración de Fronteras | Atención ACI, CEFRO y CEBAF | Cabecera |
|-----------|-----------------------------|------------------------------|-----------|
| Argentina | Villazón | La Quiaca (ACI) | Argentina |
| | Bermejo | Aguas Blancas (ACI) | Argentina |
| | Yacuiba | Profesor Salvador Maza (ACI) | Argentina |
| Brasil | Puerto Suárez | ESDRAS – AGESA (ACI) | Brasil |
| | San Matías | San Vicente (ACI) | Brasil |
| | <u>Guayaramerin</u> | <u>Guajamramerin</u> | Brasil |
| | Cobija (Zona Franca) | | Ambas |
| Chile | Tambo Quemado | <u>Chungara ACI</u> | Ambas |
| | Pisiga | <u>Colchane (CEFRO)</u> | Ambas |
| | Avaroa | (CEFRO) | Ambas |
| | <u>Charaña</u> | (CEFRO) | Ambas |
| | Apacheta Hito Cajones | (CEFRO) | Ambas |
| Paraguay | Cañada Oruro | Infante Rivarola | Ambas |
| Perú | Desaguadero | Desaguadero (CEBAF) | Perú |

Fuente: Aduana Nacional

Figura N° 2
Control de Fronteras con los países Limítrofes



Fuente: Aduana Nacional

El Servicio Nacional de Sanidad Agropecuaria e Inocuidad Alimentaria (SENASAG) como autoridad en materia de sanidad agropecuaria, realiza actividades de control y fiscalización de material agrícola y pecuario en las zonas fronterizas, a objeto de evitar el ingreso y salida de productos de dudosa procedencia y sin documentación de respaldo, como parte de la lucha contra el contrabando que afecta a la producción interna.

En este contexto, el SENASAG se crea mediante Ley No. 2061 del 16 de marzo de 2000, como estructura operativa del Ministerio de Desarrollo Rural, Agropecuario y Medio ambiente, actual Ministerio de Desarrollo Rural y Tierras (MDRyT), encargada de la administración del régimen legal específico de la Sanidad Agropecuaria e Inocuidad Alimentaria en todo el territorio Nacional.

La Ley N° 830 de Sanidad Agropecuaria e Inocuidad Alimentaria de septiembre de 2016, establece en sus atribuciones el de “Certificar la Sanidad Agropecuaria e Inocuidad Alimentaria para la importación y exportación, así como elaborar y aprobar normas y reglamentos técnicos en materia de Sanidad Agropecuaria e Inocuidad Alimentaria”.

En los puestos de control fronterizos, internacionales e Intermedios, SENASAG realiza control a productos y subproductos de origen vegetal, animal y alimentos procesados e insumos, con el objeto de precautelar el estatus sanitario del patrimonio productivo del país y la inocuidad alimentaria para la protección de la salud de la población.

En este sentido, los Puestos de Control se constituyen en barreras sanitarias y fitosanitarias que tienen por objetivos:

- Prevenir la introducción de plagas y enfermedades (prevalentes y exóticas).
- Prevenir la introducción de alimentos y bebidas que no cumplan con los requisitos sanitarios y de Inocuidad Alimentaria; en vigencia.
- Detectar, en medios de transporte y equipaje de pasajeros, la existencia de productos sujetos a la inspección del SENASAG (animales, vegetales, subproductos de origen agropecuario, productos e insumos agrícolas y pecuarios, alimentos y bebidas destinados al consumo humano)-que incumplan con la normativa vigente y tomar acciones.

Actualmente, para el cumplimiento de sus funciones, atribuciones y misión institucional, el SENASAG cuenta con 59 puestos de control, categorizados de la siguiente manera:

Tabla N° 2
Categorización de los puestos de Control

| PUESTO CONTROL | CANTIDAD |
|---|-----------------|
| Puesto Control Fronterizo | 18 |
| Puesto Control Intermedio | 32 |
| Puesto Control Aeropuerto Internacional | 3 |
| Puesto Control Aduana Interior | 6 |
| Total | 59 |

Fuente y Elaboración: SENASAG

Bolivia tiene establecido 18 puestos de control fronterizo que se encuentran ubicados en los Departamentos de Beni, Santa Cruz, La Paz, Oruro, Tarija, Potosí y Pando.

Los puestos de control internacional son tres (3) y están establecidos en los departamentos de La Paz, Santa Cruz y Cochabamba mismos que son de flujo continuo e internacional. Para la atención de certificación a importaciones de productos de origen vegetal, animal e inocuidad alimentaria, estos puestos de control proceden a la inspección documental y física de los productos de ingreso y salida de nuestro país; en todo este proceso se aplican medidas cuarentenarias y restrictivas, como también control, inspección y fiscalización de productos de internación por parte de pasajeros, en buses internacionales, vehículos particulares y vuelos internacionales.

Respecto a las acciones que realiza el SENASAG en los puestos fronterizos se destacan las siguientes:

- Realizar inspección y verificación de pasajeros, medios de transporte, equipajes antes de su ingreso al país en puestos de control autorizados.
- Realizar inspección y verificación de mercaderías antes de su ingreso al país en puntos autorizados.
- Realizar inspección, verificación y toma de muestras, productos y subproductos agropecuarios, alimentos y bebidas e insumos y materias primas para la industria alimentaria.
- Realizar retenciones, retornos, decomisos, destrucción y/o desnaturalización de productos agropecuarios y de consumo humano que se considere de riesgo para la sanidad agropecuaria nacional y para la salud de la población, así como, retenciones, retornos, decomisos de animales vivos sospechosos de vehiculizar agentes infecciosos, que pongan en riesgo la sanidad agropecuaria del país.
- Verificar documentos y revalidar certificados sanitarios oficiales para exportación de animales, vegetales, productos agropecuarios e insumos para uso agropecuario y productos destinados al consumo humano.
- Efectuar tratamientos oficiales que se requiera para realizar la importación de animales, vegetales y sub productos agropecuarios al país y de consumo humano.
- Establecer medidas cuarentenarias oficiales que se requiera para autorizar la importación de animales, vegetales y productos agropecuarios e insumos para la producción agropecuaria.
- Control de productos y sub productos agropecuarios a través de guías de movimientos.

En la línea de acciones estratégicas para contribuir en el desarrollo del sector agropecuario boliviano, se está realizando también, actividades de investigación, extensión, asistencia técnica, transferencia de tecnología agropecuaria, acuícola y forestal y servicios de certificación de semillas a través del Instituto Nacional de

Innovación Agropecuaria y Forestal (INIAF); además, en el marco de la Ley N° 1053 de 25/04/2028 de Fortalecimiento de la Lucha Contra el Contrabando y la Ley N° 1990 General de Aduana, se está controlando el ingreso de semillas transgénicas de forma ilegal y otras semillas que no han sido homologadas que puede causar nuevas plagas o enfermedades.

Siendo un deber del Estado la preservación de las fronteras, la Ley N° 707 de junio de 2015, tiene la finalidad de promover la integridad y seguridad nacional, e impulsar la preservación y el desarrollo de las zonas fronterizas a través de la construcción e implementación de Recintos Multipropósito de Frontera del Territorio Nacional, que constituyen centros para el establecimiento de infraestructura de entidades públicas.

Dicha Ley declara de necesidad y utilidad pública la expropiación de bienes inmuebles y la realización de trámites de transferencia a título gratuito de entidades públicas a favor del Ministerio de Economía y Finanzas Públicas, estableciendo para este fin, en los Artículos 4, 5, 6 y 7 los procedimientos aplicables, facultando la identificación y ubicación de superficie exacta de los bienes inmuebles necesarios para la implementación de los Recintos.

Estos Recintos Multipropósito de Frontera son una realidad, habiéndose inaugurado el primero en la Frontera con Paraguay, la infraestructura se alza sobre el HITO BR 94 en una extensión de 22 hectáreas, representado una inversión de 21.5 millones de dólares americanos estadounidenses. Este recinto incluye las infraestructuras necesarias para el control de importaciones y exportaciones, los almacenes, oficinas, áreas de control integrado, incluso área de viviendas y servicios para los funcionarios.

Del mismo modo se encuentra en ejecución y próxima entrega para la gestión 2024 el Recinto Multipropósito de Frontera Tambo Quemado Oruro, sobre el Hito BR 18 en una extensión de 28 hectáreas y con una inversión total de 42,3 millones de dólares americanos estadounidenses.

Ambos proyectos incluyen oficinas para las entidades de control del país vecino, a fin de dar cumplimiento a la Decisión 502 de la Comunidad Andina sobre la aplicación de Controles Integrados en Frontera (CIF), evitando la duplicidad de trámites y registros a la salida e ingreso de personas, equipajes, mercancías y vehículos que transitan por las carreteras de los países miembros.

En el marco de la CAN y de los Gabinetes Ministeriales Binacionales con la República del Perú se establecieron tres CEBAF:

- Desaguadero – Ya ejecutado por la República del Perú.
- Extrema – Se encuentra actualmente en etapa de preinversión.
- Tholla Kollo – Fue desestimado por acuerdo binacional.

En la frontera con la República de Chile, se tienen 3 pasos fronterizos habilitados oficialmente, que se detallan a continuación:

- Tambo Quemado – En ejecución.
- Pisiga – En proceso de priorización para la etapa de Preinversión.
- Charaña – En proceso de priorización para la etapa de Preinversión.

El Estado Plurinacional de Bolivia está encaminado a un proceso de modernización de sus puntos fronterizos con cada país vecino, enfocándose en todos los medios que permitan agilizar el comercio y el tránsito de mercancías y pasajeros, por lo que se tienen en fase de priorización para la etapa de Preinversión los siguientes:

Tabla N° 3
Modernización de Puntos Fronterizos

| N° | PAÍS LIMÍTROFE | PUNTO ADUANERO | ESTADO |
|----|----------------|-----------------------------------|--|
| 1 | Perú | Extrema | Priorizado por Acuerdo Bilateral en ejecución del Estudio de Diseño Técnico de Preinversión. |
| 2 | | Thola Kollo | Descartado por Acuerdo Bilateral que prioriza la apertura en Extrema Pando. |
| 3 | | Kasani | En proceso de priorización para etapa de preinversión. |
| 4 | | Puerto Acosta | En proceso de priorización para etapa de preinversión. |
| 5 | | Charaña (Punto Tripartito) | En proceso de priorización para etapa de preinversión. |
| 6 | Chile | Tambo Quemado | En ejecución de obras (primeras fases para entrega en la gestión actual). |
| 7 | | Pisiga | Informe Técnico de Condiciones Previas elaborado en proceso de revisión y ajuste. |
| 8 | | Estación Avaroa | En proceso de priorización para etapa de preinversión. |
| 9 | | Apacheta/Hito Cajones | En proceso de priorización para etapa de preinversión. |
| 10 | Argentina | Villazón | En proceso de priorización para etapa de preinversión. |
| 11 | | Bermejo | En proceso de priorización para etapa de preinversión. |
| 12 | | Yacuiba | Informe Técnico de Condiciones Previas elaborado en proceso de revisión y ajuste. |
| 13 | Brasil | Arroyo Concepción | En proceso de priorización para etapa de preinversión. |
| 14 | | San Matías | En proceso de priorización para etapa de preinversión. |
| 15 | | San Vicente | En proceso de priorización para etapa de preinversión. |
| 16 | | Guayaramerín | Informe Técnico de Condiciones Previas por concluir, se encuentra dentro del proyecto de la Hidrovía Ichilo Mamoré/ se están tomando acciones para que ambos proyectos sean complementarios. |
| 17 | | Cobija | En proceso de priorización para etapa de preinversión. |
| 18 | Paraguay | Cañada Oruro/Hito BR 94 | En ejecución de obras (primeras fases para entrega en la gestión actual). |

* Extrema Pando es un Punto Fronterizo con Perú recientemente habilitado por la Aduana Nacional

4.3.1 Control fronterizo con la República Argentina

El control de fronteras con la República Argentina, se realiza en base al Acuerdo de Complementación Económico N° 36 (ACE 36) Bolivia - MERCOSUR de fecha 25/01/2017 y el Acuerdo sobre el Control Integrado de frontera firmado el 16/02/1998 que fue ratificado mediante la Ley N° 1882 de 25/06/1998, el objeto es simplificar y acelerar las formalidades referentes a la actividad de Control que deben realizarse en la frontera común, donde las Partes podrán establecer recintos dentro del marco del presente Acuerdo, ya sea en un solo lado de la línea de frontera, superpuestos al límite internacional o bien, en ambos lados de la frontera.

El establecimiento, traslado, modificación o supresión de Recintos, será objeto de Acuerdos por Canje de Notas entre ambos Estados, que delimitarán las Áreas de Control Integrado.

En este marco, la Aduana Nacional viene operando el control fronterizo en conjunto con la Administración Federal de Ingresos Públicos desde el año 2000, en cabecera única (lado argentino), mejorando los controles del tránsito de camiones de carga, vehículos de turismo e ingreso y salida de mercancías hacia y desde territorio nacional, la siguiente figura muestra algunos aspectos del control fronterizo con la República Argentina.

Figura N° 3
Área de Control Integrado con la República de Argentina



Fuente: Aduana Nacional

4.3.2 Control Fronterizo con la República Federativa de Brasil

Con la República Federativa de Brasil, se cuenta con el XXII y XXVII Protocolo adicional al Acuerdo de Complementación Económica N° 36 (ACE 36) Bolivia - MERCOSUR de fechas 30/12/2004 y 25/01/2017 respectivamente, el Reglamento Administrativo Operacional Puerto Suárez - Corumbá de fecha 27/03/2012 y el Reglamento Administrativo Operacional San Matías - Cáceres de fecha 06/02/2013, la figura destaca características de los Áreas de Control Integrado (ACIs) con Brasil.

Figura N° 4
Áreas de Control integrado con la República Federativa de Brasil



Fuente: Aduana Nacional

La finalidad, es mejorar el paso de frontera Corumbá - Puerto Suárez, compatibilizando los sistemas de transporte e infraestructura entre los dos países, reduciendo los tiempos de paso, toda vez que en esta frontera se canaliza un volumen relevante del comercio bilateral entre Bolivia y Brasil.

En el marco de los Acuerdos suscritos, la Aduana Nacional de Bolivia y la Administración Aduanera Receita Federal do Brasil, recientemente el 17/03/2023 firmaron el Acta de Conformidad del nuevo Reglamento Operacional del Área de Control Integrado de Cargas Corumbá - Puerto Suárez (Puerto Quijarro), con el fin de agilizar el tránsito aduanero de medios de transporte y así evitar cuellos de botella en la importación y exportación de mercancías. Este Reglamento Operacional incluye al Área de Control Integrado (ACI), dos recintos denominados "TRANSACO" y "Granel Química LTDA", los cuales, fueron habilitados por la Receita Federal do Brasil, para agilizar las operaciones aduaneras, que desde ahora contará con la presencia de técnicos bolivianos.

Ambas instituciones trabajan en la propuesta de un nuevo paso fronterizo, al igual que en el intercambio de información en tiempo récord y en el fortalecimiento de la gestión de control fronterizo en las Aduanas de Guayaramerín y Cobija.

La ampliación del ACI con la inclusión de dos recintos, generará la reducción de costos y tiempos de despacho, porque la carga será distribuida en tres recintos: "Puerto Seco AGESA LTDA", "TRANSACO" y "Granel Química LTDA" para que finalmente sea liberada con mayor agilidad.

4.3.3 Control fronterizo con la República de Chile

En fecha 17/02/2004 el Estado Plurinacional de Bolivia y la República de Chile firman el Acuerdo sobre Controles Integrados de Frontera y el Acuerdo de Cooperación e Intercambio de Información, el Acuerdo sobre Controles Integrados de Frontera

es denominado CEFRO, sus características generales se encuentran en la figura siguiente.

Figura N° 5
Áreas de Control Integrado con la República Chile



Fuente: Aduana Nacional

La libre circulación de cargas que llegan de ultramar por los puertos del pacifico de la República de Chile (Arica e Iquique) con destino a Bolivia, son afectados por los paros nacionales indefinido de la Asociación Nacional de Funcionarios de Aduanas de Chile (ANFACH).

Los paros de los últimos cinco (5) años, afectaron drásticamente al sector de transporte internacional de carga pesada, aproximadamente 1500 camiones bolivianos en cada paro, se encontraron varados en el paso fronterizo Tambo Quemado – Chungará, y Pisiga – Colchane lo que implica un daño económico a este sector y a la entrega de carga Bolivia de exportación que no logran cumplir los plazos de entregas. Se considera que la recurrencia de paros en Chile constituye un daño permanente a la economía de Bolivia. Este hecho impacta negativamente al desarrollo del comercio exterior y los sectores productivos y de transporte del país.

En diferentes ocasiones, por los medios diplomáticos se exhortó al Gobierno de Chile a tomar con carácter de urgencia, las medidas necesarias para evitar este tipo de conflictos que originan los paros nacionales, así como garantizar el respeto y la vigencia de los derechos humanos de los ciudadanos bolivianos afectados.

Estos acontecimientos, muestran la vulnerabilidad que tiene la economía boliviana, que pese al esfuerzo que se realiza para que fluyan las mercancías por los pasos fronterizos, se ven sujetos a acontecimientos que se originan en los países vecinos y ralentizan las actividades del comercio exterior.

El Ministerio de Relaciones Exteriores, manifestó en todas las oportunidades de su profunda preocupación, porque a causa de estos paros los transportistas bolivianos

y sus acompañantes, sufren extremas condiciones climatológicas, dificultades para acceder a la alimentación, agua y servicios sanitarios; situación que agrava, el cumplimiento de compromisos de comercio exterior tanto de importación como de exportación para Bolivia.

4.3.4 Control fronterizo con la República de Paraguay

El XXII y XXVIII Protocolos Adicionales al ACE 36 Bolivia – MERCOSUR (30/12/2004 y 25/01/2017) respectivamente dan el marco por el cual se ejerce el control fronterizo entre la República del Paraguay y Estado Plurinacional de Bolivia, la Figura siguiente, muestra características del paso de frontera Cañada Oruro (BO) – Infante Rivarola (PY).

Figura N° 6
Áreas de Control integrado con la República del Paraguay



Fuente: Aduana Nacional

El objetivo, es brindar una infraestructura y los servicios necesarios para permitir un eficiente tránsito de personas y carga entre Bolivia y Paraguay, con zonas de acceso y verificación de cargas, área de retención de cargas, sistemas informáticos, telecomunicaciones y de control fito-zoosanitario.

Con la pavimentación y mejoramiento del tramo Villa Montes - Cañada Oruro, se incrementó el tráfico vehicular entre Bolivia y Paraguay y se logrará mejorar el comercio exterior, quedando plenamente justificada la implementación del control fronterizo entre ambos países.

En este marco, el Gobierno boliviano inauguró el 01/04/2023 el Recinto Multipropósito en el paso de frontera Infante Rivarola – Cañada Oruro, ubicado en el límite territorial con Paraguay, resaltando que en el recinto se atenderá la tramitación migratoria, sanitaria y aduanera de forma coordinada, así como responder a la demanda de flujo de pasajeros y mercancías entre ambos países

Concretamente, la construcción se encuentra emplazada en 22 hectáreas de terreno y a una distancia de 118 kilómetros al sur del municipio de Villa Montes, en el departamento de Tarija (dentro de la Primera Región Autónoma del Gran Chaco).

La puesta en marcha de este puesto de verificación beneficiará a 22.298 familias, ya que se promueve la facilitación de trámites en importación, tránsito y exportación de mercancías, generando mayor movimiento comercial en frontera.

La obra inició en octubre de 2020; en la primera fase se contempló la construcción de vías con terraplén, sub rasante mejorada, pavimento rígido, drenaje, instalación de red exterior de agua potable, red de alcantarillado sanitario exterior, instalación de red eléctrica y muro perimetral pre fabricado.

En la segunda fase, se concretó la edificación de los bloques de importación, el depósito aduanero con sus respectivas oficinas, servicios de agua potable, energía eléctrica, red contra incendios, drenaje pluvial, aire acondicionado, distribución de gas, telefonía, cámaras de seguridad y alarmas contra incendios.

Por otra parte, se colocó la estructura metálica para el área de control de transporte pesado, buses y vehículos livianos; seguido de los bloques para el área de importación, exportación, viviendas, comedor, bloque de residuos, subestación eléctrica, casetas de protección de tanques de gas, plataformas de aforo, tanques de almacenamiento y una planta de tratamiento de aguas residuales.

Con esta moderna infraestructura y la implementación del Reglamento Operacional con cabecera única el territorio boliviano, se agilizará el tránsito mercancías y se ejecutará el control fronterizo que coadyuvará a la fluidez en la atención de los procesos de comercio exterior, librándose los obstáculos que pudieron existir en los controles yuxtapuestos con dos cabeceras.

4.3.5 Control fronterizo con la República de Perú

La Decisión N° 502 de la Comunidad Andina, establece el Centro Binacional de Atención en Frontera (CEBAF), el objeto es agilizar el flujo del tránsito de vehículos, evitando la duplicidad de trámites de salida e ingreso de mercancías en el control aduanero, la siguiente figura muestra generalidades del CEBAF.

Figura N° 7
Centro Binacional de Atención en Frontera Desaguadero (CEBAF)



Fuente: Aduana Nacional

El nuevo edificio se presentó como una infraestructura inteligente con tecnología moderna y procedimientos unificados para el control de pasajeros y cargas, lo que facilita los trámites y reduce significativamente los tiempos de espera, bajo la modalidad operativa de única cabecera con sede en territorio peruano, en el cual se desarrollaran actividades de manera unificada.

Las nuevas instalaciones, totalmente equipadas en cuanto a infraestructura, conectividad y servicios, permiten el tránsito seguro y ordenado de pasajeros, vehículos y cargas durante las 24 horas de los 365 días del año. Asimismo, con la implementación del Control Integrado de Cargas, disminuyó sustancialmente los tiempos de espera, evitándose las congestiones y la saturación de las vías de acceso.

La infraestructura alberga a entidades de control de fronteras, funcionarios de la Superintendencia Nacional de Administración Tributaria (SUNAT), Dirección General de Migraciones y Naturalización, Servicio Nacional de Sanidad Agropecuaria (SENASA), Dirección General de Sanidad Ambiental (DIGESA), Instituto Nacional de Recursos Naturales (INRENA), Policía Nacional y el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, todas ellas de Perú. Por el lado de Bolivia, la Aduana Nacional, Dirección General de Migración (DIGEMIG), Servicio Nacional de Sanidad Agropecuaria e Inocuidad Alimentaria (SENASAG), Policía Nacional y Viceministerio de Transporte.

El control integrado implica una única detención del flujo de personas, equipajes, vehículos, y cargas que transiten por el paso, utilizando procedimientos que evitarán la duplicidad de trámites y registros a la entrada y salida de los países.

El control se efectuará de manera secuencial iniciándose con los procedimientos del país de salida y finalizando con los procedimientos del país de entrada,

interviniendo las autoridades de transportes y comunicaciones, sanitarias, policiales, migratorias y de aduanas, en ese orden.

A partir del mes de noviembre de 2022 y hasta la fecha, la situación del tránsito de los vehículos de alto tonelaje de bandera boliviana que transitan por el CEBAF se vio afectada y cambió como consecuencia de los problemas políticos, sociales y económicos por los que atraviesa la República del Perú.

El mes de diciembre de 2022, el Centro Binacional de Atención en Frontera (CEBAF), Desaguadero suspendió sus operaciones, obligando al Gobierno de Bolivia solicitar a los transportistas que tomen las previsiones en su retorno a Bolivia.

La importancia del CEBAF para el flujo de bienes que se intercambian entre ambos países recibió un golpe inesperado para el comercio exterior de Bolivia, puesto que los productos que entran y salen por los puertos del Perú y los que tienen como destino final a los demás países de la Comunidad Andina se paralizaron, afectando a la economía y el desarrollo del país.

Esta situación, obligó a Bolivia a buscar la alternativa de tránsito internacional por Chile, afectando el flujo y el control fronterizo en los CEFROS de Tambo Quemado – Chungara y Pisiga – Colchane, por el incremento inesperado de camiones en tránsito por Chile con destino a los puertos del Perú y resto de los países de la Comunidad Andina.

Para lograr el tránsito y el flujo de camiones bolivianos por la República de Chile, el Gobierno de Bolivia tuvo que negociar un Acuerdo Tripartito con La República de Perú y Chile, en el marco del Acuerdo de Transporte Internacional Terrestre del Cono Sur (ATIT), este Acuerdo permitió agilizar y dinamizar el flujo de transporte de cargas terrestre, mejorando el comercio de Bolivia que se vio estancado por los problemas del Perú.

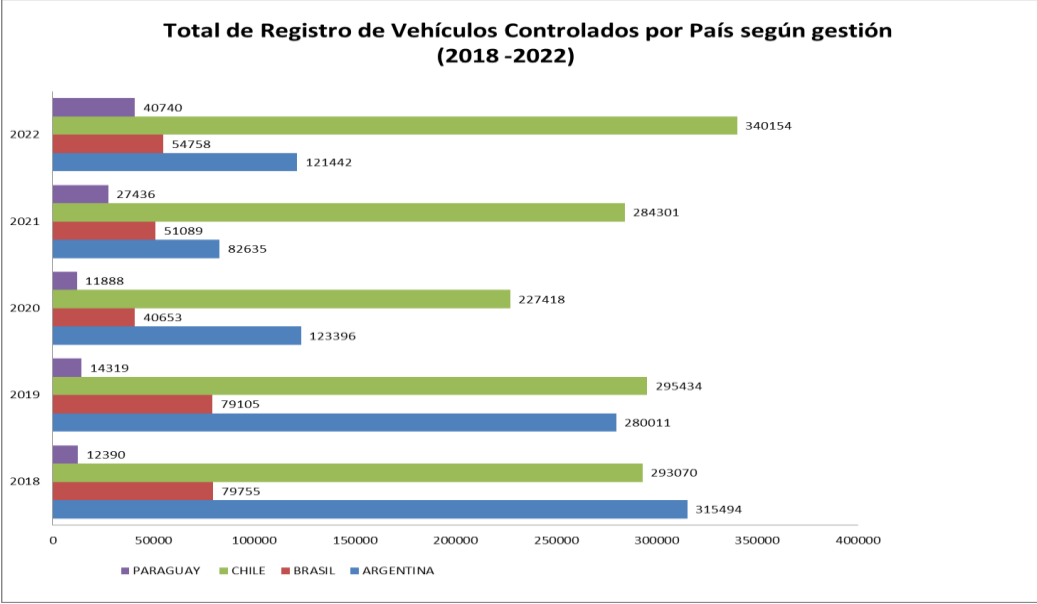
De manera trilateral, se acordó de forma extraordinaria la habilitación de la ruta Tambo Quemado – Chacalluta y Santa Rosa – Tacna, con la suscripción de un Acuerdo entre Perú, Chile y Bolivia que habilitó desde el 13 de febrero hasta el 30 de marzo la posibilidad de llegar a Perú utilizando las vías chilenas. Este periodo puede ser prorrogado. Otra ruta alternativa habilitada para camiones bolivianos sin carga es Visviri – Charaña, a fin de prevenir una posible congestión en Tambo Quemado.

4.3.6 Registro de vehículos controlados por país limítrofe

En el siguiente Grafico, se muestra el comportamiento del flujo de vehículos controlados en frontera por país limítrofe a partir de la gestión 2018 hasta la gestión 2022, en general se verifica que el flujo en promedio controladas en la gestión 2018 llego a 148.570, el promedio diario llego a 413 unidades controladas por día, en la gestión 2020 bajo a 80.771 unidades controladas, es decir a 225 unidades promedio por día, 46% menos, estos datos muestran el efecto de la pandemia, situación que provoco la deceleración del comercio internacional a nivel mundial y regional.

Así también, se puede observar que el flujo de unidades de transporte controladas hasta antes de la pandemia 2018 y 2019 fue mayor con 3 países limítrofes de los 5 que tiene Bolivia, estos son Argentina, Chile y Brasil, después del año crítico de la pandemia (2020) la tendencia cambio de forma ascendente, pero el orden de importancia vario, siendo el flujo mayor con Chile, Perú y Argentina.

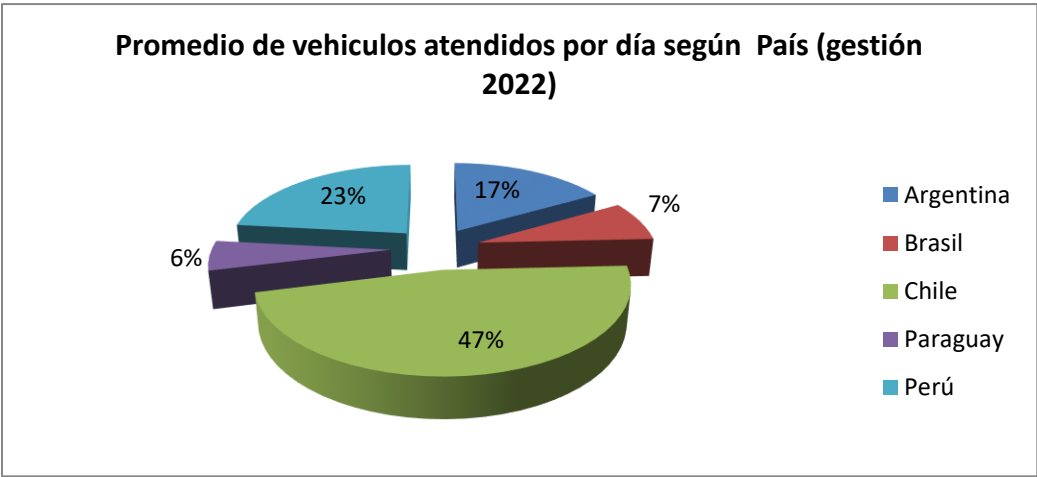
Gráfico N° 1



Fuente: Aduana Nacional

El promedio de vehículos atendidos y controlados por día según país en la actualidad (2022) se observa el grafico siguiente:

Gráfico N° 2



Fuente: Aduana Nacional

El gráfico anterior muestra que el mayor flujo de vehículos controlados en la actualidad (2022) se produce en las fronteras con la República de Chile, en

promedio 945 unidades por día, seguido por Perú y Argentina con 469 y 337 unidades de transporte controladas por día, respectivamente. Este comportamiento se produce efectivamente por el comercio bilateral que se tiene con Chile, Perú y Argentina, pero además por la carga de ultramar que llegan por los puertos de estos países con destino a Bolivia.

La solución al tema de los países sin litoral y en particular de Bolivia, no pasa solamente por el perfeccionamiento de los controles de frontera, reducción de los tiempos de trámites en operaciones de tránsito y despacho aduanero, sino por la posibilidad de brindar condiciones atractivas para el establecimiento de plataforma logística multimodales de transferencia de cargas con países asociadas a los paso de fronteras y a los flujos de cargas de exportación e importación originadas en el Corredor Bioceánico, que tengan como punto de salida y entrada los puertos del pacifico y atlántico.

4.4 Sistemas Logísticos

En el marco de consolidar un sistema de articulación portuaria en el extranjero a partir de las concesiones, de plataformas logísticas y el desarrollo del Puerto Busch como puerto soberano, la ASP-B viene desarrollando proyectos que permitan consolidar al Estado plurinacional de Bolivia como un *hearthland* de articulación estratégica interregional, aprovechando la posibilidad de poder generar una vinculación ya sea hacia el océano Atlántico como Pacifico.

En ese sentido, se tiene previsto recintos extra y anteportuarios a fin de limitar el enclaustramiento que se tiene, así como centros de inspección simultanea y zonas francas establecidas en lugares estratégicos, que nos permitan consolidar de mejor manera un manejo soberano de la carga nacional de y hacia nuestro Estado.

Se tiene una visión de desarrollo geoeconómico que identifique a la logística como una oportunidad de brindar servicios de este tipo, aprovechando las inversiones realizadas por Estado en temas camineros con una ruta pavimentada desde Puerto Quijarro hasta Tambo Quemado generando esa conexión entre ambos océanos, proyectando de esta manera tener una nueva dinámica que no solo dé alternativas portuarias para el crecimiento del comercio exterior, sino que brinde espacios de acopio, consolidación de mercancías y reducciones tiempos y costos generando un factor positivo en los índices de desarrollo logístico, concretando infraestructura en la logística dura y pensando en la soberanía tecnológica y modernización a través de la aplicación de herramientas como la inteligencia artificial.

Por otra parte, en enero de esta gestión se aprobó el Decreto Supremo N° 4857, que tiene por objeto establecer la estructura organizativa del Órgano Ejecutivo del Estado Plurinacional, las atribuciones de la Presidenta o Presidente, Vicepresidenta o Vicepresidente y de las Ministras y Ministros. En este sentido en el artículo 60 inciso j), k) y r) establece que el Viceministerio de Comercio y Logística Interna - VCLI tiene la atribución de:

“Desarrollar e implementar políticas y estrategias para el desarrollo y la articulación del sistema logístico comercial interno”

“Coordinar con las instancias competentes y las entidades territoriales autónomas la implementación y desarrollo de políticas del sistema logístico integral”

“Coordinar acciones con los otros Viceministerios del Ministerio de Desarrollo Productivo y Economía Plural, así como, con los ministerios, entidades del nivel central del Estado y entidades territoriales autónomas en la promoción de programas y proyectos de fortalecimiento del comercio y logística interna”

Por tanto, el Viceministerio tiene atribución de desarrollo, fortalecimiento y articulación del sistema logístico del comercio interno de Bolivia. En ese marco, se tiene prevista las siguientes acciones:

1. Elaboración del Observatorio de Logística Preventiva de Bolivia.
2. Elaboración del Plan Nacional de Logística
3. Implementación del Consejo Nacional de Logística.

5 PRIORIDAD 2: DESARROLLO Y MANTENIMIENTO DE LA INFRAESTRUCTURA

5.1 Transporte

El sector del transporte representa uno de los sectores más importantes de la economía y es un sector que por sus características, los modos que abarca y su importancia tiene un comportamiento creciente, acorde con las necesidades del mercado, éste abarca diferentes modos de transporte: transporte aéreo, transporte acuático que a su vez consta del transporte fluvial, lacustre, marítimo y el transporte terrestre que consta del transporte ferroviario y carretero.

5.1.1 Transporte carretero

Hacia el 2025 se tiene previsto avanzar de forma significativa en la integración del país por diferentes medios: vial, férreo, aéreo y fluvial, creándose las condiciones adecuadas para el impulso al desarrollo productivo, a la gestión territorial del país, y a los flujos poblacionales entre las diferentes regiones.

El transporte carretero se constituye en un eje transversal importante en el desarrollo y crecimiento del país, por tanto, el Estado tiene como reto la construcción, mejoramiento y mantenimiento de la infraestructura de la Red Vial Fundamental (RVF) acorde a los estándares de la región en busca de mejorar la integración de las carreteras del país que permita optimizar las potencialidades productivas de cada región.

Se tiene previsto que para el 2025 se concluya con la construcción de 1.622,95 km adicionales de tramos carreteros:

- Carreteras
- Dobles vías.
- Puentes y accesos.

Estas Acciones suponen dar continuidad al enorme esfuerzo desplegado en los últimos años para integrar al país con los países vecinos, desarrollar corredores de exportación, caminos hacia los centros productivos, y accesos fundamentales para la integración del país. Toda vez que el déficit de caminos es todavía importante en el país se requiere desplegar todavía un gran esfuerzo para tener un país interconectado.

Las construcciones y rehabilitaciones de la Red Vial Fundamental implicarán la participación del nivel central del Estado a través de la Administradora Boliviana de Carreteras (ABC) con contrapartes de los gobiernos departamentales y municipales, según corresponda. Asimismo, los gobiernos departamentales y municipales, en el marco de sus competencias, deberán desarrollar las acciones de mantenimiento y mejoramiento de las carreteras de sus respectivas jurisdicciones.

a) Progresos en el desarrollo y mantenimiento de la infraestructura del transporte carretero

En total, la RVF tiene 27 puntos que vinculan al país con los 5 países limítrofes. El 2005, apenas 4 puntos fronterizos estaban vinculados con carreteras pavimentadas. Al 2018, se tienen 11 puntos conectados con carreteras pavimentadas (de los cuales se tiene prevista la ampliación a dobles vías en 3 puntos), se tiene en construcción 1 punto fronterizo y se tienen 12 puntos de ripio, de los cuales, 3 cuentan con estudio de construcción, 5 se encuentran en gestión de financiamiento para construcción y 1 punto no tiene trazo definido. Lo anterior refleja el importante resultado del proceso de cambio que vive Bolivia, hecho realidad respecto del fortalecimiento del Estado y la conducción de la inversión pública.

b) Mejoras en la calidad de carreteras: carreteras pavimentadas

Dentro de las medidas orientadas a la mejora de la calidad en carreteras, se tiene la implementación del fortalecimiento del Laboratorio Central de la Entidad, para lo cual se han gestionado recursos con el Banco Interamericano de Desarrollo. El fortalecimiento del Laboratorio, implica el incremento de personal técnico, mejoras en la infraestructura, la adquisición de equipos y el mantenimiento y la calibración de los equipos existentes. Asimismo, se ha iniciado la capacitación del personal del Laboratorio Central en normas técnicas internacionales, de cara al inicio del proceso de acreditación del Laboratorio bajo las normas ISO 17025.

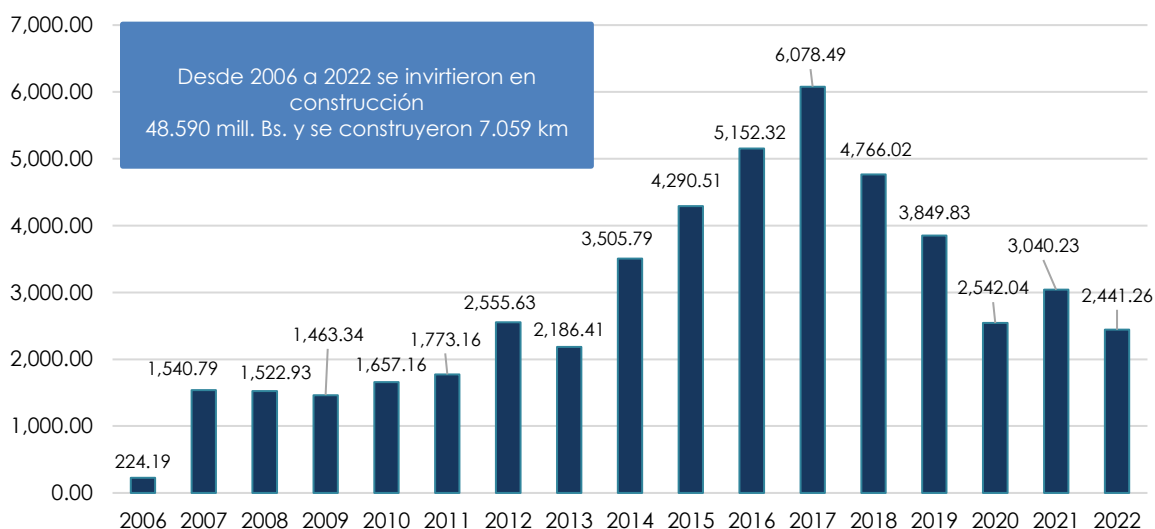
c) Mejora de la conectividad

En general la inversión ejecutada por la ABC, ha tenido un comportamiento incremental constante, hasta convertirse en la entidad que cada año gestiona

entre el 20% al 25% del presupuesto total de inversión pública del país, incluyendo gobiernos departamentales, municipales y regionales, entre el 2014 y 2017 la inversión en infraestructura carretera casi se ha duplicado; seguidamente, se aprecia una caída en la gestión 2020 con una recuperación en las siguientes gestiones.

Este esfuerzo del país, se ha transformado en la realización y concreción de una mejor infraestructura carretera, se ha pasado de tener el 2005 un 28% de carreteras pavimentadas y 36% de carreteras de tierra en la RVF a tener el 2022 alrededor del 43% de carreteras pavimentadas, un 23% de carreteras en construcción en la RVF.

Gráfico N° 3
INVERSIÓN NACIONAL EN CARRETERAS EN CONSTRUCCIÓN: 2006 – 2022
 Expresado en millones de Bs



FUENTE: Administración Boliviana de Carreteras

Estas acciones suponen dar continuidad para integrar al país con los países vecinos, desarrollar corredores de exportación, caminos hacia los centros productivos, y accesos fundamentales para la integración del país.

El Plan Nacional de Desarrollo Económico y Social (PDES) 2021 – 2025, establece que el transporte carretero se constituye en un eje trasversal importante en el desarrollo y crecimiento del país; por tanto, el Estado tiene como reto la construcción, mejoramiento y mantenimiento de la infraestructura de la RVF acorde a los estándares de la región, en busca de mejorar la integración de las carreteras del país que permita optimizar las potencialidades productivas de cada región. Los resultados esperados al 2025 son los siguientes:

Tabla N° 4
PLAN NACIONAL DE DESARROLLO ECONÓMICO Y SOCIAL (PDES) 2021 – 2025
EJE 3 SEGURIDAD ALIMENTARIA

| META PDES | RESULTADO | METAS |
|---|---|--|
| Meta 3.3 PDES: Impulsar la integración nacional e internacional para fortalecer los centros productivos con sistemas de transporte carretero, aéreo, férreo, fluvial y urbano. | 3.3.1 Se ha dotado de mayor infraestructura vial construida y rehabilitada, para mejorar la transitabilidad de la población, las actividades productivas y logística. | 3.3.3.1 Realizar la construcción y/o rehabilitación de 10.500 km de carretera. 3.3.3.2 Realizar la construcción de 22,7 km de puentes y accesos. 3.3.3.3 Realizar la conservación de 12.900 km de carreteras en la RVF para garantizar la transitabilidad y seguridad de los usuarios. |

FUENTE: Plan Nacional de Desarrollo Económico y Social 2021 – 2025

Para el cumplimiento de los resultados establecidos, se implementarán las siguientes acciones:

- Construir y/o rehabilitar nuevos tramos carreteros vinculados a la RVF que permitan una vinculación caminera y estén orientados a la integración del país y a la promoción del desarrollo productivo industrial.
- Construir puentes y accesos de la RVF.
- Implementar planes de Conservación Vial.

En suma, se cuenta con una planificación de país sólida de cara al 2025 y rumbo a la implementación de la Agenda Patriótica del Bicentenario 2025, que va definiendo la asignación de recursos a nivel programático y de proyecto. De igual manera, se debe señalar los avances en la integración bilateral, reflejado en la construcción de una agenda programática con el Perú, reuniones de municipios fronterizos con el Brasil y la coordinación en proyectos fronterizos con la Argentina en el marco del IIRSA y el COSIPLAN.

d) Desarrollo e implementación de políticas para el desarrollo y mantenimiento de la infraestructura.

Desde la creación de la ABC en la gestión 2006, se ha iniciado una política de construcción y reconstrucción; asimismo para el mantenimiento de la RVF. La política de construcción se funda en la necesidad del incremento del patrimonio vial en nuevas obras de carreteras, dobles vías, puentes y túneles vinculando regiones que antes se veían afectadas por la poca o nula conectividad, debido a caminos de tierra que eran intransitables en época de lluvias, tal es el caso de la construcción de las carreteras en regiones amazónicas del país como la carretera de Rurrenabaque a Riberalta, los grandes puentes en construcción emplazados en los grandes ríos de la Amazonía boliviana.

En lo que se refiere a la reconstrucción de vías que hace énfasis en los tramos construidos al 2005, el pavimento se encontraba en condiciones críticas, habiendo una pérdida de pavimento considerable, lo cual ha generado proyectos de reconstrucción de tramos de la RVF, tal es el caso de la carretera antigua

Cochabamba – Santa Cruz, en la cual se reconstruye el tramo Epizana – Comarapa – La Angostura. Asimismo, se debe resaltar que la ABC inició con la rehabilitación de la carretera Trinidad – Santa Cruz con la rehabilitación del Tramo Santa Cruz – Abapó en la ruta de Santa Cruz hacia Villamontes y Yacuiba en la frontera con Argentina.

Así también como parte de esta política, se implementaron Sistemas de Transporte Inteligente (ITS por sus siglas en inglés) en la RVF, de mayores y mejores estaciones de pesaje, que coadyuvan a la conservación del patrimonio vial, evitando daños a la carpeta de rodadura por sobrecarga, y dando cumplimiento a la normativa de circulación. De manera inicial este sistema se instalará en los tramos más importantes del eje troncal.

De la misma manera, para encarar recursos económicos para conservación vial de la RVF, se ejecuta el Plan Nacional de Conservación Vial con recursos de la Cuenta Nacional de Carreteras a través del cobro de peaje de Vías Bolivia y el impuesto a los hidrocarburos (IEHD). Asimismo, se ha incursionado en contratos de mantenimiento por estándares, que incluye una fase de restitución de los niveles de servicio de un tramo y el posterior mantenimiento de esos estándares de servicio de la infraestructura.

e) Principales fuentes de fondos para desarrollo y mantenimiento de infraestructura

Las fuentes de financiamiento para la construcción y reconstrucción de la RVF, provienen principalmente de recursos obtenidos por medio de la suscripción de Convenios de préstamo con organismos financiadores multilaterales, como bancos de desarrollo, es decir la Corporación Andina de Fomento, el Banco Interamericano de Desarrollo, el Banco Mundial, el Fondo Financiero para el Desarrollo de los Países de la Cuenca del Plata, el Banco Europeo de Inversiones, entre otros; y por otro lado, provienen de préstamos y convenios de cooperación con organismos bilaterales como el Banco de Exportación e Importación de China, y Agencias de Cooperación Japonesa, Coreana y Española, entre otras.

Para el mantenimiento de la RVF; sin embargo, no se han podido acceder a fuentes diferentes a los habituales, obtenidos a través de la recaudación de peaje y pesaje en la Cuenta Nacional de Carreteras. Esta situación dificulta esta tarea toda vez que los organismos financiadores tradicionales tienen por política no financiar mantenimiento vial por considerarlo como un gasto corriente y no una inversión, aunque sea con el propósito de preservar las importantes inversiones ya realizadas por el Estado a través de la ABC en la construcción de carreteras. De igual manera, no se han podido obtener fuentes internas para este fin.

En lo referido a las buenas prácticas para el financiamiento y los financiadores, estas se traducen en el cumplimiento por parte de la ABC de las condiciones contractuales previas al inicio de obra o primer desembolso o hitos definidos según las condiciones particulares de cada proyecto.

Dentro de los enfoques innovadores para el financiamiento de infraestructura, se están buscando financiadores no tradicionales de recursos, como bancos de inversión y fomento de países como China.

Asimismo, la ABC está analizando la viabilidad técnica, financiera y legal de la implementación de mecanismos que generen recursos adicionales como la explotación del derecho de vía, posiblemente a través de la implementación del usufructo de infraestructura de servicio a los usuarios de la RVF (vallas publicitarias, estaciones de servicio, estacionamientos y parqueos, infraestructura hotelera y de higiene, entre otros).

f) Promoción de alianzas público-privadas para el desarrollo de infraestructura

En lo referido a la promoción de alianzas público y privadas, se ha ido creando espacios de intercambio de conceptos, criterios y la definición y transmisión de lineamientos de trabajo con la ABC, tal es así, que se han desarrollado eventos y foros de trabajo con la Cámara Boliviana de la Construcción (CABOCO) y el Instituto Boliviano del Cemento y el Hormigón (IBCH).

Asimismo, la ABC ha participado y ha realizado eventos internacionales sobre la temática vial, tal es el caso de la realización del Seminario de "Gestión de activos viales para carreteras rurales y de bajo volumen" organizado en coordinación con la Asociación Mundial de Carreteras (PIARC por sus siglas en francés) y el Consejo de Directores de Carreteras de Iberia e Iberoamérica (DIRCABEIA).

g) Deficiencias: cuellos de botella que dificultan el flujo del tráfico en tránsito

Respecto a los principales cuellos de botella que dificultan el flujo del tráfico en la RVF, se pueden señalar tres aspectos: El primer elemento que dificulta el tráfico, se presenta en las rutas en las que es necesario transitar por las ciudades, sobre todo ciudades de capital de departamento, pues el tráfico proveniente de las carreteras se suma al tráfico del transporte urbano y vehículos particulares de las ciudades, junto a las obvias restricciones de velocidad, ralentizan y ocasionan demoras y retrasos en los itinerarios de los usuarios de la RVF.

Ante esta situación, la ABC está ejecutando y gestionando proyectos para construir circunvalaciones en las principales ciudades del país: En la ciudad de La Paz, se ejecutando el proyecto de construcción del tramo Río Seque – La Cumbre, que reconducirá el tráfico proveniente de la región de Los Yungas y Beni (Ruta 3) hacia los tramos circundantes a la región del Lago Titicaca (Rutas 1 y 2) y viceversa; para la ciudad de Cochabamba, el proyecto que hará de circunvalación para los usuarios que provengan de La Paz y Oruro hacia Santa Cruz y Puerto Suárez, haciendo uso del Corredor Bioceánico Central, será el proyecto de construcción de la Doble Vía Bombeo – Parotani – Melga – Colomi – Villa Tunari; finalmente, para las ciudades intermedias y pequeñas.

El segundo factor importante que dificulta el tráfico en tránsito en la RVF, es la capacidad de las vías en sectores y regiones aledañas a las ciudades capitales y

sobre todo en el eje troncal La Paz – Oruro – Cochabamba – Santa Cruz cuyo flujo de tránsito es el más importante en el país.

En este marco, la ABC ha iniciado la labor de ampliar la capacidad de la vía a dobles vías en el eje troncal; es así que el 2014 el país estrena la doble vía La Paz – Oruro, la primera doble vía interdepartamental con más de 202 km. En esta misma línea de trabajo, desde entonces, se tienen en ejecución más de 10 proyectos de doble vía en todo el eje central, que garantiza para el decenio del Plan de Acción de Viena, se cuente con el eje troncal vinculado con dobles vías.

Finalmente, el último factor que dificulta el flujo de tránsito son los eventos de emergencias en la RVF por condiciones climatológicas extremas en sitios en los que no son habituales y en sitios críticos ya identificados.

Ante esta situación, la ABC además de los mecanismos de atención de emergencias activados en la temporada de lluvias, ha implementado un centro de monitoreo de transitabilidad las 24 horas, que le permite obtener ágilmente la información que le permita actuar de manera inmediata en los eventos de emergencia.

Por otro lado, en los sitios críticos identificados, se están implementando proyectos ambiciosos que solucionen de manera permanente las dificultades en estos sitios, que presentan por lo general fallas geológicas, tal es el caso de la implementación de la Doble Vía en el sector de El Sillar en la carretera Cochabamba – Santa Cruz (que forma parte del eje troncal).

h) **Brechas**

De manera general, aún quedan brechas y déficits por superar en lo referido a la infraestructura de transporte carretero en Bolivia. Si bien se ha avanzado a pasos agigantados y en poco tiempo en el desarrollo y mantenimiento de infraestructura carretera, y se tienen claramente definidas las políticas con una agenda programática robusta y ambiciosa, aún restan brechas por salvar.

Tal es el caso de los índices de cobertura de pavimento a nivel nacional y departamental en relación a otros países de la región, mismos que deben ser mejorados no solo en la RVF, sino también en las redes departamentales, municipales y vecinales. Lo cual implica aumentar o al menos seguir con el mismo nivel de asignación de recursos para la construcción y reconstrucción de infraestructura carretera.

El acceso y los mecanismos para acceder a financiamiento para el mantenimiento es un obstáculo mayúsculo a la hora de ofrecer a los usuarios carreteras en buenas condiciones en tanto se complete la construcción de la RVF, por lo que esta temática, que trasciende al ámbito institucional, debe resolverse para cumplir con la Agenda Patriótica del Bicentenario 2025 y los objetivos de desarrollo.

De igual manera, la infraestructura carretera por sí sola no resolverá la reducción de los costes de transporte de carga y pasajeros, pues esta, está en función a factores como el servicio, los costos de mantenimiento, precios de combustibles, repuestos y lubricantes, la demanda y la regulación entre otros factores.

La coparticipación de los gobiernos autónomos departamentales respecto del cumplimiento del *pari passu* y contrapartes locales es otro aspecto a resolver, toda vez que aún existen organismos financiadores que exigen una contraparte para el financiamiento. Respecto a este punto, se han aplicado medidas que en parte resolvieron este problema, como el acceso de los gobiernos departamentales a financiamiento por fideicomisos y más recientemente la reactivación de un fondo rotatorio vial, que es un fondo del cual se pagan las contrapartes con recursos del Estado central, para luego ser restituidos por las gobernaciones.

Finalmente, el fortalecimiento constante de la ABC en cuanto a capacitación del personal, equipamiento técnico y tecnológico, y el desarrollo de capacidades de fiscalización y control de calidad en la ejecución de la obra, serán una constante necesidad debido a la rápida evolución en la aplicación de nuevas y eficientes tecnologías y metodologías en la gestión vial.

i) Recomendaciones para resolver las disparidades

De manera general, con la finalidad de resolver las disparidades mencionadas en el anterior punto, se recomienda:

- Realizar todos los esfuerzos posibles como país para el cumplimiento del PDES 2021 – 2025, que significa poco más de 1.622,95 km nuevos adicionales de carreteras, dobles vías y puentes al 2025, lo que implica incrementar y priorizar la asignación y/o acceso a recursos y financiamiento para la concreción de estos proyectos.
- Asignar mayores recursos, que actualmente recibe mediante la Cuenta Nacional de Carreteras (CNC) a través de Vías Bolivia y el IEHD los recursos económicos para realizar la conservación y mantenimiento en la RVF.
- Definir desde la cabeza del sector y a nivel nacional, departamental y municipal, políticas, lineamientos, responsables y mecanismos operativos eficaces destinados a asegurar y controlar la reducción de los costos de transporte y la existencia de un servicio de transporte justo y equitativo.
- Aplicar a la brevedad la estrategia del Fideicomiso de Apoyo a la Reactivación de la Inversión Pública (FARIP) para el cumplimiento de las contrapartes locales, en los Gobiernos Autónomos Departamentales y Municipales en los proyectos de inversión.
- Asignar recursos destinados al fortalecimiento de la ABC, garantizando sus capacidades de gestión de proyectos viales, en el marco de la institucionalidad y de la gobernabilidad.

5.1.2 Transporte ferroviario

El transporte ferroviario constituye una forma de transporte rápida, barata y de movilización de importantes cantidades de personas y productos, de forma adecuada a las características del territorio. En el marco del Plan se recuperarán las vías férreas existentes a través de acciones de reposición y mantenimiento; así como, la construcción de nuevas vías férreas que articulen territorios estratégicos del país.

La necesidad de modernizar las rutas de comunicación plantea políticas de desarrollo del transporte, hacia fines del siglo XIX y principios del XX a nivel mundial, los ferrocarriles se expanden de manera acelerada y se vive la “era del ferrocarril”. La misma que repercute en Bolivia asociada en su origen al desarrollo de la minería.

En la actualidad el sistema ferroviario boliviano continúa compuesto por la Red Andina y la Red Oriental, las cuales históricamente nunca tuvieron conexión y se encuentran separadas por falta de infraestructura en la parte central del país. Sus vías permiten la interconexión con Brasil y Argentina por la parte oriental y por el área occidental se interconecta con Chile, Perú y Argentina.

Se concluyó la vía férrea Montero – Bulu Bulu, proyecto para conectar Montero – Santa Rosa del Sara – Río Yapacaní – Bulu Bulu, con una vía de 150 kilómetros de longitud.

El proyecto Corredor Ferroviario Bioceánico de Integración (CFBI) se constituye en un modo de transporte sustentable de más de 3700 Km de longitud, que unirá los océanos Pacífico y Atlántico, permitiendo el intercambio de mercancías y productos a su interior con los países miembros del CFBI Bolivia, Brasil, Paraguay y Perú.

La consolidación del Corredor Ferroviario contará con dos etapas:

- Etapa de la construcción: Se prevé generar significativamente nuevas fuentes de trabajo; en las instituciones educativas de pre-grado y post grado se formarán nuevas especialidades para nuestros profesionales, el país importará nueva tecnología para ser aplicada en el sector ferroviario; se mejorará la calidad de vida de las familias bolivianas de la región.
- Etapa de la operación y mantenimiento. Se consolidarán las fuentes de trabajo directo e indirecto; consolidación de las nuevas carreras y especialidades en el sector ferroviario; se potenciará el turismo; mejores condiciones de vida; consolidación de la industria férrea que estuvo olvidada en nuestro país. Entre otros beneficios que traerá el corredor ferroviario para la región podemos mencionar:
 - o Los productores bolivianos podrán comercializar sus productos en un menor tiempo y costo (pues algunos por el tiempo que implica un viaje carretero

no pueden hacerlo al ser productos perecibles), mejorará la productividad en los negocios en general y creará una industria potente propia que abre camino a un mercado mundial creciente.

- o Mayor facilidad en el transporte de pasajeros, mejorará la movilidad en temas de emergencias de salud, existirá una reducción de la accidentalidad al ser un medio de transporte mucho más seguro frente al carretero y que produce menores impactos ambientales.

5.1.3 Transporte Fluvial

El modo acuático en Bolivia lo conforma el transporte fluvial y lacustre. El transporte fluvial en el país está representado por dos cuencas, la Cuenca del Plata y la Cuenca del Amazonas, los ríos navegables de estas cuencas cuentan con más de 14.000 km de extensión.

5.1.3.1 Transporte Fluvial en la Cuenca del Amazonas.

La cuenca del Amazonas se encuentra constituida por las siguientes subcuencas: Acre, Abuna, Orthon, Madre de Dios, Beni, Mamore, Itenez o Guapore, Izozog, que comprenden a los departamentos de Cochabamba, Santa Cruz, Pando, Beni y La Paz que fluyen en su mayoría hacia los ejes principales con una extensión de 2.900 km. de ríos navegables y a los ejes o vías secundarias con una extensión de 2.000 km.

Entre los ríos de los ejes principales de la cuenca del Amazonas figuran en orden de importancia el Ichilo-Mamoré, Beni, y el río Madre de Dios, y como vías secundarias constituyen los ríos: Itenez, Tahuamanu, Orthon, Yacuma, San Luis, San Pablo, Itonamas.

De los ejes fluviales nombrados, el principal es el Ichilo – Mamoré que tiene una extensión de 1.430 km. entre los puertos terminales de Puerto Villarroel (Dpto. de Cochabamba) y Puerto Sucre en la localidad de Guayaramerín (Dpto. de Beni). El periodo de navegabilidad durante el año es desde el mes de diciembre hasta el mes de abril y el periodo de estiaje o navegación restringida es desde el mes de julio hasta el mes de octubre.

En el eje Ichilo – Mamoré la Unidad de Puertos y Vías Navegables (UPVN), dependiente de la Dirección General de Intereses Marítimos, Fluviales, Lacustres y Marina Mercante tiene identificado las siguientes zonas portuarias: Puerto Internacional de Pasajeros Guayaramerín “Nicolás Suarez”, Puerto Internacional de Carga y Descarga “Guayaramerín”, Atracadero y Puerto de Descarga de Sustancias Peligrosas y Cargado de Garrafas YPFB - Guayaramerín, SEMENA “Guayaramerín”, Puerto Almacén, SEMENA “Puerto Villarroel” y Chapare Exporta.

El movimiento comercial en el eje Ichilo – Mamoré se basa en el turismo, transporte de castaña, explotación de oro, pesca, transporte de combustible, transporte de

distintos tipos de mercadería para abastecimiento de las diferentes poblaciones que habitan en la rivera de este eje fluvial.

Otro río importante del citado eje fluvial principal es el río Beni con una extensión de 1.028 km. desde Puerto Linares en el Municipio de Guanay en el Departamento de La Paz, hasta los puertos en la localidad de Riberalta, Departamento del Beni, este continua hasta la población de Cachuela Esperanza en el mismo Departamento, con una extensión de 131 Km. El periodo de navegabilidad durante el año es desde el mes de diciembre hasta el mes de abril y el periodo de estiaje o navegación restringida es desde el mes de julio hasta el mes de octubre.

El movimiento comercial en el Río Beni se basa en el turismo, transporte de castaña, explotación de oro y pesca.

En el Río Beni la Unidad de Puertos y Vías Navegables (UPVN), tiene identificado las siguientes zonas portuarias: Puerto Cachuela Esperanza, Puerto Ex – Capitanía, Puerto Hamburgo, Puerto Paila, Puerto Rurrenabaque. Los tipos de embarcación que navegan en este eje fluvial son: remolcadores, chatas, botes tipo santaren, balsas auríferas, dragas y deslizadores, están embarcaciones son construidas en su mayoría de madera.

Le sigue en importancia el río Madre de Dios que vincula Puerto Heath (Municipio de Ixiamas – La Paz) con la localidad de Riberalta - Beni con una extensión de 483 km, asimismo se conecta con Puerto Maldonado, en la República del Perú a 100 km de distancia, aguas arriba de Puerto Heath. El periodo de navegabilidad durante el año es desde el mes de noviembre hasta el mes de junio y el periodo de estiaje o navegación restringida es desde el mes de agosto hasta el mes de octubre.

En el Río Madre de Dios la Unidad de Puertos y Vías Navegables (UPVN) tiene identificado las siguientes zonas portuarias: Puerto Heath, Puerto Chive, Puerto Lino Echeverría. En estos puertos podemos encontrar, remolcadores, chatas, botes tipo santaren y balsas auríferas, las embarcaciones son construidas en su mayoría de madera.

El movimiento comercial del Río Madre de Dios se basa en la explotación del oro y el transporte de castaña.

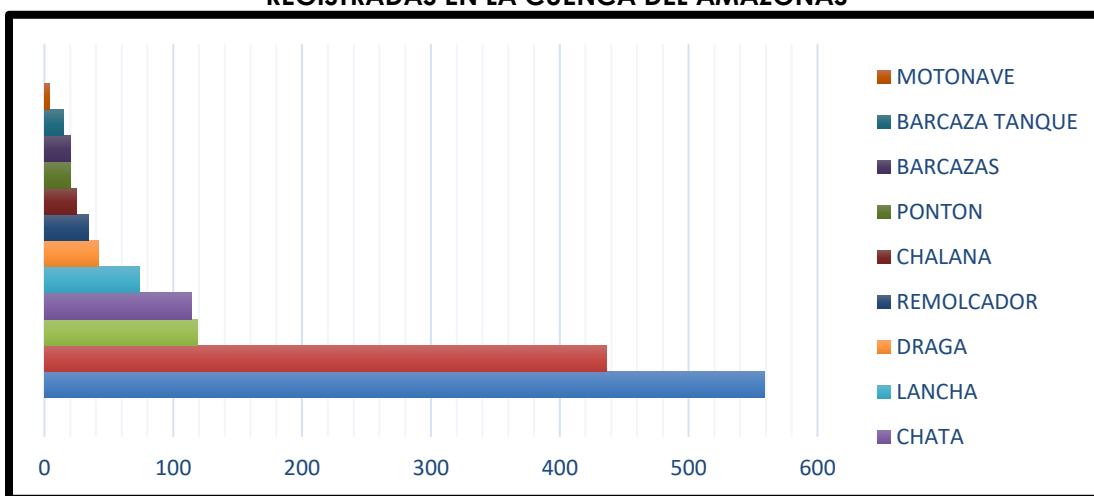
Dentro del eje fluvial secundario podemos nombrar al Río Orthon por su navegabilidad, este río se extiende desde Puerto Rico (Dpto. de Pando) hasta la confluencia Río Orthon-Río Beni (Dpto. del Beni), con una longitud de 315 Km. El periodo de navegabilidad durante el año es desde el mes de diciembre hasta el mes de abril y el periodo de estiaje o navegación restringida es desde el mes de septiembre hasta el mes de octubre.

Dentro del movimiento comercial de esta zona portuaria podemos mencionar que se realiza el transporte de castaña.

En el Río Orthon la Unidad de Puertos y Vías Navegables (UPVN), tiene registrada la zona portuaria de "Puerto Rico". En este puerto podemos encontrar los siguientes tipos de embarcaciones: remolcadores, chatas, botes tipo santaren y deslizadores, éstas embarcaciones son construidas en su mayoría de madera.

Hasta la fecha en la Cuenca del Amazonas, la Dirección General de Intereses Marítimos, Fluviales, Lacustres y Marina Mercante por intermedio de la Unidad de Marina Mercante (UMM), tiene registrada 1.462 embarcaciones entre la cuales existen balsas, chatas, deslizadores, remolcadores, chalanas, barcazas, botes, dragas, pontones, lanchas, motonaves, barcazas tanque, canoa y otros.

Gráfico N° 4
CUADRO ESTADÍSTICO DE EMBARCACIONES
REGISTRADAS EN LA CUENCA DEL AMAZONAS



FUENTE: Elaborado por la Unidad de Puertos y Vías Navegables en base a datos obtenidos de la Unidad de Marina Mercante.

5.1.3.2 Transporte Fluvial en la Cuenca del Plata.

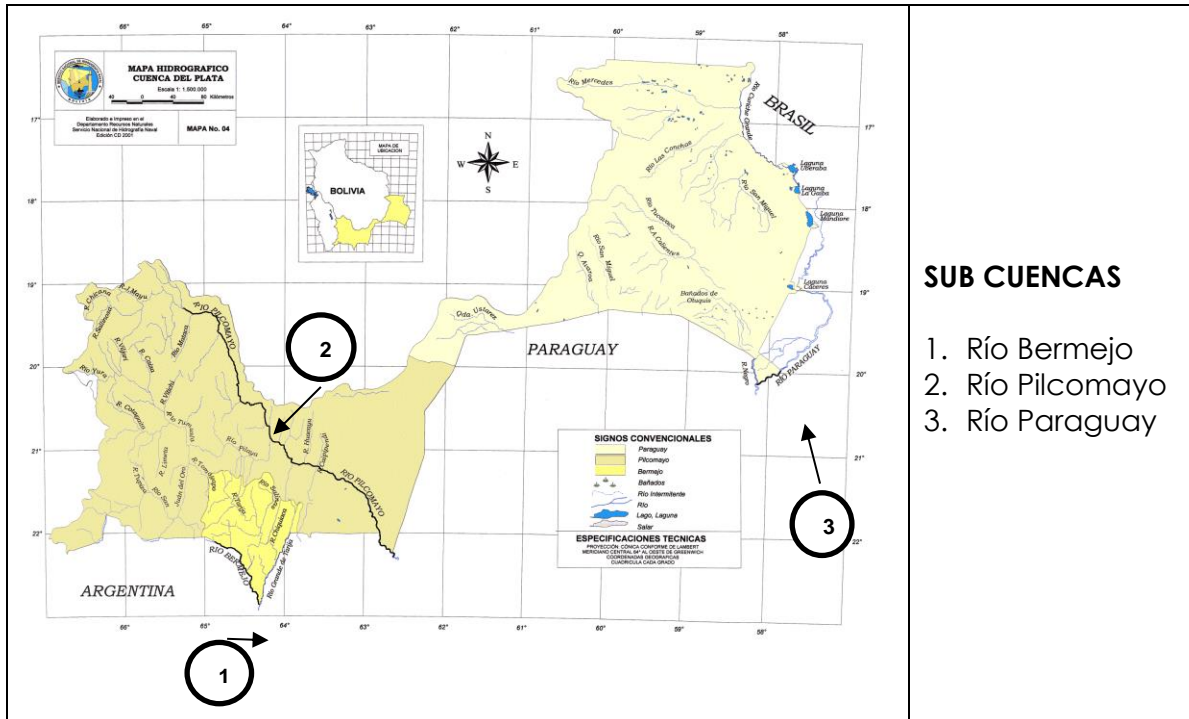
La Cuenca del Plata se encuentra constituida por las siguientes subcuencas: Paraguay que tiene una extensión de 48 Km., Pilcomayo que tiene una extensión de 680 Km. y Bermejo que tiene una extensión de 152 Km., estas subcuencas comprenden a los departamentos de Tarija, Santa Cruz, Chuquisaca, Potosí y Oruro.

El río más importante de la Cuenca del Plata es el Paraguay, donde la localidad de Puerto Quijarro (Departamento de Santa Cruz), tiene acceso mediante el Canal Tamengo. Sobre el río Paraguay, se encuentra el Triángulo Dionisio Foianini (Corredor Man Césped), el cual es parte de la Hidrovía Paraguay – Paraná; esta Hidrovía tiene una longitud 2.770 km desde Puerto Cáceres (Bolivia) hasta Nueva Palmira (Uruguay).

El Canal Tamengo es un canal natural - artificial que tiene una extensión de 11 Km., este conecta los Puertos Internacionales de la localidad de Puerto Quijarro (Bolivia) con el río Paraguay en Corumba (Brasil). En el lado boliviano del canal la

Unidad de Puertos y Vías Navegables (UPVN), se tienen registrados tres Puertos Internacionales: Sociedad Jennefer S.R.L, Graveltal Bolivia S.A. y Central Aguirre Portuaria S.A., los mencionados puertos movilizan aproximadamente 1.5 millones toneladas de carga al año, tanto de importación como de exportación hacia el Océano Atlántico.

Gráfico N° 5
SISTEMA DE LA CUENCA DEL PLATA



SUB CUENCAS

1. Río Bermejo
2. Río Pilcomayo
3. Río Paraguay

FUENTE: Elaborado por la Unidad de Puertos y Vías Navegables en base a datos obtenidos del Servicio Nacional de Hidrografía Naval.

El Puerto Internacional "Central Aguirre Portuaria S.A." se inaugura en 1988 como un Puerto Granelero de Bolivia, facilitando una nueva logística por vía fluvial al comercio exterior de Bolivia, más eficiente y confiable, permitiendo reducir hasta en un 75% la logística terrestre utilizada con anterioridad al comercio exterior boliviano, y abriendo nuevas posibilidades de acceso a mercados del mundo de forma competitiva. En el año 2005, "Puerto Aguirre" inaugura una terminal de contenedores y carga general para atender las cargas bolivianas, abriendo la alternativa logística fluviomarítima para cargas contenerizadas y otras de forma más eficiente, confiable y competitiva; el año 2018 se re categoriza como Puerto Internacional. El citado puerto actualmente realiza la exportación e importación de carga general, contenedores, granos, aceites vegetales, hidrocarburos líquidos y carga proyecto.

El Puerto Internacional "Sociedad Jennefer S.R.L." inicia operaciones en el año 2017, con la exportación de harina, aceite de soya y cemento, entre los principales, e importación de carga proyecto entre otros.

El Puerto Internacional "Gravetal Bolivia S.A." inicia actividades agroindustriales en el año 1994 y desde el año 2003 comienza su incursión en actividades portuarias. Atiende principalmente la importación de combustible (Diesel) y la exportación de harina, aceite de Soya y urea, en ciertas ocasiones se importó trigo y carga proyecto para el gasoducto de Bolivia - Brasil.

El triángulo Dionisio Foianini es el nombre dado al área ubicada en la frontera de Bolivia con Brasil y Paraguay. Su importancia radica en el hecho de que este territorio está delimitado en uno de sus lados por el río Paraguay, por el que Bolivia posee una ruta de acceso directo al Océano Atlántico, mediante la Hidrovía Paraguay - Paraná, este acceso involucra no atravesar territorio brasileño. En esta área la Unidad de Puertos y Vías Navegables (UPVN), tiene registrada la Terminal de Carga Puerto Busch, la cual es administrada por la Empresa Siderúrgica el Mutún.

La Empresa Siderúrgica del Mutún se crea con el objeto de promover el desarrollo del polo del sudeste boliviano y de los yacimientos mineralógicos del Mutún a través de la implementación de una industria siderúrgica, el 2 de diciembre de 2005, mediante Decreto Supremo N°28473, encargándole la dirección y administración de la exploración, explotación, fundición, industrialización, comercialización y transporte de los minerales de los yacimientos del Mutún y circundantes. La Empresa Siderúrgica del Mutún se encarga de administrar la terminal de carga de Puerto Busch, la cual tiene como objetivo facilitar el transporte de productos siderúrgicos y carga granel de minerales a través de la Hidrovía Paraguay - Paraná, permitiendo la interconexión con el sistema fluvial y marítimo, proporcionando una alternativa al país para su comercio exterior así como el movimiento de bienes de importación y exportación, incidiendo en forma positiva en la balanza comercial del país en general e impulsando al desarrollo socioeconómico del sudeste del país, mediante la ampliación de la infraestructura portuaria nacional, la capacidad operativa de la terminal de carga alcanza a 1.000.000,00 Ton/Año.

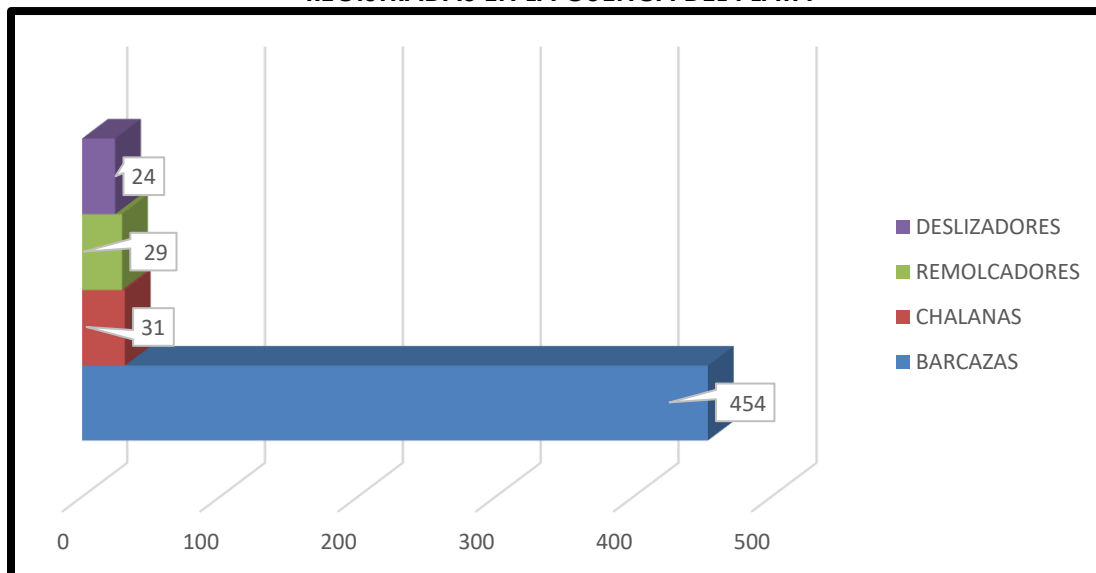
El Canal Tamengo tiene un periodo de navegabilidad en el año desde el mes de abril hasta el mes de agosto y un periodo de estiaje o navegación restringida desde el mes de diciembre hasta el mes de enero.

En el Canal Tamengo y en la Hidrovía Paraguay – Paraná se cuenta con los siguientes tipos de embarcación: remolcadores, barcazas y deslizadores. Actualmente la Dirección General de Intereses Marítimos, Fluviales, Lacustres y Marina Mercante tiene registrado por intermedio del Registro Internacional Boliviano de Buques (RIBB) a 482 embarcaciones con bandera boliviana. Asimismo, la Unidad de Marina Mercante (UMM), tiene registradas 22 embarcaciones que realizan navegación en el Canal Tamengo.

El Río Bermejo es el que sigue en importancia en la Cuenca del Plata, debido a que es una frontera natural entre el Estado Plurinacional de Bolivia y la República Argentina. Se encuentra ubicado en la región del Gran Chaco y es uno de los afluentes del río Paraguay, teniendo una extensión de 1.060 km.

Actualmente la Unidad de Marina Mercante (UMM), tiene registradas en este río 29 embarcaciones las cuales son tipo chalana y son construidas de madera.

Gráfico N° 6
CUADRO ESTADÍSTICO DE EMBARCACIONES
REGISTRADAS EN LA CUENCA DEL PLATA



FUENTE: Elaborado por la Unidad de Puertos y Vías Navegables en base a datos obtenidos de la Unidad de Marina Mercante y el Registro Internacional Boliviano de Buques.

En este puerto existe un gran intercambio comercial de todo tipo de productos entre la Localidad de Bermejo (Bolivia) y Aguas Blancas (Argentina), asimismo se desarrolla el transporte de pasajeros entre ambos países.

La Unidad de Puertos y Vías Navegables (UPVN) en el Río Bermejo tiene registrado una terminal portuaria que se encuentra en la ciudad de Bermejo (Departamento de Tarija), la cual se denomina Zona Pozo de Bermejo, donde se realiza una navegación transversal internacional, corta pero constante. Esta terminal portuaria cuenta con las siguientes Cooperativas de Transporte Fluvial: "Eduardo Abaroa - 1" R.L., Fortín del Sur, 23 de Marzo y Río Bermejo.

Por otro lado, el Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Viviendas, como cabeza de sector, tiene previsto acciones a ser realizada en las Cuenca Hidrográficas:

- Ejecutar obras complementarias para la habilitación de la Cuenca Amazónica y la Cuenca del Plata.
- Construir puertos en la Cuenca del Plata y la Cuenca Amazónica para mejorar y optimizar los sistemas de carga y descarga, a objeto de que los servicios de transporte fluvial sean competitivos frente a otras formas de transporte.
- Fortalecer los puertos internacionales como zonas portuarias y terminales de carga.

- Articular el transporte fluvial con otras modalidades de transporte.

a) Hidrovía Ichilo Mamoré:

Objetivo: Planificar y diseñar mejoras tanto en tierra como en agua a las condiciones actuales del Eje Ichilo – Mamoré, en búsqueda del desarrollo económico, social y turístico de la región, en armonía con el medioambiente y que permita su articulación a la red interna de transporte, promoviendo la consolidación de esta vía como una alternativa de transporte de pasajeros y mercaderías en general.

Tramo I: Estudio de Diseño Técnico de Preinversión
Proyecto Hidrovía Ichilo Mamoré Tramo I

Beneficiarios: Área de Influencia Departamentos Santa Cruz - Cochabamba – Beni / 2.172.597 habitantes.

Longitud: 1190 Km

Estado Actual: En Proceso de contratación

Tramo II: Estudio de Diseño Técnico de Preinversión
Proyecto Hidrovía Ichilo Mamoré Tramo II

Beneficiarios: Área de Influencia Departamento de Beni / 152.303 habitantes.

Longitud: 560 Km

Estado Actual: Ajustes de Términos de Referencia para Gestión de Financiamiento.

b) Terminal de Carga Puerto Bush:

La terminal de carga de Puerto Bush tiene como objetivo el de facilitar el transporte de productos mineras, siderúrgicos, y carga granel a través de la Hidrovía Paraguay - Paraná, permitiendo la interconexión con el sistema fluvial y marítimo, proporcionando una alternativa al país, el movimiento de bienes de importación y exportación, incidiendo en forma positiva en la balanza comercial del país en general e impulsando al desarrollo al socioeconómico del sudeste del país en particular, mediante la ampliación de la infraestructura portuaria nacional, la capacidad operativa de la terminal de carga alcanzará a 1.000.000,00 Ton /Año.

El costo de operativo por la remodelación y ampliación de las instalaciones para almacenaje oscila por los 22 millones de dólares.

Objetivo: Ampliar la infraestructura portuaria nacional, específicamente en la Hidrovía Paraguay – Paraná. A través de la Construcción de la *Terminal de Carga Puerto Busch* con una vía de exportación para volúmenes masivos de los productos minerales y

siderúrgicos del Mutún, además para una vía de importación para hidrocarburos.

Estado Actual: Concluido, en funcionamiento

c) Canal de Navegación Interior Puerto Busch – Puquio:

Objetivo: Contar con un Estudio de Diseño Técnico de Preinversión (EDTP) conforme a lo establecido en Artículo 10 del Reglamento Básico de Preinversión (RBP) y demás normativa aplicable vigente, que permita el transporte de carga y pasajeros de manera segura, garantizando la navegabilidad que promueva el desarrollo económico, social en armonía con el medioambiente, articulándose a la red interna de transporte y promoviendo la consolidación de esta vía como medio de exportación de carga en general.

Estado Actual: Ajustes de Términos de Referencia para Gestión de Financiamiento.

d) Mejoramiento de la Navegabilidad en el Sistema Tamengo:

Contar con un Estudio de Diseño Técnico de Preinversión (EDTP) conforme a lo establecido en Artículo 10 del Reglamento Básico de Preinversión (RBP) y demás normativa aplicable vigente, que permita el transporte de carga y pasajeros de manera segura, garantizando la navegabilidad que promueva el desarrollo económico, social en armonía con el medioambiente, articulándose a la red interna de transporte y promoviendo la consolidación de esta vía como medio de exportación de carga en general.

Estado Actual: Ajustes de Términos de Referencia para Gestión de Financiamiento.

5.1.4 Transporte Aéreo

El objetivo es contar con una red de aeropuertos que garanticen la integración nacional e internacional, de una manera segura y eficiente, cumpliendo todos los estándares internacionales, incentivando el turismo y la accesibilidad en la modalidad aérea al país.

La construcción de nuevos aeropuertos y en los existentes, se ha generado nuevas fuentes de empleo en distintos departamentos del país, asimismo, se ha logrado, y se viene logrando la consolidación de una red de transporte aéreo de manera que cada rincón del país pueda gozar de los beneficios que se ahorra en tiempo al hacer uso del transporte aéreo, tanto en transporte de carga y/o de pasajeros.

Se plantea el fortalecimiento del transporte aéreo para el desarrollo económico y social de las ciudades intermedias del país; así como, un medio de transporte masivo para la integración de regiones alejadas. De esta forma, se realizarán operaciones de mantenimiento de aeropuertos ya construidos y la construcción de nuevos aeropuertos nacionales e internacionales.

Hacia el 2025 se espera fortalecer el rol de ciudades intermedias claves para el desarrollo integral del país a través de esta modalidad de transporte; es así que las ciudades que tengan su aeropuerto podrán asumir un nuevo rol regional de integración y de fortalecimiento de las economías regionales.

A la fecha, se han venido construyendo nuevos aeropuertos nacionales e internacionales en los diferentes departamentos del país. El PDES prevé dar continuidad a este esfuerzo desde el ámbito nacional y departamental. Para cumplir con los resultados mencionados, se desarrollarán las siguientes Acciones:

- Construir, ampliar, mejorar, mantener y/o equipar aeropuertos internacionales, nacionales y turísticos en el país, destinados a integrar los departamentos y municipios con zonas productivas y turísticas.
- Fortalecer a la Empresa Boliviana de Aviación (BoA) a fin de ampliar el servicio de rutas y destinos nacionales e internacionales.
- Adquirir 20 aeronaves nuevas para BoA acordes a los estándares de aviación.

La Inversión en Transporte Aeroportuario corresponde al diseño y construcción de nuevos aeropuertos y al mejoramiento en otros casos, que asciende a más de 1.444 millones de bolivianos ejecutados invertidos y ejecutados con el modelo económico social comunitario productivo.

a) Administración de Aeropuertos y Servicios Auxiliares a la Navegación Aérea (AASANA)

La AASANA ha realizado una serie de inversiones para el mejoramiento de aeropuertos a nivel nacional:

**Tabla N° 5
INVERSION ANUAL PARA EL MEJORAMIENTO DE AEROPUERTOS
2014-2017**

| GESTIÓN | EJECUTADO |
|----------------|-------------------|
| 2014 | 17.248.244,69 Bs. |
| 2015 | 14.701.476,94 Bs. |
| 2016 | 7.431.915,25 Bs. |
| 2017 | 11.289,00 Bs. |

FUENTE: Administración de Aeropuertos y Servicios Auxiliares a la Navegación Aérea

Asimismo, desde la gestión 2018, AASANA viene ejecutando proyectos:

- Equipamiento del Aeropuerto de Alcantari (Financiamiento FONPLATA y TGN).
- Mejoramiento del Aeropuerto de Rurrenabaque (Financiamiento Banco Mundial y TGN).

Que considera la ejecución de 3 actividades:

- Servicios de Consultoría "Supervisión Técnica de la Construcción de Infraestructura Aeroportuaria del Aeropuerto de Rurrenabaque".
- Adquisición de Vehículo Carro Bombero para extinción de incendios Aeropuerto de Rurrenabaque.
- Construcción de Infraestructura Aeroportuaria Aeropuerto de Rurrenabaque (Ingreso Vehicular y Parqueos, Bloque Técnico y Torre de Control, Servicio de Extinción de Incendios, Edificio Terminal de Pasajeros, Calle de Rodaje y Plataforma).

Por otra parte, AASANA destina recursos a los siguientes proyectos y acciones:

- Implementación Sistema Geodésico Mundial (WGS) y GNSS.
- Mejoramiento Aeropuerto de Rurrenabaque – AASANA.
- Equipamiento para Control y vigilancia a Nivel Nacional.
- Mejoramiento Aeropuerto de Alcantari – AASANA.
- Equipamiento VHF para el SMA a Nivel Nacional.
- Mejoramiento Aeropuerto de Bolivia.

b) **SABSA**

Uno de los principales medios de transporte a la fecha es el aéreo y para que se desarrolle es necesario contar con instalaciones, infraestructura y superficie para que las aeronaves puedan operar, aterrizar, despegar, entre otros servicios, por esto los aeropuertos se constituyen en el elemento principal de este rubro.

En Bolivia mediante Decreto Supremo N° 1494, de fecha 18 de febrero de 2013, de acuerdo a procedimientos legales, el Estado Plurinacional de Bolivia nacionalizó el paquete accionario de la empresa TBI Overseas Bolivia, encabezado por ABERTIS S.A., constituyéndose de esta manera el Estado Boliviano bajo la Titularidad del Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda, en accionista mayoritario, asumiendo el control, administración, dirección y operación de la empresa nacionalizada SABSA, la cual administra los aeropuertos internacionales de: Cochabamba "Jorge Wilstermann", Santa Cruz "Virus Viru" y La Paz "El Alto".

Bajo la administración de SABSA NACIONALIZADA, estos tres aeropuertos se han constituido en dinamizadores de la economía de cada departamento en el que desarrollan sus actividades; realizando esta Entidad durante los cinco (5) años de nacionalización una inversión superior a los trescientos cincuenta (350) millones de bolivianos.

SABSA NACIONALIZADA, es una empresa auto sostenible, capaz de generar recursos económicos a través de los servicios que brinda, invirtiendo los mismos en proyectos de relevancia en el área aeronáutica y en beneficio de la población boliviana y demás usuarios.

c) **Navegación Aérea y Aeropuertos Bolivianos (NAABOL)**

En el marco de lo establecido en el párrafo I del artículo 9 de la Ley N.º 1356, de 28 de diciembre de 2020 del Presupuesto General del estado Gestión 2021 y de la Política de Austeridad; con el fin de precautelar la sostenibilidad financiera del estado, es necesario suprimir AASANA, al ser una entidad que genera déficit en sus ingresos y gastos.

En fecha 30 de noviembre de 2021, se promulga el Decreto Supremo N°4630, con el objetivo de crear la entidad "Navegación Aérea y Aeropuertos Bolivianos - NAABOL", y normar su funcionamiento.

Siendo creada como una institución pública descentralizada de derecho público con personalidad jurídica, autonomía de gestión administrativa, financiera, legal y técnica, y patrimonio propio, bajo tuición del Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda.

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.

Estos instrumentos de planificación de mediano plazo en el caso del PDES 2021-2025 y de largo plazo PGDES 2015-2025, nos dan la imagen objetivo de cómo el Estado Plurinacional de Bolivia tiene que enfocar sus esfuerzos hacia una Bolivia con soberanía, un Estado digno e independiente, sin imposiciones políticas, financieras, de conocimiento y en armonía con la Madre Tierra. En lo que concierne al Sector Transportes se debe prestar atención a los siguientes Pilares:

- Pilar 6. Soberanía Productiva con Diversificación y desarrollo integral
- Pilar 8. Soberanía Alimentaria

En este contexto, NAABOL se enmarca en el Plan General de Desarrollo Económico y Social (PGDES 2015-2025) "Agenda Patriótica del Bicentenario 2025", el Plan de Desarrollo Económico y Social (PDES 2021-2025), Sector Transporte, y el PSDI del MOPVS, de acuerdo al siguiente detalle:

Cuadro N° 2
MARCO LEGAL INSTITUCIONAL

| Marco normativo | Descripción |
|--|---|
| PGDES 2015-2025 Agenda Patriótica del Bicentenario 2025 | Pilar 2: Socialización y Universalización de los Servicios Básicos con Soberanía para Vivir Bien: <ul style="list-style-type: none"> • El 100% de las bolivianas y los bolivianos están integrados a través de sistemas de comunicación vial, fluvial, aérea y satelital. |
| PDES 2021-2025 | Eje 3: Seguridad Alimentaria con Soberanía, Promoción de Exportaciones con Valor Agregado y Desarrollo Turístico. Pilar 6. Soberanía Productiva con Diversificación y desarrollo integral Meta 3.3: Impulsar la integración nacional e internacional para fortalecer los centros productivos, con sistemas de transporte carretero, aéreo, férreo, fluvial y urbano. 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. |

Fuente: NAABOL

NAABOL, tiene a su cargo la planificación de la infraestructura aeronáutica, la administración, dirección, construcción, supervisión, mejoramiento, mantenimiento e implementación de aeródromos abiertos al servicio público en el territorio nacional; la organización del espacio aéreo, el control de Tránsito Aéreo, la prestación de servicios auxiliares a las aeronaves y el registro actualizado de todos los aeródromos regulares del país.

Cuadro N° 3
PRODUCTOS GENERADOS POR NAABOL

| BIENES | NORMAS | SERVICIOS |
|--|--|--|
| 1) Ampliación, mantenimiento y mejoramiento de la infraestructura de aeropuertos. 2) Renovación de equipos de los sistemas de Comunicación (Navegación, Vigilancia) | 1) Normativa Jurídica: <ul style="list-style-type: none"> • Resoluciones Administrativas • Contratos • Acuerdos • Convenios 2) Normas Administrativas: | 1) Servicios de Navegación Aérea: <ul style="list-style-type: none"> • Servicios al aterrizaje y despegue de aeronaves (Control Área, Aproximación, Torre y ARO). • Servicios de protección al vuelo y en ruta. • Servicio de comunicaciones y radio, frecuencias en zonas de control. |

| BIENES | NORMAS | SERVICIOS |
|---|--|--|
| <p>Radar, Gestión de Tránsito Aéreo, Meteorología y Seguridad Aeroportuaria).</p> <p>3) Elaboración de estudios y/o proyectos para ampliación, mejoramiento y mantenimiento de la infraestructura aeroportuaria.</p> <p>4) Proyectos para la renovación de equipos para los sistemas de Comunicaciones, Navegación, Vigilancia, Automatización de la Gestión de Tránsito Aéreo (ATM), Iluminación, Meteorología, Servicios de Extinción de Incendios y energía Eléctrica de emergencia.</p> | <ul style="list-style-type: none"> ● Reglamentos Específicos ● Políticas Institucionales ● Manuales de Organización y Funciones ● Manuales de procedimientos ● Manual de Requisitos ● Documentos de Planificación ● Proyectos de Ampliación, mantenimiento y mejoramiento de la infraestructura física de aeropuertos y renovación de equipamiento. <p>3) Control Interno:</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Manuales de procedimientos. ● informes de auditoría. | <ul style="list-style-type: none"> ● Información meteorológica. ● Servicio de señales, iluminación y ayudas visuales. ● Información Aeronáutica (AIS). <p>2) Servicios en Tierra (SAT):</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Servicios en tierra tanto a pasajeros y aeronaves de operadores en general. ● Servicios de Extinción de Incendios (SEI). ● Servicios de Facilitación. ● Servicios de Seguridad Aeroportuaria. ● Servicios de Asistencia en Tierra (Rampa). <p>3) Supervisión, fiscalización y mantenimiento</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Supervisión y/o fiscalización de estudios de factibilidad técnica y económica. ● Fiscalización de la ejecución de obras de mejoramiento de la infraestructura aeroportuaria a cargo de NAABOL. ● Mantenimiento de equipos de los sistemas de comunicación, navegación, vigilancia, gestión de tránsito aéreo, meteorológicos y otros. ● Mantenimiento de la infraestructura aeroportuaria a cargo de NAABOL. |

En el marco del PDES 2021-2025 y el Plan de Desarrollo del Sector Transporte del MOPSV, se tiene programado la ejecución de los siguientes proyectos de inversión:

- Construir, ampliar y/o mejorar infraestructura aeroportuaria, así como equipar los aeropuertos a nivel nacional.
 - Proyecto Mejoramiento Aeropuerto de Rurrenabaque
 - Mejoramiento de Aeropuertos
 - Proyectos de Desarrollo Aeroportuario
- Contar con la modernización del equipamiento necesario para la atención a la navegación aérea, comunicación y los servicios aeroportuarios.

- Proyectos Equipamiento para Aeropuerto
- Adquisición e Instalación Sistema ILS
- Implementar el Hub en el Aeropuerto Internacional de Viru Viru.
- Estudios de preinversión del Hub de Viru Viru
- Lograr altos niveles de seguridad y eficiencia en los Servicios de Navegación Aérea, Aeroportuarios y especializados afines, minimizando los riesgos operacionales.
 - Equipamiento para Control y Vigilancia a Nivel Nacional
 - Plan de Implementación PBN de Bolivia y Reforzamiento del VHF/AA
 - Modernización del Sistema AMHS "Sistema de Manejo de Mensajes Aeronáuticos"

NAABOL, según sus competencias y capacidades, así como en el marco de los recursos a futuro percibidos, contribuirá en la ejecución de estos proyectos al resultado del PSDI "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".

5.2 Energía y Tecnologías de la Comunicación

5.2.1 Energía

En el marco del Plan de Desarrollo Económico y Social (PDES) 2021-2025; el Decreto Supremo N° 29635, el Programa de Electricidad para Vivir con Dignidad es una iniciativa que tiene el objetivo de universalizar el servicio de energía eléctrica hasta el 2025, permitiendo incrementar el índice de cobertura de electrificación. Este Programa contempla la implementación de proyectos con diferentes tecnologías de suministro y la gestión de financiamiento en coordinación con las distintas entidades territoriales, para mejorar la calidad de vida e ingresos económicos de la población rural.

a) El gas natural como motor de Integración Energética Regional

En el periodo 2014-2022 se amplió la integración estratégica entre Bolivia, Argentina y Brasil, a través de la firma de contratos y adendas con estos dos países vecinos de la región, con los cuales se pudieron obtener mejores condiciones para el Estado obteniendo de esta manera un fortalecimiento de las relaciones entre estos países.

b) Universalización del Servicio Eléctrico

Hasta el 2005 en el país solamente el 33% de hogares del área rural y el 87% del área urbana contaban con energía eléctrica, generando una brecha de inequidad social. A partir del 2006, el cambio en la visión respecto al acceso del servicio básico de electricidad, permitió proveer este servicio como un derecho fundamental y mejorar las condiciones de vida de las familias especialmente del área rural, es así que en la gestión 2022 la cobertura del servicio eléctrico en el área

urbana alcanza un 99,2% y en el área rural un 84,2%, estando próximos a la universalización del servicio básico de electricidad con un 95% a nivel nacional, reduciendo la Desigualdad Económica, Social y de Género en el marco de la Pluralidad.

En el marco de la Ley N° 1407 que aprueba el Plan de Desarrollo Económico y Social (PDES) 2021-2025; el Decreto Supremo N° 29635 del Programa de Electricidad para Vivir con Dignidad, el cual es una iniciativa que tiene el objetivo universalizar el servicio de energía eléctrica hasta el 2025, permitiendo incrementar el índice de cobertura de electrificación. Con este Programa se contempla la implementación de proyectos con diferentes tecnologías de suministro y la gestión de financiamiento en coordinación con las distintas entidades territoriales, para mejorar la calidad de vida e ingresos económicos de la población rural.

En este sentido, el Programa de Electricidad para Vivir con Dignidad (PEVD) conjuntamente con la Empresa Nacional de Electricidad (ENDE), a través, del Programa de Electrificación Rural II – PER II, han implementado proyectos de extensión y densificación de redes, usos productivos de la Electricidad, Sistemas Híbridos y con el programa Cosechando Agua Sembrando Luz – CASL se realizó la entrega sistemas fotovoltaicos domiciliarios y sociales; contribuyendo a mejorar la calidad de vida de aproximadamente 33.751 familias, especialmente en las zonas rurales y periurbanas.

c) Expansión de la infraestructura eléctrica

En los últimos años, la demanda máxima de energía eléctrica ha sido incrementada de manera considerable, al respecto se verifica que en el periodo 2014-2023 el año 2014 alcanzó una demanda de 1.298,2 MW, mientras que en la gestión 2022 se cuenta una demanda de 1.658,1 MW por lo que, el periodo 2014-2022 se aumentó 360 MW de demanda máxima, lo que representa un crecimiento total aproximado de 28%, debido a la política del Estado para la expansión de la frontera eléctrica y el desarrollo de nueva infraestructura eléctrica para sostener el aparato productivo del país.

Con respecto a la oferta de generación, el año 2014 fue de 1.695,8 MW y en la gestión 2022 alcanzó a 3.632,6 MW por lo que, el crecimiento anual de la oferta de generación eléctrica en el periodo 2014-2022 alcanzó un crecimiento promedio anual de 238 MW/año, lo que representa aproximadamente un 11% de crecimiento promedio anual; respecto al periodo 2004-2014 la oferta de generación alcanzó un promedio anual de 65 MW/año, que representaba aproximadamente un 5% de crecimiento promedio anual. Este crecimiento se debe fundamentalmente a la ejecución de importantes proyectos de generación termoeléctrica, energías alternativas e hidroeléctricas, tales como Ciclos Combinados de Warnes, Entre Ríos y Sur, Parques Eólicos de Qollpana, San Julián, El Dorado, Warnes, Plantas Solares como la de Oruro, Uyuni Yunchará y Plantas Hidroeléctricas de Misicuni, San José I y II.

Asimismo, en el periodo 2014 — 2017, se extendieron 1.483 km de líneas de transmisión eléctrica (7 km en 69 kV, 326 km en 115 kV y 1.151 km en 230 kV) y al 2022 se cuenta con aproximadamente con 7.062 km de líneas de transmisión de las cuales 214 km en 69 kV, 1.964 km en 115 kV, 4.160 km en 230 kV y 236 km en 500 kV.

Cabe resaltar que, en la gestión 2022 se incorporó la primera línea de transmisión Carrasco - Santivañez en 500 kV al Sistema Troncal de Interconexión (STI).

A fin de consolidar a Bolivia como el centro energético regional, el sector eléctrico viene trabajando en la integración energética con los países vecinos bajo los principios de cooperación y complementariedad. En este sentido se suscribieron acuerdos bilaterales con países vecinos.

- Bolivia - Argentina.- El 20 de octubre de 2015 se suscribió el Acuerdo de Intercambio de Energía Eléctrica entre el Estado Plurinacional de Bolivia y la República Argentina, con el objeto de establecer los derechos, obligaciones y responsabilidades de cada una de las Partes en relación al intercambio de excedentes de energía eléctrica entre el Sistema Interconectado Nacional del Estado Plurinacional de Bolivia (SIN) y el Sistema Argentino de Interconexión (SADI) de la República Argentina en el Nodo Frontera, aspecto que viabilizó la construcción de la “Línea de Transmisión Juana Azurduy de Padilla” en 132 kV de 120 km de longitud y 120 MW de capacidad; aproximadamente, que interconecta la Subestación Yaguacua en el territorio Boliviano con la Subestación Tartagal en el territorio Argentino, el cual fue concluido y puesto en operación, en marzo de 2023.
- Bolivia - Brasil.- El 16 de julio de 2015, se suscribió el Memorándum de Entendimiento (MdE), entre Centrais Elétricas Brasileiras S.A. (ELB) de Brasil y la Empresa Nacional de Electricidad (ENDE) de Bolivia, con los objetivos principales de profundizar los estudios del potencial hidroeléctrico en la frontera Brasil - Bolivia, priorizando el desarrollo de un proyecto binacional en el Río Madera que optimice otros emprendimientos en territorio boliviano, para la integración energética (Brasil-Bolivia) y promover la seguridad energética de ambos países; en el marco del artículo 2 del Memorándum de Entendimiento de 17 de diciembre de 2007, estudiar las condiciones para el intercambio de electricidad a partir de proyectos de generación de energía eléctrica a ser desarrollados en territorio boliviano; así como, profundizar los estudios de los sistemas de transmisión de ambos países para su interconexión. Es así que, actualmente se encuentra en desarrollo y coordinación la Operación de la UHE Jirau en Cota 90 m.s.n.m, el Estudio de Inventario Binacional Rio Madera y el Estudio de Planificación y Estudios Técnicos Preliminares del Proyecto de Interconexión Eléctrica entre Bolivia y Brasil.
- Bolivia – Perú y Bolivia - Chile.- Conforme a Reuniones y Acuerdos Binacionales Bolivia - Perú y Bolivia – Chile; así como, en el marco del Sistema de Interconexión

Eléctrica Andina (SINEA), el año 2014 se elaboró la primera Hoja de Ruta para la interconexión eléctrica entre los países miembros del SINEA: Colombia, Ecuador, Perú, Chile y Bolivia. Es así que, el año 2018 inició el Estudio a Nivel de Planificación de la Interconexión Eléctrica entre los Sistemas Eléctricos de Bolivia y Perú, mismo que concluyó en febrero 2020 y será actualizado el año 2026. Asimismo, el año 2022 inició el Estudio de Alternativas de Interconexión Eléctrica entre Bolivia y Chile, el cual se encuentra en curso.

- Bolivia - Paraguay.- El 29 de junio de 2015, se suscribió del Acuerdo Interinstitucional de Cooperación y Asistencia Recíproca entre la Administración Nacional de Electricidad (ANDE) de Paraguay y la Empresa Nacional de Electricidad (ENDE) de Bolivia, con el objeto de realizar un estudio de viabilidad técnico económico para la interconexión entre los sistemas eléctricos de Bolivia y Paraguay. Es así que, en la gestión 2019, se realizó el Estudio de Viabilidad Línea de Interconexión entre los Sistemas Eléctricos de Bolivia –Paraguay, con el objetivo de analizar la viabilidad técnico - económica de la interconexión de los sistemas eléctricos de Bolivia y Paraguay.

d) Retos, obstáculos y limitaciones

- Bolivia, como Estado en desarrollo sin litoral, afronta retos para la expansión de sus mercados de gas natural más allá de los mercados limítrofes a la geografía nacional. Así como, limitaciones en la capacidad del país para mejorar tiempos y costos de importación de insumos importantes para un desarrollo integral del gas natural, como motor de integración energética regional.
- Aumentar el porcentaje de acceso universal al servicio básico de electricidad, llegando a un 99,6% en el área urbana y 95% en el área rural, priorizando fuentes de energías renovables.
- Incrementar al 75% el uso de energía renovable a nivel nacional, mediante el desarrollo de infraestructuras de generación de energía eléctrica de fuentes alternativas y renovables disminuyendo el uso de combustibles fósiles.
- Incrementar la potencia instalada en el SIN a 4.129 MW y destinar al menos 20% del excedente energético a la exportación, con el fin de diversificar la Matriz Energética mediante la consolidación de fuentes de energía renovables y sustentables, garantizando la producción de energía eléctrica suficiente para abastecer el mercado interno y para la exportación de los excedentes.

5.2.2 Tecnologías de la Información y Comunicación (TIC's)

En el informe más reciente del Departamento de Asuntos Económicos y Sociales (DESA-ES) de la Organización de las Naciones Unidas (ONU)¹, de un total de 193 países, Bolivia ocupa el puesto número 98 en desarrollo de Gobierno Electrónico.

Por otra parte, el índice de Madurez del GovTech (GTMI)² del Banco Mundial que tiene un enfoque integral referido a la modernización del sector público con el que se promueve un gobierno simple, eficiente y transparente, y se ubica a los ciudadanos en el centro de las reformas, sitúa a Bolivia en un nivel de madurez de "enfoque significativo". En este caso se puede evidenciar un resultado positivo en la prestación de servicios digitales y valores bajos en cuanto a participación ciudadana.

La AGETIC realizó la evaluación parcial de avance de Planes Institucionales de Gobierno Electrónico, con el resultado de un 53% de avance en los proyectos de gobierno electrónico planteados por las entidades estatales, con meta al 2025.

Por otra parte, según el art. 21 del Capítulo II del D.S. 4857, la AGETIC como ente encargado de implementación de Gobierno Electrónico, ha llevado adelante soluciones tecnológicas transversales como la plataforma de interoperabilidad, la plataforma de Ciudadanía Digital y el portal único de trámites, para la realización de trámites en línea a través de una identidad digital; la plataforma de pagos y el sistema de facturación electrónico.

En cuanto a infraestructura tecnológica, se cuenta con la Red Estatal de Datos que garantiza y asegura la conectividad e intercambio de información entre las entidades estatales y la interoperabilidad de sistemas de gobierno electrónico, hasta la fecha se cuenta con 103 entidades integradas a esta Red Estatal.

Asimismo, la AGETIC reconoce la existencia de la brecha digital en el país, siendo una de las más profundas, la brecha de conectividad a nivel urbano-rural, y otra importante que acompaña a la mencionada es la referida al nivel de habilidades digitales, pues se tienen perfiles todavía básicos en la mayoría de las y los internautas. En ese sentido, se han abierto 11 Centros de Capacitación e Innovación Tecnológica en distintas regiones rurales del país, en los que se trabaja en la reducción de brechas generacionales, de género, y de habilidades digitales; y asimismo estos centros fungen como espacios para la investigación e innovación tecnológica.

La AGETIC viene participando en comités internacionales e interinstitucionales referidos a derechos digitales, prevención de violencia digital, protección de datos personales (en proceso de aprobación) y la transformación Digital de los Estados.

¹ Mark Minevich, E-Government Survey 2022, UN DESA Publications, Nueva York, 2022, p.82. Disponible en [\[https://desapublications.un.org/sites/default/files/publications/2022-09/Web%20version%20E-Government%202022.pdf\]](https://desapublications.un.org/sites/default/files/publications/2022-09/Web%20version%20E-Government%202022.pdf)

² World Bank Group, GovTech maturity index (GTMI) Data Dashboard, 2022. Disponible en [\[https://www.worldbank.org/en/data/interactive/2022/10/21/govtech-maturity-index-gtmi-data-dashboard\]](https://www.worldbank.org/en/data/interactive/2022/10/21/govtech-maturity-index-gtmi-data-dashboard)

Obstáculos/Necesidades:

En cuanto a la implantación de Gobierno Electrónico en Bolivia, se suscitaron obstáculos mencionados por las distintas entidades encargadas del cumplimiento del Plan de Gobierno Electrónico, entre estos, sucesos sociopolíticos el año 2019, seguidos de la pandemia por Covid-19. Los recursos son otro obstáculo toda vez que para la transformación digital, son necesarios significativos recursos tanto económicos como en cuanto a capacidades técnicas.

Por otra parte, la ya mencionada brecha digital continúa siendo un obstáculo para la digitalización del Estado, y la apropiación del gobierno electrónico.

5.2.3 Tecnologías de la Comunicación

a) Banda ancha fija y móvil

Según los datos de la UIT para la gestión 2022, la media a nivel mundial de acceso a internet de banda ancha conexión fija es de aproximadamente de 18 por cada 100 personas, mientras que en Bolivia es de 12 de cada 100 personas.

En el caso del internet móvil la media mundial, según datos de la UIT para la gestión 2022, es de aproximadamente 87 de cada 100 habitantes; de acuerdo a datos de la ATT para la misma gestión, en Bolivia 88 de cada 100 personas cuenta con internet móvil.

Así mismo, existe un gran avance en Bolivia en términos de infraestructura fija, con más de 10.000 km de fibra óptica implementada desde la gestión 2017, siendo que en esa gestión se contaba con 18.000 km y que hasta 2022 se cuenta 28.287 km de fibra óptica.

Por otro lado, también se incrementaron los enlaces internacionales de internet, de 9 en la gestión 2017 a 15 en la gestión 2022 con un ancho de banda de más de 1 Tbit/s.

b) Tecnología 3G, LTE y 5G

En Bolivia, la pandemia permitió que muchos emprendedores se acomoden al comercio electrónico y surgieron nuevos emprendimientos a través de plataformas digitales; sin embargo, la pandemia también visibilizó la brecha digital que en muchos casos se atribuye a un déficit de equipos terminales y no necesariamente a un déficit de acceso.

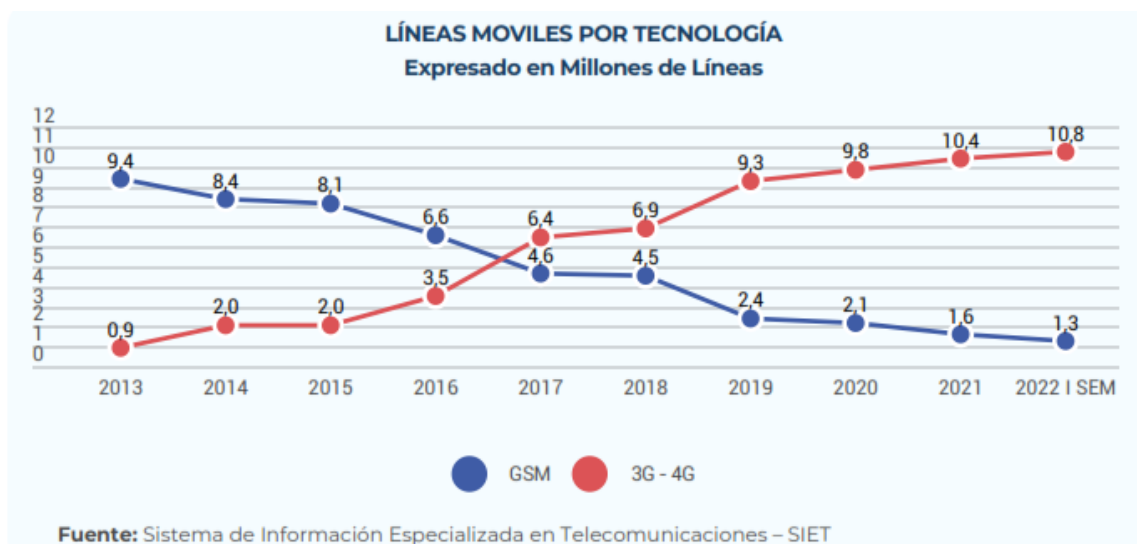
Esto significó un incremento importante en la cantidad de líneas 3G y 4G LTE (37.09% entre el 2013 y el 2022), siendo así que se registran 10.8 millones de líneas en la gestión 2022. Este crecimiento generó un decremento de las líneas GSM, de 9.4 millones en la gestión 2013 a 1.3 millones en la gestión 2022.

En Bolivia se definió la banda 3.5 GHz para la implementación de la quinta generación de telefonía móvil (5G) a través de la Resolución Ministerial No. 174 del 09 de septiembre del 2022.

c) Teléfonos Inteligentes

En Bolivia, la ATT no lleva una estadística sobre la cantidad de teléfonos inteligentes en funcionamiento, pero se tiene una relación de cuantos usuarios de tecnología 3G y 4GLTE; mientras que la penetración de líneas móviles 3G Y 4GLTE llegaba al 58% el 2017, en el 2022 se tiene una penetración del 89%.

Gráfico N° 7



d) Fibra óptica

De acuerdo a la información generada por la ATT, la tecnología FTTX (término genérico para designar cualquier acceso de banda ancha sobre fibra óptica que sustituye total o parcialmente el cobre del bucle de acceso), es la más usada para prestar servicios de internet fijo de banda ancha.

En ese entendido, también fue la tecnología que más creció, de 141.920 conexiones en la gestión 2017 a 1.108.775 conexiones en la gestión 2022. Está previsto que esta tecnología de acceso siga creciendo y de esta manera pueda beneficiar a un segmento más grande de la población.

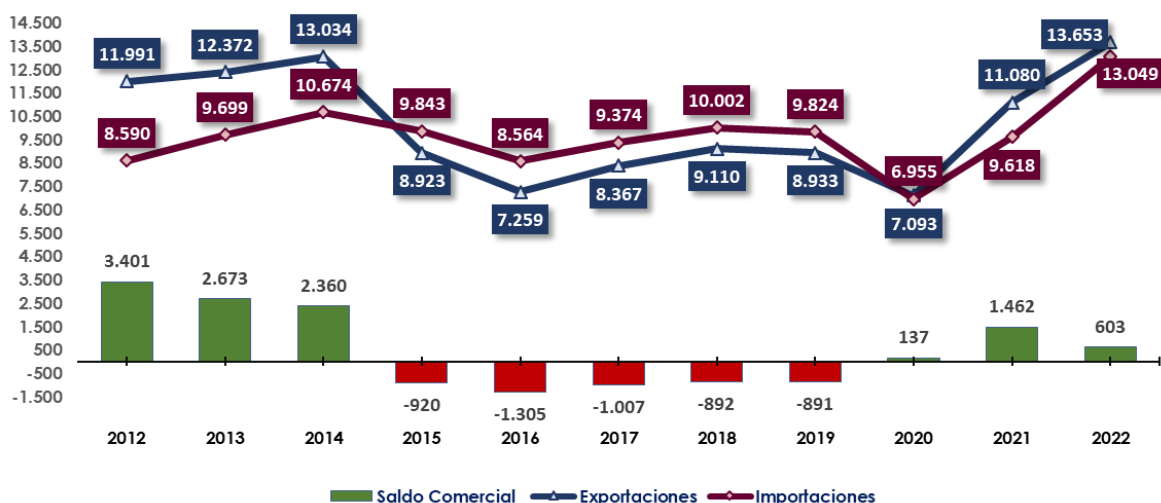
El incremento de conexiones a internet ha significado un crecimiento en el mercado de este servicio y por lo tanto ello se refleja en los ingresos de los servicios de internet.

6 PRIORIDAD 3: INTERCAMBIO COMERCIAL Y FACILITACIÓN DEL COMERCIO

6.1 Balanza comercial

Entre 2012 y 2022, la balanza comercial de Bolivia tuvo tres periodos marcados: superávit comercial entre 2012 y 2014, déficit comercial entre 2015 y 2019 y nuevamente superávit comercial entre 2020 y 2022. El resultado favorable y exitoso en la última etapa (2020 – 2022), se asocia a la implementación efectiva del modelo Económico, Social, Comunitario y Productivo en Bolivia, pese al contexto internacional desfavorable caracterizado por la pandemia del COVID- 19, los conflictos políticos internacionales y la crisis económica internacional, entre otros.

Gráfico N° 8
BOLIVIA: EXPORTACIONES, IMPORTACIONES
Y SALDO COMERCIAL 2014 – 2022 (p)
(Millones de dólares)



Incluye Reexportaciones y Efectos Personales. (p) Preliminar
Fuente: INE. Elaboración: VCEI – UAMIC

En 2022, las exportaciones bolivianas, alcanzaron el nivel más alto en la historia del comercio exterior boliviano con un valor de \$us. 13.635 millones. Respecto a 2020, tuvieron un incremento de \$us. 6.560 millones (92% de variación) y respecto a 2014, un incremento de \$us. 2.508 millones (5% de variación).

En general, el crecimiento de las exportaciones constituye una fuente importante de divisas y recaudación de ingresos para la reconstrucción de la economía nacional, generación de empleos de calidad, valor agregado a la producción y tiene un efecto multiplicador para otros sectores de la economía nacional.

6.2 Exportaciones según actividad económica

Según actividad económica, en 2014, las exportaciones del sector hidrocarburos representaron el 51% del valor total exportado, seguido por el sector de manufacturas con el 28%, minería con el 16% y agrícola con apenas el 5%. Durante 2022, Bolivia logra un cambio sustancial en la matriz de exportaciones

concentrándose las mismas en sector de las manufacturas. En este contexto, las exportaciones de manufacturas representaron el 51% del valor total exportado, superando en \$us. 1.007 millones al valor conjunto de las exportaciones alcanzadas por los minerales e hidrocarburos y demostrando que la generación de valor agregado y la diversificación, son componentes fundamentales de este nuevo ciclo de las exportaciones bolivianas.

Tabla N° 6
BOLIVIA: EXPORTACIONES SEGÚN ACTIVIDAD ECONÓMICA 2014 Y 2022(p)

| Clasificación | 2014 | | 2022 | |
|----------------------|---------------|-----------------|---------------|-----------------|
| | Valor | Participación % | Valor | Participación % |
| Agricultura | 626 | 5% | 749 | 6% |
| Hidrocarburos | 6.595 | 51% | 2.973 | 22% |
| Minerales | 2.040 | 16% | 2.942 | 22% |
| Manufacturas | 3.638 | 28% | 6.922 | 51% |
| Total | 12.899 | 100% | 13.586 | 100% |

No incluye Reexportaciones y Efectos Personales, (p) Preliminar
Fuente: INE. Elaboración: VCEI – UAMIC

6.3 Número de productos exportados. (VCEI)

El número de productos exportados no muestra variaciones significativas, se puede concluir que se ha mantenido relativamente estable con un promedio anual de **820 subpartidas exportadas**. Los productos importados se incrementaron de **5.802** el año 2014 a **5.931** el año 2022, sin embargo, el promedio fue casi constante.

Tabla N° 7
BOLIVIA: NÚMERO DE PRODUCTOS EXPORTADOS E IMPORTADOS 2014 – 2017

| Año | Exportaciones | Importaciones |
|-----------------|---------------|---------------|
| 2014 | 894 | 5.082 |
| 2015 | 870 | 5.749 |
| 2016 | 824 | 5.761 |
| 2017 | 826 | 5.826 |
| 2018 | 829 | 5.845 |
| 2019 | 756 | 5.782 |
| 2020 | 723 | 5.839 |
| 2021 | 812 | 5.714 |
| 2022 | 845 | 5.931 |
| Promedio | 820 | 5.725 |

No incluye Reexportaciones y Efectos Personales, (p) Preliminar
Fuente: INE. Elaboración: VCEI – UAMIC

En términos de relación (exportaciones/importaciones) en 2014, por cada subpartida exportada, Bolivia importó 6 subpartidas (relación 6:1) y en 2022 por cada subpartida exportada, Bolivia importó 7 subpartidas (relación 7:1).

6.4 Principales productos exportados

En 2014, los 10 principales productos exportados por Bolivia al mundo, representaron el 88% del valor total exportado, entre los que destacan: gas natural (\$us. 6.011 millones), las demás formas de oro en bruto (\$us. 1.359 millones), minerales de zinc y concentrados (\$us. 987 millones), minerales de plata y concentrados (\$us. 704 millones) y torta de soya (\$us. 664 millones).

Tabla N° 8
BOLIVIA: VALOR Y VOLUMEN DE LAS EXPORTACIONES 2014 Y 2022 (p)
(Millones de dólares y miles de toneladas)

| Descripción del producto | 2014 | | | | 2022 | | | | |
|------------------------------------|---------------|-------------|-------------------|-------------|------------------------------------|---------------|-------------|-------------------|-------------|
| | Valor | % | Volumen | % | Descripción del producto | Valor | % | Volumen | % |
| Gas natural | 6.011 | 47% | 13.464.476 | 72% | Las demás formas en bruto de oro | 3.003 | 22% | 64 | 0% |
| Las demás formas en bruto de oro | 1.359 | 11% | 42 | 0% | Gas natural | 2.973 | 22% | 7.629.839 | 53% |
| Mineral de zinc y concentrados | 987 | 8% | 992.371 | 5% | Mineral de zinc y concentrados | 1.818 | 13% | 772.465 | 5% |
| Minerales de plata y concentrados | 704 | 5% | 16.579 | 0% | Torta de soya | 981 | 7% | 2.248.314 | 16% |
| Torta de soya | 664 | 5% | 1.551.196 | 8% | Minerales de plata y concentrados | 750 | 6% | 13.889 | 0% |
| Aceites crudos de petróleo | 584 | 5% | 732.841 | 4% | Aceite de soya en bruto | 704 | 5% | 485.950 | 3% |
| Estaño sin alear | 345 | 3% | 15.742 | 0% | Estaño sin alear | 508 | 4% | 15.296 | 0% |
| Aceite de soya en bruto | 276 | 2% | 352.678 | 2% | grano de soya | 334 | 2% | 603.916 | 4% |
| Quinua | 197 | 2% | 29.784 | 0% | Minerales de plomo y concentrados | 193 | 1% | 138.273 | 1% |
| Nueces de Brasil sin cáscara | 173 | 1% | 24.583 | 0% | Urea | 193 | 1% | 328.504 | 2% |
| Total principales productos | 11.299 | 88% | 17.180.292 | 91% | Total principales productos | 11.458 | 84% | 12.236.510 | 85% |
| Otros productos | 1.600 | 12% | 1.608.971 | 9% | Otros productos | 2.128 | 16% | 2.217.071 | 15% |
| Total general | 12.899 | 100% | 18.789.263 | 100% | Total general | 13.586 | 100% | 14.453.581 | 100% |

No incluye Reexportaciones y Efectos Personales, (p) Preliminar

Fuente: INE. Elaboración: VCEI – UAMIC

En 2022, los 10 principales productos exportados por Bolivia al mundo, representaron el 84% del valor total exportado, entre los que destacan: las demás formas de oro en bruto (\$us. 3.003 millones), gas natural (\$us. 2.973 millones), minerales de zinc y concentrados (\$us. 1.818 millones), torta de soya (\$us. 981 millones) y minerales de plata y concentrados (\$us. 750 millones).

6.5 Exportaciones por país de destino

En 2014, el principal mercado de exportación de Bolivia fue Brasil, teniendo como principal producto de exportación al gas natural, seguido por Argentina y Estados Unidos. En 2022, el principal mercado de exportación fue la India, teniendo como principal producto de exportación el oro, seguido por Brasil y Argentina.

En términos de comercio intrarregional, en 2014, las exportaciones a la CAN representaron el 10% del valor total exportado y al MERCOSUR el 51%. En 2022, las exportaciones a la CAN representaron el 17% del valor total exportado

(concentrado en las exportaciones de manufacturas) y al MERCOSUR simplemente el 27%. Cabe resaltar, el crecimiento de las exportaciones a nivel extra regional.

Tabla N° 9
BOLIVIA: EXPORTACIONES POR PAÍS DE DESTINO - 2014 - 2022
(Millones de dólares y millones de toneladas)

| 2014 | | | | | 2022 | | | | |
|----------------|---------------|-------------|---------------|----------------|-----------------|---------------|-------------|-------------------|-------------|
| Países | Valor | % | Volumen | % | Países | Valor | % | Volumen | % |
| Brasil | 3.850 | 30% | 15.920 | 55% | India | 2.259 | 17% | 2.750 | 0% |
| Argentina | 2.564 | 20% | 8.075 | 28% | Brasil | 1.892 | 14% | 5.315.576 | 37% |
| Estados Unidos | 2.044 | 16% | 84 | 0% | Argentina | 1.744 | 13% | 3.621.452 | 25% |
| Colombia | 647 | 5% | 1.142 | 4% | Colombia | 1.039 | 8% | 1.680.009 | 12% |
| Perú | 564 | 4% | 1.000 | 3% | Japón | 967 | 7% | 376.373 | 3% |
| Corea del Sur | 496 | 4% | 357 | 1% | Perú | 849 | 6% | 1.479.937 | 10% |
| China | 443 | 3% | 293 | 1% | China | 782 | 6% | 366.628 | 3% |
| Japón | 433 | 3% | 241 | 1% | Corea del Sur | 537 | 4% | 153.098 | 1% |
| Bélgica | 231 | 2% | 161 | 1% | Emiratos Árabes | 507 | 4% | 17.103 | 0% |
| Canadá | 200 | 2% | 87 | 0% | Ecuador | 419 | 3% | 271.278 | 2% |
| Resto países | 1.562 | 12% | 1.395 | 5% | Resto países | 2.591 | 19% | 1.169.375 | 8% |
| Total | 13.034 | 100% | 28.754 | 100,00% | Total | 13.586 | 100% | 14.453.581 | 100% |

No incluye Reexportaciones y Efectos Personales, (p) Preliminar

Fuente: INE. Elaboración: VCEI – UAMIC

Desde un análisis estructural, el desempeño positivo del comercio exterior boliviano en los últimos 3 años, se ve reflejado por el crecimiento dinámico de las exportaciones y explicado en su mayor parte por las exportaciones de la industria manufacturera, es decir, a partir de 2021, se muestra un cambio en la matriz de las exportaciones, caracterizada anteriormente por un perfil primario – extractivista (hidrocarburos y minerales).

En este contexto, la generación de valor agregado y la diversificación, son componentes fundamentales de este nuevo ciclo de las exportaciones bolivianas, como resultado de la aplicación efectiva del Modelo Económico, Social, Comunitario y Productivo. Es así que, en 2022, alcanzamos el récord histórico en las exportaciones bolivianas con un valor de \$us. 13.653 millones.

Sin embargo, las condiciones de enclaustramiento forzoso dificultan un mayor desempeño, crecimiento y diversificación del sector exportador boliviano puesto que la dependencia de puertos extranjeros (Chile y Perú) incluyendo la logística, limitan las posibilidades de ampliar el valor y volumen de las exportaciones a mercados importantes tales como los países de la Unión Europea, China, Japón, India, entre otros. En este contexto, urge la necesidad de desarrollar e implementar

fórmulas y estrategias creativas, que involucren a todas las partes y facilitar el comercio exterior boliviano, con énfasis en las exportaciones.

6.6 Facilitación del comercio

El Acuerdo sobre Facilitación del Comercio (AFC) fue adoptado por Decisión del Consejo General de la Organización Mundial de Comercio el 27 de noviembre de 2014. Este instrumento internacional entró en vigor el 22 de febrero de 2017 tras la ratificación por dos tercios de los Miembros de la OMC.

En fecha 27 de noviembre, mediante Ley N.º 998 Bolivia ratificó el Acuerdo de Facilitación del Comercio, constituyéndose en una herramienta para hacer más eficientes sus procedimientos aduaneros principalmente mediante la cooperación entre aduanas y otras entidades de control que participan en operaciones de comercio exterior.

De la misma forma, mediante Comunicación G/TFA/N/BOL/1 de 17 de enero de 2018, Bolivia notificó los compromisos de las categorías A, B y C; de conformidad con los artículos 15 y 16 del Acuerdo sobre Facilitación del Comercio.

Mediante Decreto Supremo 4600 de fecha 20 de octubre de 2021, se crea el Comité Nacional de Facilitación del Comercio (CNFC), dónde se establecen su conformación y funciones.

En ese sentido el CNFC, está conformado por:

- a) Ministra o Ministro de Relaciones Exteriores;
- b) Ministra o Ministro de Economía y Finanzas Públicas;
- c) Ministra o Ministro de Desarrollo Productivo y Economía Plural; y
- d) Ministra o Ministro de Desarrollo Rural y Tierras.

El CNFC está presidido por la Ministra o el Ministro de Relaciones Exteriores, en su ausencia la Ministra o el Ministro de Economía y Finanzas Públicas presidirá la reunión del CNFC, en caso de no estar presentes las autoridades antes señaladas, el CNFC será presidido por otro Ministro que se encuentre en la reunión.

La Secretaría Técnica del CNFC está a cargo de la Presidenta Ejecutiva o el Presidente Ejecutivo de la Aduana Nacional, que cumplirá funciones de acuerdo a reglamentación. Asimismo, se establecieron que las funciones del CNFC:

- a) Promover, dirigir y evaluar la implementación de las disposiciones del AFC;
- b) Formular y proponer políticas orientadas a la implementación de las disposiciones del AFC;
- c) Identificar barreras, limitaciones u obstáculos a la facilitación del comercio y recomendar medidas de mejora en el marco del AFC;
- d) Aprobar la organización, conformación y directrices para las Comisiones de trabajo técnico en temas específicos;

- e) Convocar a instancias públicas y/o privadas, para participar de las reuniones del CNFC y de las Comisiones de trabajo técnico, cuando así se considere pertinente;
- f) Impulsar y supervisar los trabajos de las diferentes Comisiones;
- g) Conocer y aprobar los trabajos técnicos y propuestas elaboradas por las Comisiones, para su implementación por medio de las instancias correspondientes;
- h) Aprobar mecanismos de coordinación con los actores relacionados al comercio exterior, para la gestión de la facilitación del comercio, en el marco del AFC; y
- i) Aprobar mecanismos de coordinación con los Comités Nacionales de Facilitación del Comercio de otros países.

A la fecha mediante Resolución Multiministerial N° 001 de noviembre de 2021, se establecieron las funciones de la Presidencia y Secretaría Técnica, dentro de las cuales se conformaron seis (6) Comisiones de Trabajo Técnico con entidades públicas, en el ámbito de sus competencias y en el marco de las políticas públicas a efectos de coadyuvar en temas inherentes a la implementación del Acuerdo de Facilitación del Comercio (AFC).

Asimismo, cabe señalar que el CNFC se reunió en tres (3) oportunidades, siendo la última el día 20 de enero de 2023. En las reuniones se culminaron los reglamentos de cada mesa técnica, se decidió la incorporación del sector privado en las reuniones del Comité y sobre todo el inicio de Creación de una Ventanilla Única de Comercio Exterior (VUCE), en la que ya se viene preparando y socializando una propuesta de Decreto Supremo.

Asimismo, cabe manifestar, que se incorporó a las mesas técnicas el tema de Lucha Contra el Contrabando, debido a su sensibilidad en las operaciones de comercio exterior, y que perjudica ante todo la esencia de la Facilitación del Comercio.

Finalmente, se viene trabajando permanentemente con la colaboración de la Naciones Unidas (UNCTAD), la Organización Mundial de Aduanas (OMA) y la Organización Mundial del Comercio (OMC), para una adecuada implementación del cronograma de notificaciones de aplicación de categorías establecidas en el AFC.

7 PRIORIDAD 4: INTEGRACIÓN REGIONAL Y COOPERACIÓN

La política comercial boliviana busca la complementariedad y la reciprocidad en sus intercambios comerciales.

La participación de Bolivia en los procesos de integración, se basan en lo establecido en el Artículo 265 de la Constitución Política del Estado que establece que: "El Estado promoverá, sobre los principios de una relación justa, equitativa y con reconocimiento de las asimetrías, las relaciones de integración social, política, cultural y económica con los demás estados, naciones y pueblos del mundo y, en particular, promoverá la integración latinoamericana".

Actualmente Bolivia es parte de los más importantes procesos de integración política y económica de la región. Es miembro de la Organización Mundial del Comercio, de la Comunidad de Estados Latinoamericanos y Caribeños (CELAC), la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI), la Comunidad Andina (CAN), la Alianza Bolivariana para los Pueblos de Nuestra América – Tratado de Comercio de los Pueblos (ALBA-TCP) y se encuentra en proceso de adhesión al Mercado Común del Sur (MERCOSUR).

En la OMC, Bolivia participa del G-20, el G-33, el Grupo de Economías Pequeñas y Vulnerables (SVEs por sus siglas en inglés), entre otros grupos afines; buscando la eliminación de los subsidios a la exportación y las ayudas internas que distorsionan el comercio, solicitando mejorar el acceso a los mercados principalmente de los países desarrollados. Bolivia impulsa y apoya iniciativas orientadas a mejorar el proceso de toma de decisiones en la OMC para que este sea más democrático, transparente y participativo porque considera de la mayor importancia tener procesos conducidos por los miembros, donde las decisiones sustantivas de la organización sean tomados por todos y no solo por un grupo de países; es por ello que ratificó el Acuerdo de Facilitación del Comercio (AFC) y el respeto al libre tránsito determinado en la región y en el artículo V del GATT de 1994.

En ese entendido, Bolivia estableció el Comité Nacional de Facilitación del Comercio a fin de efectivizar sobre todo las disposiciones para agilizar el movimiento, el levante y el despacho de las mercancías, incluidas las mercancías en tránsito, asimismo, las medidas para la cooperación efectiva entre las autoridades aduaneras y otras autoridades competentes en las cuestiones relativas a la facilitación del comercio y el cumplimiento de los procedimientos aduaneros, además de disposiciones sobre asistencia técnica y creación de capacidad en esta esfera.

En el ámbito comercial bilateral, tiene suscritos cinco Acuerdos de Complementación Económica: el ACE 22 con Chile, el ACE 36 con MERCOSUR, el ACE 47 con Cuba, el ACE 66 con México, el ACE 70 con Venezuela, la CAN es el marco para el relacionamiento comercial con Perú, Colombia y Ecuador, además se tiene un Acuerdo de Complementariedad Económica Productiva con Venezuela.

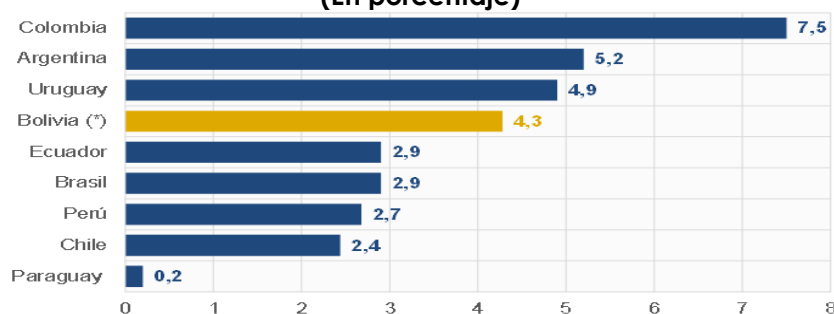
En el marco del Sistema Generalizado de Preferencias (SGP), Bolivia recibe un trato preferencial (reducción arancelaria) para determinados productos, con el objeto de aumentar sus ingresos de exportación, promover su industrialización y acelerar sus tasas de crecimiento económico con Nueva Zelanda, la Unión Europea, Suiza, Rusia, Noruega, Bielorrusia, Japón y Canadá.

8 PRIORIDAD 5: TRANSFORMACIÓN ESTRUCTURAL ECONÓMICA

8.1 Crecimiento económico

Luego de la profunda recesión experimentada en la gestión 2020 de -8,7% (la peor en 67 años), la economía boliviana respondió positivamente al amplio conjunto de estímulos implementados por el gobierno nacional para su recuperación. Así, en 2021 el crecimiento del PIB fue de 6,1% y al tercer trimestre de 2022 asciende a 4,3%. Este resultado se sitúa entre los más altos de la región y se fundamenta en el aporte positivo de los sectores de Transporte y Comunicaciones; Agricultura, Silvicultura, Caza y Pesca; Otros Servicios e Industria Manufacturera. Destacó el crecimiento de Otros Servicios por la mayor normalidad de la actividad económica luego del impacto negativo de la pandemia del Covid-19; por su parte, el crecimiento del sector de Petróleo Crudo y Gas Natural tuvo una menor actividad.

Gráfico N° 9
CRECIMIENTO DEL PIB EN 2022 EN AMÉRICA DEL SUR
(En porcentaje)



Fuente: Bancos centrales, institutos nacionales de estadística de los países seleccionados y Banco Mundial (*) Variación acumulada al 3er trimestre de 2022

Por otro lado, un contexto todavía favorable de precios internacionales de los principales minerales extraídos en el país, el sector de la minería mostró un aporte moderado al crecimiento, explicado principalmente por descensos en la producción principalmente de la minería privada que fue compensada por la actividad de la minería Chica y Cooperativa.

Tabla N° 10
CRECIMIENTO ECONÓMICO 2011-2022

| Tasa de crecimiento | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022* |
|---|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|--------|-------|-------|
| PIB (%) | 5,2 | 5,1 | 6,8 | 5,5 | 4,9 | 4,3 | 4,2 | 4,2 | 2,2 | -8,7 | 6,1 | 4,3 |
| Consumo de gobierno (%) | 7,2 | 4,9 | 9,3 | 6,7 | 9,2 | 1,6 | 4,9 | 5,1 | 3,8 | -2,8 | 5,4 | 4,2 |
| Consumo de los hogares (%) | 5,2 | 4,6 | 5,9 | 5,4 | 5,2 | 3,4 | 4,7 | 4,3 | 3,7 | -7,9 | 5,3 | 4,3 |
| PIB per cápita (en \$us) | 2.368 | 2.634 | 2.935 | 3.110 | 3.063 | 3.103 | 3.379 | 3.576 | 3.578 | 3.160 | 3.437 | |
| Agricultura, silvicultura, caza y pesca (%) | 3,06 | 4,15 | 4,69 | 3,82 | 5,12 | 3,13 | 7,60 | 6,91 | 5,30 | 3,13 | 1,81 | 4,74 |
| Extracción de minas y canteras (%) | 5,22 | 4,90 | 8,97 | 5,85 | -1,38 | -0,50 | -0,61 | -3,38 | -6,31 | -17,66 | 18,02 | -3,51 |
| Industrias manufactureras (%) | 3,68 | 4,75 | 6,09 | 4,03 | 4,58 | 6,18 | 3,29 | 5,52 | 3,19 | -7,99 | 3,91 | 3,49 |

Fuente: Instituto Nacional de Estadística
/*Al tercer trimestre de 2022

El Plan de Desarrollo Económico y Social (PDES) 2021-2025, estima que el crecimiento promedio del PIB para el período 2021-2025 alcanzará una tasa de 5,1%. Para lograr este objetivo, el PDES, tras el decrecimiento económico de 2020, propone medidas para reconstruir la economía reinstaurando el Modelo Económico Social Comunitario Productivo con estabilidad macroeconómica e impulsar nuevas industrias estratégicas orientadas a la política de industrialización con sustitución de importaciones que permitan reducir nuestra dependencia de la producción externa. El desempeño macroeconómico observado en 2021 fue superior al programado por el PDES (6,1% vs 5,3%), y el crecimiento al tercer trimestre de 2022 (4,3%) mantiene relación a la cifra proyectada por el PDES para el cierre de gestión (4,6%).

Para lograr el crecimiento sostenible y diversificado en diferentes sectores económicos en el marco del PDES 2021-2025, se prevé una inversión pública de \$us33.197 millones destinados principalmente al sector productivo (53%), infraestructura (34%), a proyectos sociales (11%) y al medio ambiente y agua (2%).

Dentro del sector productivo, se impulsará el proceso de industrialización con sustitución de importaciones en sectores estratégicos como hidrocarburos, minería, energía, agropecuaria, química básica, farmacéutica, entre otros. Para ello, se desarrollarán proyectos como la construcción de plantas para la producción de Diésel Renovable, Refinerías de Zinc, la Planta Siderúrgica del Mutún y el Complejo Industrial de Química Básica. De este modo, se incorporarán proyectos de apoyo al sector agropecuario para alcanzar el autoabastecimiento y la soberanía alimentaria, mediante la transformación de materias primas y la instalación de plantas de procesamiento e industrialización.

Las inversiones en Infraestructura se orientarán a brindar el soporte necesario para la implementación de los proyectos productivos. Se construirán carreteras, ferrovías, puertos, aeropuertos y vías fluviales con las que se pretende mejorar la conectividad y facilitar el transporte de bienes y servicios.

8.2 Desarrollo industrial

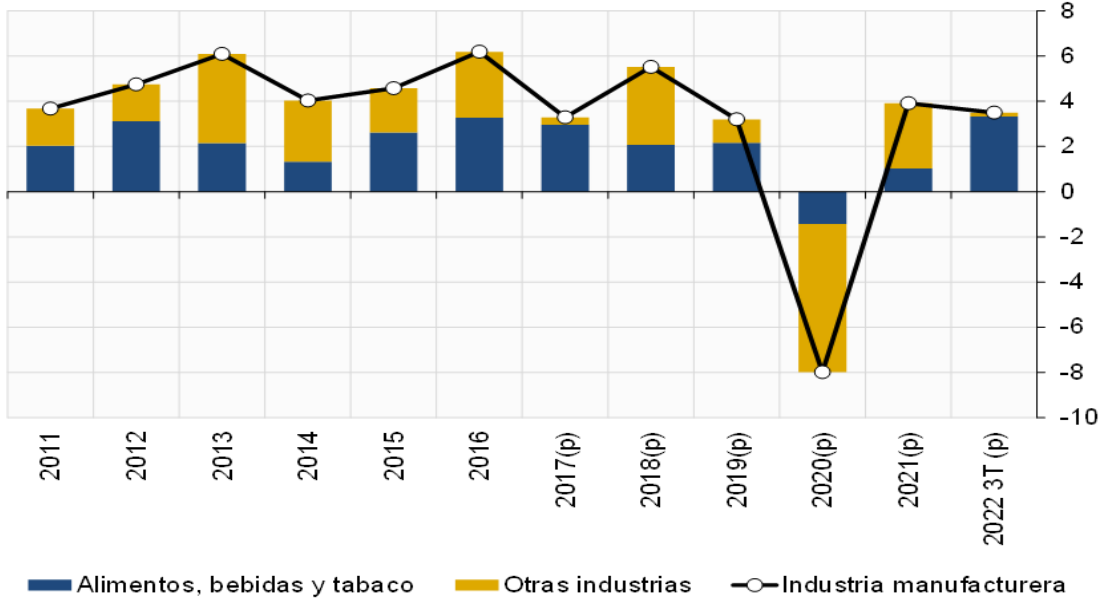
Luego del derrumbe del 8% de la Industria Manufacturera en la gestión 2020, la recuperación de este sector fue impulsada principalmente por otras industrias. Las principales políticas de impulso al sector fomentaron el acceso a recursos a través del crédito SIBOLIVIA para la sustitución de importaciones, el restablecimiento de las cuotas de cartera productiva en el sistema financiero y la creación del Fondo de Garantía para el Desarrollo de la Industria Nacional (FOGADIN). Estas acciones se complementaron con medidas de apoyo directo a la industria como los incentivos tributarios para las importaciones de bienes de capital y plantas industriales con impuesto al valor agregado cero, el Fideicomiso de Apoyo a la Reactivación de la Inversión Pública (FARIP) y el Fondo Concursable de Inversión Pública Productiva (FOCIPP).

Por otra parte, el gobierno nacional ha encarado importantes proyectos de industrialización, entre ellos resalta el desarrollo de la industria boliviana del litio con

la construcción de la planta de carbonato de litio, el inicio de obras para la construcción de la planta de fertilizantes granulados (NPK) para el desarrollo agrícola, el avance en la construcción de la planta siderúrgica del Mutún para la producción de laminados de acero, el inicio de la fabricación de equipos para la implementación de la planta de Biodiésel – FAME 1 (sustitución de importaciones de diésel).

El crecimiento de la Industria Manufacturera al tercer trimestre de 2022 fue impulsado principalmente por el subsector de alimentos, bebidas y tabaco, dinamizado por la producción de derivados de soya, carne, panadería, azúcar y lácteos; además de una recuperación en bebidas. Por otro lado, el subsector de “otras industrias” tuvo un aporte positivo, aunque moderado explicado por la destacable dinámica en la producción de cemento, textiles y productos de cuero y de madera; así como la producción de urea y productos evaporíticos. No obstante, este último subsector se vio impactado por la baja en la producción de refinados de petróleo y joyería de oro.

Gráfico N° 10
CRECIMIENTO E INCIDENCIA DEL PIB DE LA INDUSTRIA MANUFACTURERA
(En porcentaje y puntos porcentuales)



Fuente: Instituto Nacional de Estadística
 Nota: Para 2022 es el crecimiento acumulado al 3er trimestre

8.3 Desarrollo Agrícola

El sector agropecuario fue uno de los pocos sectores que presentó resiliencia ante el panorama recesivo del año 2020 con un crecimiento de 3,1%, y una expansión de 1,8% en la gestión 2021. La solidez de este sector en 2020 estuvo fundamentada en la producción pecuaria, debido a la consolidación del sector cárnico nacional. Posteriormente, la recuperación fue encabezada por los productos agrícolas

industriales, destacándose la mayor producción de soya y de otros productos agroindustriales.

La dinámica de la producción agropecuaria se fue robusteciendo gracias a las diversas políticas de apoyo al sector. Entre ellas destacan la creación de 10 programas agropecuarios, la compra de etanol por parte de YPFB al sector cañero nacional, la creación del programa de especies oleíferas y la creación de la Empresa Boliviana de Producción Agropecuaria (B-Agro) con el objetivo de fortalecer la soberanía alimentaria nacional.

Tabla N° 11
PIB DEL SECTOR AGROPECUAMIENTO ACUMULADO EN (PORCENTAJE)

| Actividad | Crecimiento (%) | | | | Incidencia (pp) | | | |
|--|-----------------|------------|------------|------------|-----------------|------------|------------|------------|
| | 2018(p) | 2019(p) | 2020(p) | 2021(p) | 2018(p) | 2019(p) | 2020(p) | 2021(p) |
| Agricultura, pecuaria, silvicultura, caza y pesca | 6,9 | 5,3 | 3,1 | 1,8 | 6,9 | 5,3 | 3,1 | 1,8 |
| Productos agrícolas no industriales | 6,7 | 4,3 | 2,0 | -1,5 | 2,7 | 1,7 | 0,8 | -0,6 |
| Productos agrícolas industriales | 8,6 | 5,4 | 2,2 | 6,5 | 1,9 | 1,2 | 0,5 | 1,4 |
| Coca | 0,9 | -2,5 | 1,8 | -0,2 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| Productos pecuarios | 7,2 | 7,4 | 5,5 | 2,7 | 2,2 | 2,3 | 1,7 | 0,9 |
| Silvicultura, caza y pesca | 2,0 | 1,8 | 1,7 | 1,6 | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,1 |

(p) Preliminar

Fuente: Instituto Nacional de Estadística

8.4 Políticas sectoriales

8.4.1 Sector Energías (MHyE)

En el marco del Plan de Desarrollo Económico y Social (PDES) 2021-2025; el Decreto Supremo N°29635, el Programa de Electricidad para Vivir con Dignidad es una iniciativa que tiene el objetivo de universalizar el servicio de energía eléctrica hasta el 2025, permitiendo incrementar el índice de cobertura de electrificación. Este Programa contempla la implementación de proyectos con diferentes tecnologías de suministro y la gestión de financiamiento en coordinación con las distintas entidades territoriales, para mejorar la calidad de vida e ingresos económicos de la población rural.

Bolivia, como Estado en desarrollo sin litoral, afronta retos para la expansión de sus mercados de gas natural más allá de los mercados limítrofes a la geografía nacional. Así como, limitaciones en la capacidad del país para mejorar tiempos y costos de importación de insumos importantes para un desarrollo integral del gas natural, como motor de integración energética regional.

Aumentar el porcentaje de acceso universal al servicio básico de electricidad, llegando a un 99,6% en el área urbana y 95% en el área rural, priorizando fuentes de energías renovables.

Incrementar al 75% el uso de energía renovable a nivel nacional, mediante el desarrollo de infraestructuras de generación de energía eléctrica de fuentes alternativas y renovables disminuyendo el uso de combustibles fósiles.

Incrementar la potencia instalada en el SIN a 4.129 MW y destinar al menos 20% del excedente energético a la exportación, con el fin de diversificar la Matriz Energética mediante la consolidación de fuentes de energía renovables y sustentables, garantizando la producción de energía eléctrica suficiente para abastecer el mercado interno y para la exportación de los excedentes.

8.4.2 Sector Minería

El sector de minería y metalurgia es uno de los pilares estratégicos del Estado Plurinacional de Bolivia y a partir del año 2006 se fue desarrollando una visión distinta respecto al modelo económico en gestiones anteriores.

En virtud a la nueva Constitución Política del Estado y la Ley N° 535 de Minería y Metalurgia, el Estado recuperó su rol protagónico en la dirección y administración de los recursos minero-metalúrgicos, consolidando la visión estratégica del sector minero en todas las fases de la cadena productiva, coadyuvando al desarrollo del sector, a la transformación de la matriz productiva y generando excedentes para el país. El éxito de dichas políticas se refleja en el fortalecimiento de las empresas públicas mineras.

En el período 2014-2018, el Estado Plurinacional de Bolivia y Paraguay han avanzado en la consecución de acuerdos de integración en diferentes campos, incluyendo transporte, energía y minería, relacionados en apoyar al desarrollo de las prioridades del Programa Acción de Viena - VPoA, con acuerdos bilaterales referidos a la cooperación técnica en minería, la promoción de la industria naval, estudios de interconexión eléctrica, establecimiento de relaciones comerciales para la futura venta de Gas Licuado de Petróleo (GLP) para abastecer a menor precio el mercado paraguayo y el fortalecimiento de la integración regional.

En la fase de industrialización se consolidaron los proyectos de fundición y refinación, permitiendo el posicionamiento de Bolivia entre los primeros diez países productores a nivel mundial. En el corto plazo, para la generación de productos de valor agregado derivados del hierro, se prevé la puesta en marcha de la planta siderúrgica del Mutún, además de la planta de fundición y refinación de zinc, y la exploración y explotación de nuevos yacimientos que incrementarán las reservas mineras del país, lo que, en consecuencia, aumentará la renta minera y generará mayor empleo.

Parte fundamental en el fortalecimiento del sector son los trabajos que apuntan a incrementar la productividad y por ende las utilidades de las empresas. Es así, que el Ministerio de Minería y Metalurgia ha trabajado en la puesta en marcha del Ingenio Lucianita en Huanuni, la construcción de la Planta Concentradora de 2.000 TPD de Colquiri que estará concluida el 2023, la construcción de la Planta Siderúrgica del Mutún que entrará en funcionamiento el 2024 y la consolidación de

los proyectos de construcción de las plantas refinadoras y fundidoras de zinc en Oruro y Potosí.

La construcción de la Planta Siderúrgica Integrada del Mutún marcó el trabajo de la gestión 2022. En este periodo, la producción y exportación de hierro del Mutún aumentaron de manera significativa generando mayores ingresos para el Estado Plurinacional de Bolivia y principalmente para la región. Antes se exportaba Argentina, Paraguay, Uruguay, Brasil, y ahora se expandió a Polonia, llegando a Europa con la comercialización del mineral.

La economía boliviana se fundamenta en actividades extractivas, en particular minerales e hidrocarburos, ocupando el primer lugar de importancia a diferencia del sector agroindustrial que ocupan un segundo lugar. Esta composición se encuentra en línea con el modelo económico que el país adoptó desde 2006, apoyado en las rentas provenientes de estos sectores, denominados estratégicos, un extenso programa de inversión pública y transferencias directas a las familias como política de redistribución.

A nivel mundial, los recursos naturales son un fuerte atractivo para los capitales extranjeros, el sector de minería e hidrocarburos que son la base de la estructura productiva y de exportación de la mayoría de los países de América Latina y en particular del Estado Plurinacional de Bolivia.

En ese marco, respecto de las demás estipulaciones corresponde destacar que para la sostenibilidad y sustentabilidad de la minería de los yacimientos existentes, se viene incursionando en la prospección y exploración de minerales tecnológicos que por su uso actualmente tienen gran valor y demanda; como el galio, germanio, uranio, tantalio, cobalto, manganeso, tierras raras; sin dejar de lado los tradicionales; como la plata, plomo zinc, estaño y otros.

Para el sector minero metalúrgico, el retorno y profundización del Modelo Económico Social Comunitario Productivo ha planteado a este Portafolio de Estado asumir y crear políticas estatales acordes a nuestra realidad y que generen emprendimientos mineros de clase mundial con sostenibilidad, buscando inversiones que traigan divisas para nuestro país. La reactivación de la cadena productiva minera de manera prioritaria, retomando el lugar como uno de los principales componentes del sector estratégico generador de excedentes económicos para el país.

La minería ha sido uno de los sectores que más ha impulsado el desarrollo de la economía boliviana, siendo parte fundamental en el fortalecimiento y política del sector con los trabajos que apuntan a incrementar la productividad y por ende las utilidades de las empresas para el Estado.

Los avances de Bolivia, sobre todo en la infraestructura de transporte, comercio exterior, el país tiene importantes espacios de oportunidad, fundamentalmente en los aspectos para mejorar su competitividad interna y comercio exterior.

Con la política de implementación del fortalecimiento del sector minero se ha incrementado la productividad y por ende las utilidades de las empresas para el Estado, es así, que se ha trabajado en la puesta en la construcción de proyectos de Plantas Concentradoras, Planta Siderúrgica del Mutún y la consolidación de los proyectos de construcción de plantas refinadoras y fundidoras de zinc en Oruro y Potosí, generando excedentes para el país, el éxito de dichas políticas se refleja en el potenciamiento de las empresas públicas mineras lo que indiscutiblemente generará mayor rentabilidad minera y fuentes de empleo.

Se han observado avances significativos en los objetivos específicos del Programa de Acción de Viena en lo que respecta a Bolivia, principalmente en términos de conectividad, acceso a energía, e integración y cooperación regional, quedan pendientes importantes tareas en términos de políticas de tránsito, facilitación de comercio y mecanismos nacionales y regionales para su implementación.

Finalmente, la transformación estructural de la economía sigue siendo el mayor desafío. Su condición de país sin litoral continuará teniendo un peso relativo importante en la conceptualización e implementación de políticas e inversiones que propendan a lograr un mayor nivel de desarrollo económico relativo.

8.4.3 Sector Agropecuario

Los países sin litoral como el caso de Bolivia, se constituyen en una desventaja geográfica que obliga a incurrir en mayores costos de transporte, de ahí que, sigue siendo una economía más pequeña de la subregión que es dependiente de las exportaciones de recursos naturales (minería, hidrocarburos, energía hidroeléctrica, soya y sus derivados y ganadería), por lo que, está expuesta a factores de precios externos y climatológicos.

A pesar de esta situación, en los últimos años Bolivia ha mostrado avances en el desarrollo de lineamientos generales de políticas públicas, sus capacidades logísticas y de infraestructura, sin embargo, aún existe dificultades para la producción de bienes y servicios competitivos de acuerdo con parámetros internacionales de costo, calidad y oportunidad para permanecer en el mercado.

Esta situación se debe a la falta de sistemas de transporte adecuado para integrar nuevas áreas de producción (tierras bajas y valles), insuficiente red de caminos troncales y vecinales que se constituye en un serio obstáculo para la comercialización de productos agropecuarios en los mercados externos. A esto se suma uno de los problemas críticos que es la baja productividad en la producción de alimentos, la degradación de la tierra por la sobreexplotación de los recursos naturales y aplicación inadecuada de prácticas sobre manejo del suelo, la estrechez del mercado interno que condiciona la demanda de productos agropecuarios, la escasa infraestructura para riego, infraestructura de energía y red de telecomunicaciones que muestran un limitado desarrollo.

Frente a este panorama el sector agropecuario boliviano es de gran importancia en la economía del país. Durante el periodo 2019-2021 la participación del PIB

agropecuario a precios corrientes respecto del PIB nacional se sitúa por encima del 12%, cerrando el 2021 con el 12,92%. En la gestión 2021 las ramas que contribuyeron en mayor proporción al sector agropecuario corresponden al PIB de productos agrícolas no industriales con el 6,76%, seguido por el PIB de productos pecuarios con 2,68% y PIB de productos agrícolas industriales con el 2,19% y el resto de las ramas (coca, silvicultura, caza y pesca) contribuyen por debajo del 1,00%.

En el marco del Plan Sectorial de Desarrollo Integral Para Vivir Bien (PSDI) del Sector Agropecuario 2021-2025, su implementación se enfoca bajo el mandato político y social de "fomentar la producción con sustitución de importaciones"; de esta manera, el sector agropecuario en Bolivia, trabaja en la construcción de una economía plural y diversificada, que permite garantizar el acceso y la producción soberana de alimentos a través de la promoción y fortalecimiento de las potencialidades y capacidades productivas de las diferentes lógicas económicas y sistemas de producción, considerando además la contribución de los diferentes actores económicos, desde lo comunitario de los pueblos originarios y campesinos, lo estatal, privado y cooperativo.

Bajo estas consideraciones apuntadas, se han establecido cinco políticas sectoriales con sus respectivos Lineamientos y Ejes Estratégicos que están articulados a los Lineamientos de Política del PDES, a saber:

Cuadro N° 4

| POLÍTICAS | LINEAMIENTOS ESTRATEGICOS |
|--|--|
| Transformación y Consolidación en la Tenencia, Acceso y Uso de la Tierra para la Producción | 7. Concluir el saneamiento de la propiedad agropecuaria para estimular el incremento de la producción. |
| Desarrollo Tecnológico e Innovación Agropecuaria, Pesquera y Forestal | 1. Incorporar nuevas tecnologías de producción para el aumento de la eficiencia en la cadena alimentaria de la agricultura familiar, comunitaria, urbana y periurbana. |
| | 3. Promover la agricultura para la industria respondiendo a las prioridades de sustitución de las importaciones, fomentando el incremento de la productividad de los cultivos, incorporando condiciones de resguardo de la seguridad alimentaria y la bioseguridad, asegurando el abastecimiento del mercado interno y la protección del patrimonio agroambiental. |
| | 10. Impulsar la revalorización e industrialización de la hoja de coca. |
| Uso y Manejo del Suelo, Agua y Cobertura Vegetal para la Producción Agropecuaria y Forestal. | 9. Priorizar la producción de alimentos, que incorpore mejores y eficientes tecnologías de riego, asistencia técnica, gestión de riego y la agricultura de precisión, con inversiones público y privadas en riego. |
| Producción Agropecuaria, Pesquera y Forestal para la Seguridad Alimentaria con | 2. Fomentar la diversificación, mayor producción y el incremento de la productividad agropecuaria convencional con nuevas técnicas de producción, conservación de la postcosecha, recuperación de suelos, |

| | |
|---|--|
| Soberanía. (incluye producción orgánica y agricultura familiar) | transformación manufacturera alimentaria, y la generación de excedentes para la exportación, en el marco de la sustitución de importaciones. |
| | 5. Desarrollar la producción forestal bajo sistemas productivos sustentables enfocada a la diversificación de alimentos y la mejora de la nutrición. |
| | 6. Establecer un sistema articulado de servicios estratégicos de apoyo a la producción e industrialización agropecuaria, agroforestal y forestal, incluyendo aspectos de sanidad y calidad, producción de semillas, asistencia técnica e innovación tecnológica, y seguro contra el riesgo de amenazas climáticas. |
| | 8. Consolidar una reserva estratégica de producción de alimentos para apoyar en el logro de la seguridad con soberanía alimentaria del país. |
| Desarrollo de Mercados para Productos Agropecuarios. | 4. Desarrollar y consolidar la producción agroecológica con transparencia y trazabilidad que permita competir en un creciente mercado nacional e internacional, con la diversificación de nuevos alimentos y la mejora de la nutrición. |

En cuanto a la evolución de la superficie y producción agrícola en el periodo comprendido del 2019-2020 al 2021-2022, la superficie cultivada a nivel nacional registra un incremento del 3,64 %, en este plano, el grupo de oleaginosas e industriales registro un crecimiento promedio anual de 5,15%, le sigue el grupo de tubérculos y raíces con 3,04%, a esto se suma cereales con el 12,96% el resto se sitúa por debajo del 1,40%, con excepción del grupo de forrajes que disminuye en - 0,10%.

En cuanto a la participación en la estructura de la superficie cultivada en el año agrícola 2020-2021, destaca el grupo de oleaginosas e industriales con el 45,45 %, le sigue el grupo de cereales con 46,37 % le sigue cereales con el 36.45% y el resto se halla por debajo del 6,00 %; entretanto, la contribución en el plano productivo sobresale el grupo de oleaginosas e industriales con el 66,31 % respecto al total nacional, a esto se suma, el grupo de cereales con el 17,20 % y los demás se sitúan por debajo del 8,00%.

Tabla N° 12
BOLIVIA: SUPERFICIE CULTIVADA Y PRODUCCIÓN POR AÑO AGRÍCOLA SEGÚN GRUPOS DE CULTIVOS

| Grupo de cultivo | Concepto | 2019-2020 (p) | 2020-2021 (p) | 2021-2022 (p) | Variación 2019-20/2021-22 (%) | Participación 2021/22 (%) |
|-----------------------------------|-----------------|---------------|---------------|---------------|-------------------------------|---------------------------|
| Cereales | Superficie (ha) | 1.439.925 | 1.482.844 | 1.523.612 | 2,86% | 36,45% |
| | Producción (t) | 2.914.459 | 3.741.163 | 2.615.641 | -5,27% | 12,96% |
| Estimulantes | Superficie (ha) | 36.167 | 36.164 | 36.578 | 0,57% | 0,88% |
| | Producción (t) | 30.487 | 30.545 | 30.229 | -0,42% | 0,15% |
| Frutales | Superficie (ha) | 148.091 | 148.423 | 149.051 | 0,32% | 3,57% |
| | Producción (t) | 1.543.856 | 1.533.201 | 1.551.378 | 0,24% | 7,69% |
| Hortalizas | Superficie (ha) | 168.114 | 169.954 | 172.606 | 1,33% | 4,13% |
| | Producción (t) | 535.414 | 572.237 | 592.332 | 5,18% | 2,94% |
| Oleaginosas e industriales | Superficie (ha) | 1.752.904 | 1.827.315 | 1.938.244 | 5,15% | 46,37% |
| | Producción (t) | 13.141.188 | 13.623.590 | 13.382.005 | 0,91% | 66,31% |

| | | | | | | |
|----------------------------|-----------------|------------|------------|------------|--------|---------|
| Tubérculos y raíces | Superficie (ha) | 224.993 | 233.740 | 238.877 | 3,04% | 5,72% |
| | Producción (t) | 1.565.712 | 1.528.005 | 1.504.220 | -1,98% | 7,45% |
| Forrajes | Superficie (ha) | 120.862 | 121.049 | 120.630 | -0,10% | 2,89% |
| | Producción (t) | 503.506 | 508.503 | 504.711 | 0,12% | 2,50% |
| Total | Superficie (ha) | 3.891.057 | 4.019.489 | 4.179.598 | 3,64% | 100,00% |
| | Producción (t) | 20.234.622 | 21.537.244 | 20.180.516 | -0,13% | 100,00% |

Fuente: Instituto Nacional de Estadística; Ministerio de Desarrollo Rural y Tierras – Observatorio Agroambiental y Productivo
(p) Preliminar

La superficie cultivada de principales rubros para el periodo agrícola 2019-2020 al 2021-2022, sobresale en el año agrícola 2021-2022 el cultivo de soya con una extensión de 1.524.794 hectáreas, le sigue el cultivo de sorgo con una superficie de 503.794 hectáreas, a esto se suma los cultivos de maíz en grano, trigo y arroz con 408.193, 214.962 y 203.217 hectáreas, respectivamente; tampoco deja de ser importante los cultivos de papa que alcanza a 196.068 hectáreas, caña de azúcar 180.801 hectáreas, girasol 159.448 hectáreas y quinua con 123.627 hectáreas. El resto de los cultivos registran áreas cultivadas por debajo de las 83 mil hectáreas.

Tabla N° 13
BOLIVIA: SUPERFICIE CULTIVADA DE PRINCIPALES CULTIVOS SEGÚN AÑO AGRÍCOLA
(EN HECTÁREAS)

| CULTIVO | 2019-2020 (p) | 2020-2021 (p) | 2021-2022 (p) |
|-----------------------------------|---------------|---------------|---------------|
| CEREALES | | | |
| Arroz con cáscara | 176.516 | 178.744 | 203.217 |
| Maíz en grano | 422.859 | 409.862 | 408.193 |
| Quinua | 115.973 | 121.119 | 123.627 |
| Sorgo en grano (1) | 449.368 | 501.020 | 503.794 |
| Trigo (1) | 204.546 | 201.224 | 214.962 |
| ESTIMULANTES | | | |
| Café | 25.551 | 25.548 | 25.954 |
| FRUTALES | | | |
| Banano | 20.010 | 19.994 | 20.091 |
| Durazno | 8.590 | 8.577 | 8.600 |
| Mandarina | 26.815 | 26.764 | 26.830 |
| Naranja | 22.977 | 22.931 | 22.995 |
| Plátano | 40.890 | 40.788 | 41.016 |
| HORTALIZAS | | | |
| Arveja | 16.953 | 16.906 | 16.996 |
| Cebolla | 8.482 | 8.973 | 9.531 |
| Frijol/poroto (1) | 80.999 | 81.991 | 82.800 |
| Haba | 26.910 | 26.830 | 26.880 |
| Maíz choclo | 9.419 | 9.420 | 9.453 |
| Tomate | 4.732 | 4.761 | 5.326 |
| Zanahoria | 5.412 | 5.936 | 6.485 |
| OLEAGINOSAS E INDUSTRIALES | | | |
| Caña de Azúcar | 180.065 | 183.675 | 180.801 |
| Girasol (1) | 135.026 | 138.387 | 159.448 |
| Soya (1) | 1.357.998 | 1.431.021 | 1.524.794 |
| TUBÉRCULOS Y RAICES | | | |
| Papa | 182.449 | 191.321 | 196.068 |
| Yuca | 29.112 | 29.001 | 29.428 |
| FORRAJES | | | |

| CULTIVO | 2019-2020 (p) | 2020-2021 (p) | 2021-2022 (p) |
|--------------|---------------|---------------|---------------|
| Alfalfa | 70.802 | 70.697 | 70.651 |
| Cebada berza | 45.683 | 45.959 | 45.469 |

Fuente: Instituto Nacional de Estadística; Ministerio de Desarrollo Rural y Tierras – Observatorio Agroambiental y Productivo

(p) Preliminar

(1) Incluye Campaña de Invierno Anterior de los cultivos anuales

Del conjunto de cultivos principales registrados en la tabla sobre volumen de producción agrícola en el periodo 2019-2020 al 2021-2022, en el caso del año agrícola 2021-2022 el rubro que sobresale de manera significativa corresponde a la caña de azúcar con 9.659.111 t. aunque registra una disminución respecto a la gestión pasada en – 3,95%, le sigue soya con 3.457.144 t. no deja de ser importante la contribución de los cultivos de papa con 1.243.913 t. maíz con 985.621 t. arroz 608.681 t. y sorgo con 595.337 t., no obstante en este periodo disminuyeron los volúmenes de producción por la presencia de factores climáticos adversos que incidieron en la caída de los niveles de productividad. El resto de los cultivos se sitúan por debajo de las 490 mil toneladas.

Tabla N° 14
BOLIVIA: PRODUCCION DE PRINCIPALES CULTIVOS SEGÚN AÑO AGRÍCOLA
(EN TONELADAS)

| CULTIVO | 2019-2020 (p) | 2020-2021 (p) | 2021-2022 (p) |
|-----------------------------------|---------------|---------------|---------------|
| CEREALES | | | |
| Arroz con cáscara | 487.427 | 550.182 | 608.681 |
| Maíz en grano | 954.833 | 1.250.330 | 985.621 |
| Quinua | 70.170 | 49.583 | 44.707 |
| Sorgo en grano (1) | 1.018.885 | 1.481.332 | 595.337 |
| Trigo (1) | 311.310 | 337.099 | 310.730 |
| ESTIMULANTES | | | |
| Café | 23.401 | 23.452 | 23.239 |
| FRUTALES | | | |
| Banano | 301.162 | 300.871 | 308.181 |
| Durazno | 59.435 | 57.384 | 59.019 |
| Mandarina | 237.812 | 228.834 | 231.703 |
| Naranja | 191.817 | 190.182 | 188.972 |
| Plátano | 481.093 | 476.299 | 484.875 |
| HORTALIZAS | | | |
| Arveja | 22.302 | 22.196 | 22.501 |
| Cebolla | 119.734 | 139.661 | 140.082 |
| Frijol/poroto (1) | 103.256 | 102.215 | 105.322 |
| Haba | 40.301 | 41.042 | 40.076 |
| Maíz choclo | 26.100 | 26.452 | 26.153 |
| Tomate | 73.515 | 77.116 | 86.837 |
| Zanahoria | 70.063 | 83.802 | 91.312 |
| OLEAGINOSAS E INDUSTRIALES | | | |
| Caña de Azúcar | 10.094.423 | 10.057.104 | 9.659.111 |
| Girasol (1) | 159.605 | 192.306 | 210.473 |
| Soya (1) | 2.829.356 | 3.318.169 | 3.457.144 |
| TUBÉRCULOS Y RAICES | | | |

| | | | |
|---------------------|-----------|-----------|-----------|
| Papa | 1.317.923 | 1.272.649 | 1.243.913 |
| Yuca | 203.633 | 211.527 | 216.590 |
| FORRAJES | | | |
| Alfalfa | 414.843 | 415.717 | 414.661 |
| Cebada berza | 77.817 | 81.913 | 79.049 |

Fuente: Instituto Nacional de Estadística; Ministerio de Desarrollo Rural y Tierras – Observatorio Agroambiental y Productivo

(p) Preliminar

(1) Incluye Campaña de Invierno Anterior de los cultivos anuales

En cuanto al comportamiento del rendimiento de los principales cultivos a lo largo del periodo 2019-2020 al 2021-2022, presenta fluctuaciones de aumento y disminución como resultado de la presencia de factores climáticos adversos como la sequía y heladas. En el caso de la campaña agrícola 2021-2022 los rubros que sobresalen esta la caña de azúcar con 53.424 kg/ha, le sigue el tomate con 16.304 kg/ha., banano 15.340 kg/ha., cebolla 14.698 kg/ha., zanahoria 14.050 kg/ha. y plátano con 11.822 kg/ha. El resto de los cultivos se sitúan por debajo del 8 mil kg/ha.

Existen rubros que presentan una reducción en los niveles de rendimiento, es el caso de los cultivos correspondientes al grupo de cereales, a esto se suma algunos cultivos del grupo de hortalizas, así como de rubros contemplados en los grupos de oleaginosas e industriales, tubérculos y forrajes.

Tabla N° 15
BOLIVIA: RENDIMIENTO AGRÍCOLA DE PRINCIPALES CULTIVOS SEGÚN AÑO AGRÍCOLA
(KILOGRAMOS/HECTAREA)

| CULTIVO | 2019-2020 (p) | 2020-2021 (p) | 2021-2022 (p) |
|-----------------------------------|---------------|---------------|---------------|
| CEREALES | | | |
| Arroz con cáscara | 2.761 | 3.078 | 2.995 |
| Maíz en grano | 2.258 | 3.051 | 2.415 |
| Quinoa | 605 | 409 | 362 |
| Sorgo en grano (1) | 2.267 | 2.957 | 1.182 |
| Trigo (1) | 1.522 | 1.675 | 1.446 |
| ESTIMULANTES | | | |
| Café | 916 | 918 | 895 |
| FRUTALES | | | |
| Banano | 15.051 | 15.048 | 15.340 |
| Durazno | 6.919 | 6.691 | 6.863 |
| Mandarina | 8.869 | 8.550 | 8.636 |
| Naranja | 8.348 | 8.294 | 8.218 |
| Plátano | 11.765 | 11.677 | 11.822 |
| HORTALIZAS | | | |
| Arveja | 1.315 | 1.313 | 1.324 |
| Cebolla | 14.116 | 15.564 | 14.698 |
| Frijol/poroto (1) | 1.275 | 1.247 | 1.272 |
| Haba | 1.498 | 1.530 | 1.491 |
| Maíz choclo | 2.771 | 2.808 | 2.767 |
| Tomate | 15.537 | 16.199 | 16.304 |
| Zanahoria | 12.945 | 14.119 | 14.080 |
| OLEAGINOSAS E INDUSTRIALES | | | |
| Caña de Azúcar | 56.060 | 54.755 | 53.424 |
| Girasol (1) | 1.182 | 1.390 | 1.320 |

| | | | |
|----------------------------|-------|-------|-------|
| Soya (1) | 2.083 | 2.319 | 2.267 |
| TUBÉRCULOS Y RAICES | | | |
| Papa | 7.224 | 6.652 | 6.344 |
| Yuca | 6.995 | 7.294 | 7.360 |
| FORRAJES | | | |
| Alfalfa | 5.859 | 5.880 | 5.869 |
| Cebada berza | 1.703 | 1.782 | 1.739 |

Fuente: Instituto Nacional de Estadística; Ministerio de Desarrollo Rural y Tierras – Observatorio Agroambiental y Productivo -----(p) Preliminar (1) Incluye Campaña de Invierno Anterior de los cultivos anuales

En el caso de la ganadería, la población de ganado bovino registra con el mayor número de cabezas respecto al resto de las especies, cuyo crecimiento promedio anual asciende a 3,10%, vale decir, registra un aumento gradual de la existencia poblacional alcanzando el 2022 un total de 10.739.449 cabezas; en este plano, le sigue el ganado ovino con una población de 7.592.484 cabezas, se suma el ganado porcino con 3.176.164 cabezas, camélidos con 3.064.599 cabezas y caprino con 2.281.625 cabezas.

Tabla N° 16
BOLIVIA: POBLACION DE GANADO POR AÑO SEGÚN ESPECIES (NUMERO DE CABEZAS)

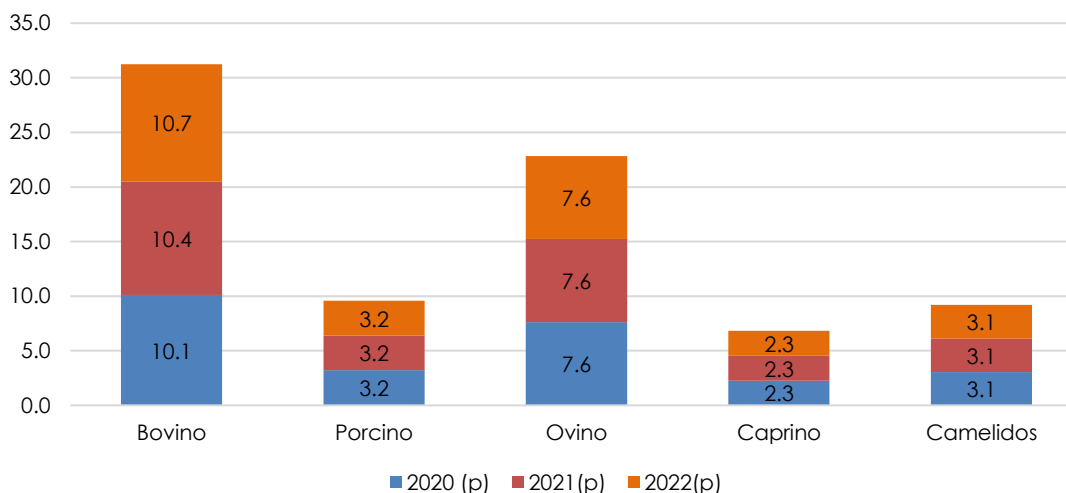
| ESPECIE | 2020 (p) | 2021(p) | 2022(p) | Variación 2022/2020 (%) |
|----------------|-----------------|----------------|----------------|--------------------------------|
| Bovino | 10.103.767 | 10.385.482 | 10.739.449 | 3,10% |
| Porcino | 3.209.604 | 3.189.090 | 3.176.164 | -0,52% |
| Ovino | 7.612.750 | 7.633.504 | 7.592.484 | -0,13% |
| Caprino | 2.266.351 | 2.281.252 | 2.281.625 | 0,34% |
| Camélidos | 3.051.373 | 3.071.009 | 3.064.599 | 0,22% |

Fuente: Instituto Nacional de Estadística; Ministerio de Desarrollo Rural y Tierras – Observatorio Agroambiental y Productivo
(p) Preliminar

Vale destacar, que en la parte de ganado bovino se está trabajando en actividades de repoblamiento para la producción de carne y mantener el estatus de “país libre de fiebre aftosa” para que la exportación de carne a otros países, sea sostenible en el tiempo.

Gráfico N° 11

Bolivia: Población ganadera por especies según años (En millones de cabezas)



El PSDI establece estrategias para mejorar los rendimientos agrícolas con la provisión adecuada, oportuna y suficiente de agua suplementaria durante el desarrollo vegetativo de los cultivos, por los que se ha priorizado incrementar la cobertura de la superficie regada que está estrechamente articulada a la producción de una mayor cantidad de alimentos, lo que también tiene que ver con el fortalecimiento de la gestión integral de cuencas y la gestión sustentable de los sistemas de riego. El fin último de este plan, es producir con mayores rendimientos y calidad, de forma que los mismos sean competitivos a nivel internacional y de esta manera, se podrá sustituir las importaciones legales e ilegales (contrabando).

**Tabla N° 17
BOLIVIA: SUPERFICIE AGRÍCOLA CON RIEGO SEGÚN AÑOS
(EN HECTAREAS)**

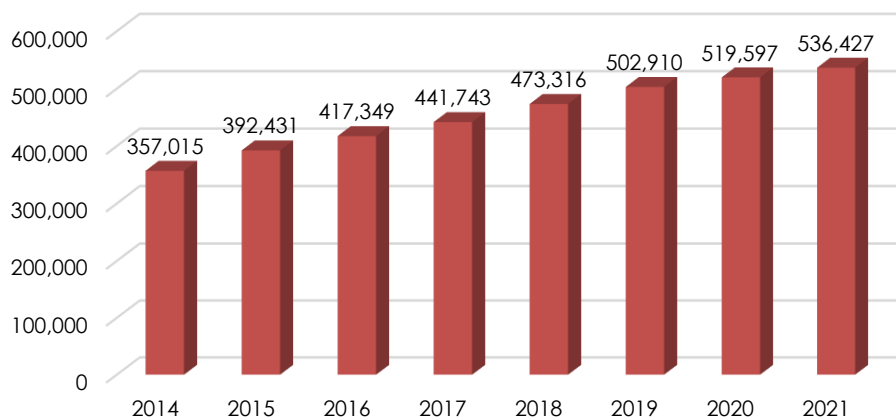
| Año | Superficie agrícola con riego (En hectáreas) | Variación (%) |
|------|--|---------------|
| 2014 | 357.015 | 9,00% |
| 2015 | 392.431 | 9,92% |
| 2016 | 417.349 | 6,35% |
| 2017 | 441.743 | 5,84% |
| 2018 | 473.316 | 7,15% |
| 2019 | 502.910 | 6,25% |
| 2020 | 519.597 | 3,32% |
| 2021 | 536.427 | 3,24% |

Fuente: Ministerio de Medio Ambiente y Agua (MMAyA)

En este plano, la superficie agrícola bajo riego en el periodo 2014 al 2021 registra un incremento gradual hasta alcanzar el 2021 a 536.427 has., que representa el 12,83% respecto a la superficie total cultivada en el año agrícola 2020-2021 que asciende a 4.179.598 has. Entre las principales fuentes de captación de agua para riego proviene de ríos, cuyos caudales son fluctuantes que no ofrecen estabilidad,

otra fuente para riego procede de embalses que se constituye en una fuente más segura para la planificación agrícola, a esto se suma la inversión en la perforación de pozos para el aprovechamiento de aguas subterráneas, con el propósito de atenuar los efectos de la sequía y evitar la pérdida de cultivos.

Gráfico N° 12
Superficie agrícola con riego (En hectáreas)



8.4.4 Sector Obras Públicas

Una de las prioridades del Sector es la integración del país a través de diferentes modalidades de transporte apropiadas a las características del territorio boliviano, mediante carreteras, navegación fluvial, aérea o ferroviaria. En este marco el Estado en los últimos once años ha impulsado una fuerte inversión pública especialmente en los tres corredores de integración caminera: i) integración norte (Pando – Beni), ii) integración oeste – este (Cochabamba - La Paz - Oruro - Santa Cruz); y iii) integración sur (Chuquisaca - Potosí – Tarija). Estos montos han alcanzado en el periodo 2006 - 2014 a \$us3.255 millones (2.494,5 km), significativamente superior al periodo 2001 - 2005 que alcanzó a \$us639 millones (885 Km).

En el área de comunicaciones, el lanzamiento del “Satélite Túpac Katari” el 20 de diciembre de 2013 y su posterior puesta en operación el 1° de abril de 2014, introdujo a Bolivia en la era espacial. Este hecho que sin duda está permitiendo ampliar la cobertura de los servicios de telecomunicaciones y disminuir las brechas digitales y tecnológicas de información y comunicación en las áreas rurales del país.

Hacia el 2025 se tiene previsto avanzar de forma significativa en la integración del país por diferentes medios: vial, férreo, aéreo y fluvial, creándose las condiciones adecuadas para el impulso al desarrollo productivo, a la gestión territorial del país, y a los flujos poblacionales entre las diferentes regiones.

En este marco, el transporte férreo asumirá nuevamente un carácter estratégico, dada la importancia que tiene para Bolivia la construcción del Corredor Ferroviario

Bioceánico de Integración, promoviendo sus beneficios como principal ruta de integración regional.

8.4.5 Sector Turismo

El Plan de Desarrollo Económico y Social (PDES) 2021-2025 del Estado Plurinacional de Bolivia menciona que el Sector Turístico se constituye en una actividad dinámica que genera ingresos directos e indirectos para el país, por lo que el Estado potenciará e incentivará al sector a través de medidas direccionadas a impulsar por un lado a los operadores de turismo y por otro a promocionar la imagen y marca país como un destino a nivel mundial; asimismo, se promocionará una oferta integral de turismo de salud (naturista), gastronómica, de aventura, de visita a sitios patrimoniales, agro-ecoturismo y cultural entre otros.

Es así que, las acciones estratégicas del sector turístico, radican en:

- Revalorizar el patrimonio natural y cultural de los pueblos indígena originario campesino, comunidades interculturales y afro bolivianas.
- Contribuir en el establecimiento de relaciones de carácter social, cultural y económico entre los visitantes y las poblaciones receptoras.
- Respetar y conservar el medio ambiente, de manera progresiva e interrelacionado con la diversidad cultural.
- Constituirse en una actividad económica integrante de la matriz productiva nacional, estratégica y exportadora de servicios turísticos.

Por su parte, el Plan Sectorial de Desarrollo Integral para Vivir Bien Sector Turístico 2021-2025, contempla en principio el enfoque político en el marco de la Agenda Patriótica 2025 y el Plan de Desarrollo Económico y Social 2021-2025 así como el pilar, eje, metas, resultados y acciones con los cuales contribuye el Sector y se diseña como un plan, que permite integrar en el mediano plazo el accionar de los diferentes actores en el sector turístico, estableciendo los lineamientos para la planificación territorial y orientaciones para el sector privado, organizaciones comunitarias, social cooperativas, así como para el conjunto de los actores sociales.

Asimismo, plantea un conjunto de lineamientos, acciones, metas y resultados que guían el modelo de desarrollo turístico sostenible para Bolivia, siendo su principal rol el de consolidar al país como un destino turístico competitivo a nivel regional y mundial, siguiendo las bases del desarrollo turístico sostenible, tomando en cuenta la territorialización de acciones en seis macro regiones del territorio nacional para el sector turístico aplicando el enfoque de gestión de sistemas de vida, gestión de riesgos y cambio climático.

Con el fin de aumentar la contribución del turismo al desarrollo socioeconómico y mejorar la calidad de vida de los grupos sociales más vulnerables en el país, también ha implementado el Programa Nacional de Turismo Comunitario (PNTC) "Revitalización de Áreas Turísticas", invirtiéndose para el efecto en las siguientes

áreas: Madidi/Pampas, Los Yungas, Lago Titicaca, Sajama y Uyuni/Reserva Eduardo Abaroa, incrementándose el ingreso de divisas para el país.

Los principales desafíos a futuro del sector, están orientados a aprovechar de mejor manera el potencial turístico del país, para incrementar de forma significativa los aportes del sector a la economía en general, con énfasis en la generación y dinamización del empleo local; en este sentido, las actividades futuras estarán dirigidas a promocionar el destino Bolivia en mercados internacionales y nacionales, posicionando al país como un referente turístico nacional e internacional, realizando para ello campañas de promoción y difusión internacional a través de la contratación de servicios de publicidad internacionales por medios convencionales y digitales, ampliando la capacidad de hospedaje turístico y la de servicios básicos en las regiones turísticas priorizadas, incluyendo la construcción de infraestructura turística, promoviendo la inversión privada, el desarrollo del turismo de base comunitaria y conservando a través de un turismo sostenible de nuestros bienes patrimoniales (histórico, cultural y natural).

9 PRIORIDAD 6: MEDIOS DE IMPLEMENTACIÓN

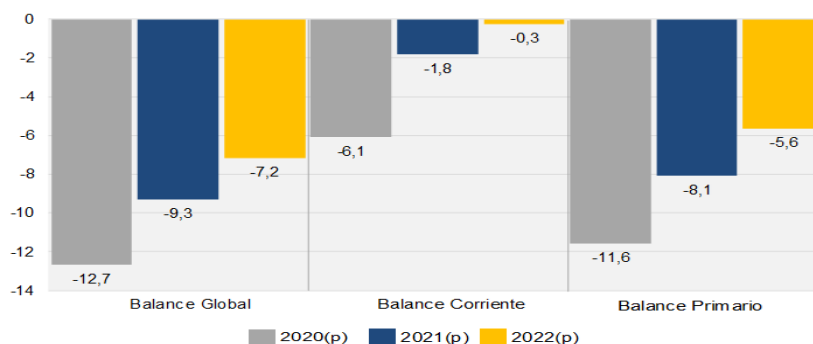
9.1 Movilización de recursos internos

9.1.1 Resultado fiscal y financiamiento del sector público

Los indicadores del resultado fiscal global y balance primario reflejan los esfuerzos por corregir el déficit fiscal a la baja. Al cierre de la gestión 2022, el Sector Público No Financiero (SPNF) anotó un déficit fiscal global de 7,2% del PIB, muy inferior al dato deficitario de 9,3% del PIB y 12,7% del PIB registrado en 2021 y 2020, respectivamente.

Estos resultados, se explican por las medidas económicas implementadas desde noviembre de 2020, tanto por el lado de la oferta y la demanda, que aportaron en la reactivación y reconstrucción la economía boliviana tras la restauración del Modelo Económico Social Comunitario Productivo, cuyos frutos reflejan aumentos significativos de los ingresos fiscales, que permitieron asignar recursos a la inversión pública y a los programas sociales, principalmente. Asimismo, destacó que el balance corriente, si bien los últimos años reportó un déficit, el mismo se redujo considerablemente de 6,1% del PIB en 2020, a 1,8% del PIB en 2021 y a 0,3% del PIB en 2022, explicado por el uso eficiente de los recursos públicos. Es importante notar que, este balance sigue una tendencia de retornar a resultados superavitarios, tal como se observó años previos a la pandemia.

Gráfico N° 13
RESULTADOS FISCALES DEL SPNF
(En porcentaje del PIB)



(p) Preliminar

Fuente: Ministerio de Economía y Finanzas Públicas

Elaboración: MEFP-VTCP-DGAPF-UPFEM

El resultado fiscal fue financiado principalmente con fuentes internas. En el año 2022, el TGN requirió créditos de liquidez para cumplir con las obligaciones contraídas por el gobierno transitorio y para el pago del servicio de la deuda. En relación al financiamiento externo, a pesar de un entorno internacional desfavorable, el país colocó USD850 millones en bonos soberanos a una tasa de interés de 7,5% y un vencimiento de ocho años, lo cual no representó un incremento en los saldos de la deuda externa. Se debe señalar, que los recursos por fuente externa estuvieron destinados a apuntalar la reconstrucción de la economía del país.

Tabla N° 18
FINANCIAMIENTO DEL SECTOR PÚBLICO NO FINANCIERO
(En millones de bolivianos y porcentaje del PIB)

| Detalle | Flujos en Millones de Bs | | En % del PIB | |
|------------------------------------|--------------------------|---------------|--------------|------------|
| | 2021(p) | 2022(p) | 2021(p) | 2022(p) |
| Financiamiento | 25.946 | 21.574 | 9,3 | 7,2 |
| Financiamiento Externo | 5.607 | 4.433 | 2,0 | 1,5 |
| Desembolsos | 9.368 | 14.540 | 3,4 | 4,8 |
| Amortizaciones | -3.435 | -9.795 | -1,2 | -3,3 |
| Otros | -326 | -312 | -0,1 | -0,1 |
| Financiamiento Interno | 22.732 | 17.141 | 8,1 | 5,7 |
| Banco Central | 11.047 | 7.482 | 4,0 | 2,5 |
| Cuasifiscal | -827 | -822 | -0,3 | -0,3 |
| Resto | 11.874 | 8.304 | 4,3 | 2,8 |
| Deuda Flotante | 729 | 381 | 0,3 | 0,1 |
| Otro Financiamiento Interno | 10.956 | 9.278 | 3,9 | 3,1 |
| Certificados Fiscales | 935 | 498 | 0,3 | 0,2 |
| Depositos no Corrientes | 16 | -9 | 0,0 | 0,0 |
| Letras, Mutuales y Bonos. | 12.421 | 9.119 | 4,4 | 3,0 |
| Bonos AFP's | -1.586 | -915 | -0,6 | -0,3 |
| Otros | -830 | 585 | -0,3 | 0,2 |
| Otro Tipo de Financiamiento | -2.393 | -0,9 | | |
| Otros por clasificar 1/ | -2.393 | -0,9 | | |

(p) Preliminar

1_/ Incluye el registro de los abonos y débitos por el Instrumento de Financiamiento Rápido (IFR) del Fondo Monetario Internacional (FMI), el cual incumple con lo establecido en los artículos 158 y 322 de la Constitución Política del Estado Plurinacional de Bolivia y por tanto no fue reconocido como crédito.

Fuente: Ministerio de Economía y Finanzas Públicas y Banco Central de Bolivia

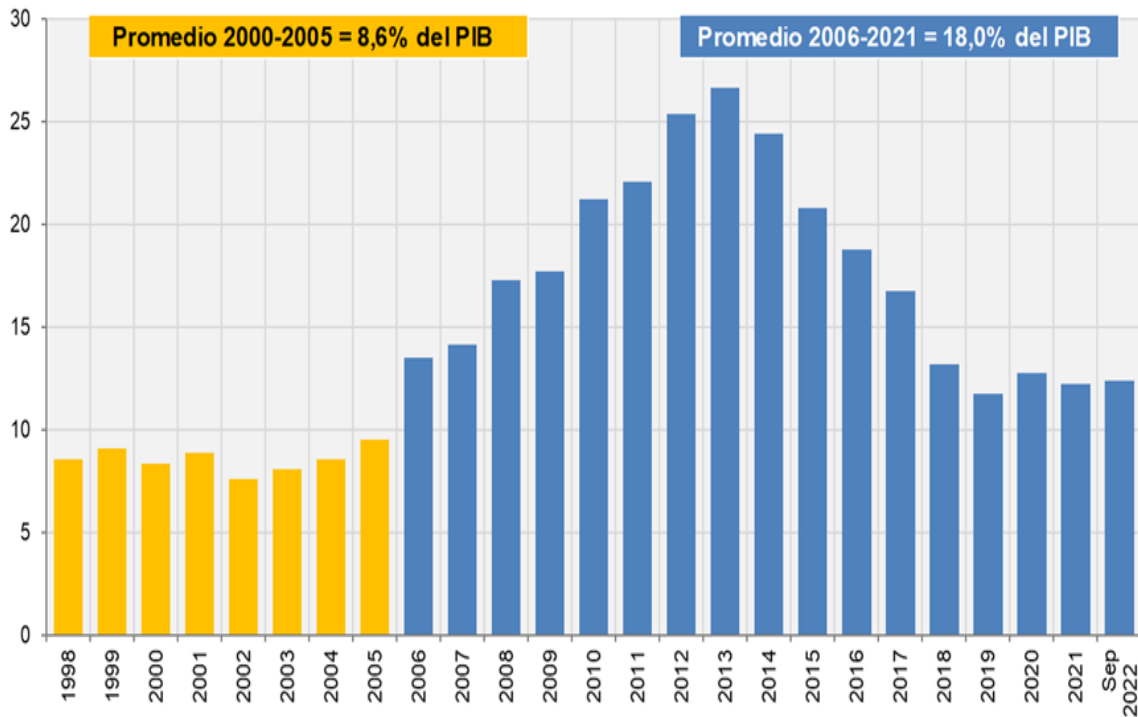
Elaboración: MEFP-VTCP-DGAPF-UPFEM

En relación a otro financiamiento interno, se observa que la cuenta fiscal "Letras, Mutuales y Bonos" tiene como fuente principal la emisión neta de los bonos "C" y del Aporte al Fondo de Protección al Ahorrista; por otra parte, el pago de los bonos AFP's concluyó en el mes de mayo de 2022. Asimismo, la emisión de los Certificados Fiscales fue inferior al reportado en 2021.

Los depósitos del SPNF en el BCB a septiembre de 2022³ se mantuvieron en niveles significativos, alcanzando a Bs37.317 millones (12,4% del PIB), recursos que se constituyen en colchones financieros que pueden ser destinados a la expansión de la inversión pública y a sostener los programas de protección social.

Gráfico N° 14
DEPÓSITOS DEL SECTOR PÚBLICO NO FINANCIERO
(En porcentaje del PIB)

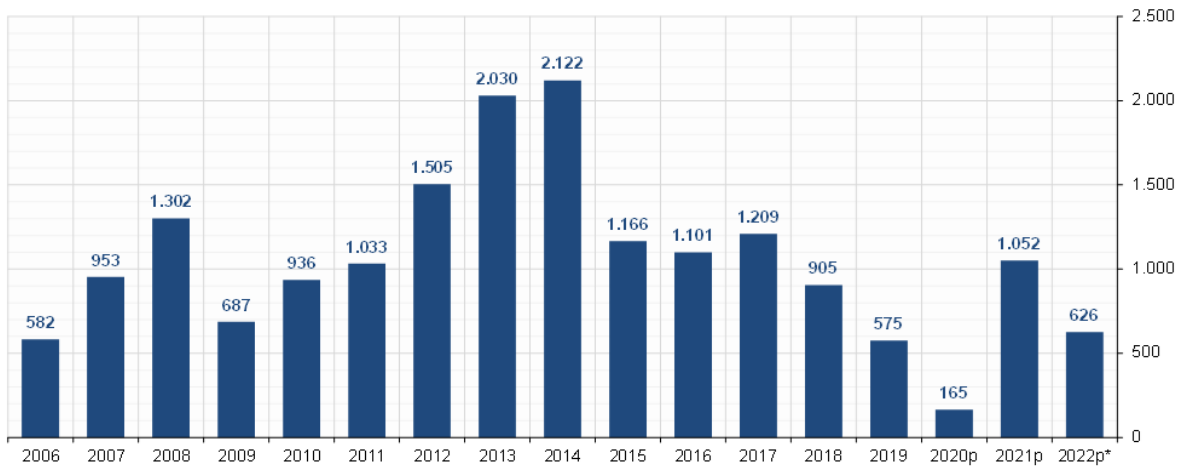
³ Datos públicos disponibles en la página web del Banco Central de Bolivia.



Fuente: Banco Central de Bolivia

Inversión Extranjera Directa

Gráfico N° 17
INVERSIÓN EXTRANJERA DIRECTA BRUTA
(En millones de dólares)



Fuente: Banco Central de Bolivia

Nota: *Información a septiembre de 2022

Al interior de la IED bruta, la reinversión de utilidades y los instrumentos de deuda son las modalidades más importantes de estos flujos de capital. Los sectores que explican las utilidades reinvertidas son Hidrocarburos, Minería e Industria Manufacturera, que en conjunto suman \$us345 millones.

Por su parte, dentro de la modalidad Instrumentos de Deuda se destacan los sectores de Comercio, Industria Manufacturera e Hidrocarburos, sumando \$us160 millones entre los tres. Y en su caso, la IED neta presentó un flujo negativo de \$us71 millones, asociado al pago extraordinario de dividendos en el sector de hidrocarburos que se registra como desinversión, cabe destacar que el resto de sectores presentó una IED neta positiva.

Tabla N° 19
FLUJOS DE INVERSIÓN EXTRANJERA DIRECTA
POR ACTIVIDAD ECONÓMICA
(A septiembre de cada gestión, en millones de dólares y porcentaje)

| | 2021 | 2022 | Participación |
|--|-------------|-------------|----------------------|
| Hidrocarburos | 238 | 248 | 39,6 |
| Minería | 207 | 146 | 23,4 |
| Comercio por mayor y menor | 48 | 88 | 14,0 |
| Industria Manufacturera | 136 | 85 | 13,6 |
| Intermediación financiera | 39 | 48 | 7,7 |
| Construcción | 4 | 8 | 1,3 |
| Servicios inmobiliarios | 12 | 6 | 1,0 |
| Empresas de seguro | 5 | 3 | 0,5 |
| Servicios comunitarios | 0 | 0 | 0,0 |
| Servicios de Hoteles | 0 | 0 | 0,0 |
| Producción de energía eléctrica gas y agua | -2 | 0 | -0,1 |
| Transporte, almacenamiento | 20 | -7 | -1,2 |
| TOTAL IED BRUTA | 706 | 626 | 100,0 |

Fuente: Banco Central de Bolivia

10 MONITOREO DE LA IMPLEMENTACIÓN Y REVISIÓN

Como resultado del presente informe, se puede advertir avances importantes para la implementación del Programa de Acción de Viena; sin embargo, la misma no es suficiente, ya que Bolivia aún cuenta con carencias y limitaciones para llegar a un real acceso a ultramar a través de puertos de países vecinos; en ese sentido, se necesita incrementar y mejorar el desarrollo de integración física, plasmada en infraestructura carretera e interconexión con puntos fronterizos, entre otros.

En cuanto a lo logístico, se debe trabajar para lograr el mejor aprovechamiento de las vías existentes, a través de la implementación de políticas que coadyuven en la agilización de trámites de despacho de mercaderías, para que el único tiempo de transporte sea el requerido por el tiempo del recorrido, asimismo el incremento de líneas y frecuencias aéreas, interconexión de las vías férreas existentes.

Asimismo, Bolivia ha trabajado a fin de reducir los tiempos de transporte. En materia aduanera, el país ha establecido y mejorado los controles integrados de frontera que faciliten la conexión del país con los países de tránsito y terceros mercados.

De igual manera, Bolivia avanza en la creación de mecanismos para la implementación de medidas de facilitación del comercio en las fronteras del país a fin de mejorar los trabajos en los depósitos, concesiones y zonas francas con las que cuenta el país en diferentes puertos, a fin de garantizar la logística de comercio exterior.

11 CONCLUSIONES Y CAMINO A SEGUIR

Se advierte avances significativos en los objetivos específicos del Programa de Acción de Viena en términos de conectividad, acceso a energía, integración, quedan pendientes importantes tareas en términos de políticas de tránsito, facilitación de comercio y mecanismos nacionales binacionales y regionales para lo cual Bolivia trabaja arduamente con quipos de trabajo consolidados.

En definitiva, se han observado avances significativos, principalmente en áreas de TIC's e integración y cooperación regional, tránsito, facilitación de comercio y mecanismos nacionales y regionales por lo cual el gobierno nacional las seguirá impulsando implementando políticas e inversiones que logren un mayor nivel de desarrollo económico.

Corresponde indicar también, que el Estado boliviano dado que, al ser un país sin litoral, se debe trabajar más arduamente en la exportación de servicios, por medio del comercio electrónico, el tener una infraestructura más sólida, para acercar el transporte carretero al marítimo.

Asimismo, se trabajará en políticas de logística tanto nacional como internacionalmente para que las entregas de la mercancía en destino final sean eficientes.

En ese sentido corresponde enfatizar que es necesario realizar inversiones en infraestructura portuaria, así como el mantenimiento de vías navegables en las cuencas hidrográficas para acceder con mayor facilidad a diversos y nuevos destinos; por lo que ante una acción conjunta y coordinada con las diferentes instituciones involucradas en la actividad portuaria y transporte fluvial permitirá el desarrollo del comercio exterior con mejoras, sostenibles y sustentables para Bolivia.

Al respecto, se continuarán o fortalecerán mesas de trabajo con autoridades e instituciones portuarias de los países fronterizos con la finalidad de mejorar las condiciones de tránsito y/o depósito de mercancías toda vez que la situación de enclaustramiento marítimo son pocas las alternativas que como país contamos.

Para finalizar, la implementación, así como las mejoras de infraestructura constituyen un gran desafío para nuestro país, toda vez que se necesita incurrir en

fuerzas inversiones; sin embargo, el gobierno está comprometido con el desarrollo económico social dado que ello contribuirá al desarrollo de nuestro pueblo.