

5.5. LA VINCULACIÓN Y ARTICULACIÓN PRODUCTIVA SOCIAL DEL PAÍS

5.5.1. TRANSPORTE

Las características geográficas del país dificultan la integración física, social, cultural y económica; tales condiciones elevan los costos de construcción, de mantenimiento de infraestructura y de operación de los servicios de transporte. Sin embargo, países que cuentan con condiciones geográficas similares a las nuestras, en Sudamérica y en otras partes del mundo, han desarrollado infraestructura de transportes con inversiones menores. Además, las tarifas de sus servicios de transporte son más económicas en comparación a las que se pagan en Bolivia.

En los últimos 18 años, el 32 por ciento del presupuesto de inversión pública se destinó al desarrollo de infraestructura de transportes¹, el 95 por ciento de este monto fue invertido en transporte carretero y apenas el 5 por ciento restante en las modalidades de transporte ferroviario, aéreo y fluvial-lacustre.

Una de las mayores dificultades que tiene el sector productivo, y que es expresada permanentemente en los diferentes escenarios de concertación entre el Estado y los actores productivos, es la insuficiente infraestructura y servicios de transporte en todas sus modalidades: carretero, ferroviario, aéreo y fluvial – lacustre que disponen para el desarrollo de sus actividades. Esta situación se debe, en primer lugar, a que los recursos presupuestados para ser invertidos en infraestructura de transportes fueron administrados ineficiente y discrecionalmente. En muchos de los casos se sobredimensionaron los costos, con los con-

siguientes daños al Estado. Además la débil capacidad técnica, a nivel departamental y municipal, acompañó a la escasa concurrencia de la inversión pública entre los tres niveles y a las presiones políticas y regionales que vulneraron la normativa existente.

En segundo lugar, la inversión destinada para el desarrollo de infraestructura de transporte no fue suficiente para atender la demanda de la población y de los sectores productivos, los cuales no fueron tomados en cuenta, por las instancias responsables de las decisiones pertinentes.

En tercer lugar, la política de transportes ha sido orientada exclusivamente a la construcción de infraestructura carretera, en desmedro de las otras modalidades de transporte: ferroviario, aéreo y fluvial-lacustre, que no fueron aprovechadas para superar las características geográficas del país.

Pese a que la política de desarrollo de carreteras obtuvo la mayor asignación de inversión pública, el país cuenta con una cobertura caminera de 55 kilómetros por cada 1.000 kilómetros cuadrados de superficie, que es la más baja en la región (el promedio en la región es 116 km. por cada 1.000 km²); esta asimetría es aún mayor si se considera que Bolivia tiene una baja densidad demográfica y un 40 por ciento de su población vive en el área rural.

En los últimos 20 años la inversión pública en caminos tuvo un comportamiento irracional porque los procesos utilizados fueron ineficientes, las normas de diseño fueron impuestas por el organismo financiador y, además no hubo una política eficiente de mantenimiento preventivo. La fuente principal de la ineficiencia en el gasto público fueron las malas prácticas en adquisiciones, que demoraron las adju-

¹ El promedio de la tasa anual de inversión pública (presupuesto de inversión pública como porcentaje del Producto Interno Bruto) se situó en alrededor del 7,4 por ciento, que es comparativamente superior con relación a otros países. Pese a ello, se comprueba que la inversión no tuvo los efectos esperados, como los que se dieron en otros países, puesto que el crecimiento económico promedio fue solamente de 3 por ciento.

dicaciones lo cual incrementó el tiempo de ejecución de los proyectos. Las adquisiciones ineficientes, discrecionales o poco serias, derivaron en altos costos de construcción, alcanzando, en algunos casos, montos extremadamente altos por Km. pavimentado de carretera².

Los gobiernos municipales enfrentan problemas por los complicados procedimientos de solicitud para los fondos de contraparte, en consecuencia, los gastos de infraestructura han sobrepasado la capacidad técnica de los municipios, ocasionando cuellos de botella.

El estado de los caminos y carreteras en el país, sobre todo en el ámbito municipal, es deficiente por la calidad de la construcción y la falta de mantenimiento adecuado, lo cual incide en el costo del flete de transporte que es de dos a 20 veces más que el de los países vecinos. Considerando que el 95 por ciento del transporte de todos los productos se hace por carretera la incidencia en los costos de transporte es aún mayor. Adicionalmente, el mal estado de los caminos tiene efectos colaterales porque incide en la logística de comercialización interna y de exportación. Por lo tanto, es imperioso mejorar las condiciones de la red vial.

Los subsectores ferroviario, aéreo y fluvial-lacustre se encuentran en inferiores condiciones de operación porque la inversión pública fue mucho menor que en carreteras. Así por ejemplo, el transporte ferroviario, cuenta con dos redes que no están conectadas entre sí (Red Andina y Red Oriental) las cuales no contribuyen a la comunicación interna y menos aún a las exportaciones.

En 1996, producto del proceso de capitalización de las empresas estatales, la administración de la infraestructura ferroviaria fue concesionada por un período de 40 años a consorcios internacionales. Si bien con la aplicación de esta política el Tesoro General de la Nación generó un ahorro debido a la suspensión del subsidio a la Empresa Nacional de Ferrocarriles (ENFE) (alrededor de 35 millones de dólares en el año 1995), también se generaron efectos colaterales. Por la poca rentabilidad de la red occidental, en la actualidad, el servicio en esta región se encuentra prestando servicios marginales mientras que en el oriente, el servicio prestado en el tramo Santa Cruz – Puerto Suárez es un monopolio en el transporte de car-

ga, puesto que en temporada lluviosa, éste es el único acceso a Puerto Suárez.

En el transporte aéreo, la crisis financiera de la Administración de Aeropuertos y Servicios Auxiliares a la Navegación Aérea (AASANA), con el congelamiento de sus cuentas bancarias, no ha permitido mantener ni mejorar o modernizar los sistemas de navegación aérea existentes en el país. El pasivo actual de AASANA supera los 172 millones de dólares. De no resolverse esta situación, la misma impactará negativamente en el servicio, en los usuarios, en los operadores y en todo el sistema aeronáutico nacional.

La cantidad de 37 aeropuertos de uso público es excesiva para las necesidades regionales, puesto que muchos de ellos solo atienden vuelos esporádicos, esto hace que estos aeropuertos no cubran ni sus costos mínimos de operación, lo cual incrementa el pasivo AASANA.

Bolivia tiene un rezago tecnológico en el campo aeronáutico pues es el único país de la región sudamericana que no ha logrado incorporar los *sistemas de vigilancia*, requisito indispensable para la prestación de los servicios a los usuarios tanto del transporte nacional como internacional, lo que esta generando un crecimiento en los incidentes de tránsito aéreo. En el campo de las comunicaciones, la incorporación de equipos de comunicaciones portátiles, sin disponer de los sistemas de grabación, tal como lo requiere el Anexo 10 de la Organización de Aviación Civil Internacional, está generando deficiencias en esta materia.

Respecto al transporte fluvial, la región norte de Bolivia tiene la mayor potencialidad para el transporte por esta modalidad debido a la presencia de numerosos ríos navegables que no han sido aprovechados para integrar a esta región. El transporte fluvial, que en esencia sirve para mover cargas masivas de bajo costo, cumple la función de abaratar fletes y hacer más competitivas las exportaciones; por ejemplo el 62 por ciento de las exportaciones de soya boliviana se transportan a través de la Hidrovía Paraguay – Paraná, pues los fletes del transporte fluvial – marítimo son considerablemente menores a los del transporte carretero.

Pese a estas condiciones adversas, el país cuenta con potencialidades para el desarrollo de su infraestructura y servicios de transporte en beneficio de la población y del sector productivo. El enfoque holista del Plan Nacional de Desarrollo, posibilitará en el corto plazo incrementar los niveles de concurrencia de inversión pública en materia de transportes entre el nivel nacional, departamental y municipal con el objetivo de coadyuvar el desarrollo de los servicios sociales y de los sectores productivos.

² La construcción de 49 km de carretera entre Cotapata y Santa Bárbara le está costando al país alrededor de los 200 millones de dólares (en promedio, 4 millones de dólares por km construido) y su construcción está demorando casi 12 años.

La experiencia que han acumulado las microempresas al realizar tareas de mantenimiento, debe ser aprovechada a través de incentivos para promover una mayor participación de éstas en tareas no sólo de mantenimiento, sino también en la construcción de carreteras. De esta manera se generará un mayor empleo en el sector.

La posición geográfica que tiene Bolivia en el corazón del continente sudamericano y la certificación internacional en materia aeronáutica deben ser aprovechadas por el país para seguir percibiendo ingresos por concepto de los sobrevuelos que se dan en su espacio aéreo.

La mediterraneidad de Bolivia puede ser subsanada, aprovechando la soberanía que se tiene en el acceso al río Paraguay desde Puerto Busch. A través de este puerto, la logística de las exportaciones bolivianas podrían verse beneficiadas a través de la reducción de tiempo y costo. A través de la navegación sobre las aguas internacionales del río Paraguay, llegan hasta el puerto de Rosario (Argentina) que es la ventana de acceso al océano Atlántico.

La vertebración del país a través de caminos vecinales y rurales, así como las carreteras que integran el campo y la ciudad son vitales para desarrollar el proceso de transformación productiva del agro. Con el cambio de la matriz energética y con la generación de energías alternativas se mejoraran las condiciones del transporte y servicios conexos teniendo un impacto positivo en la reducción de los costos de operación que se traducirán en menores tarifas del servicio de transporte carretero.

Este cambio también incidirá en la dependencia del diesel, situación que permitirá reducir el presupuesto que el Estado destina actualmente en su subvención. Con la generación de energías alternativas además, se reducirán las emisiones de carbono por lo que se disminuirán los impactos ambientales.

La reactivación del transporte ferroviario nacional permitirá disminuir los costos de transporte masivo de carga. La reactivación del transporte ferroviario que integra el occidente de Bolivia incidirá en la capacidad de arrastre de los sistemas ferroviarios, complementándose con el transporte terrestre. El enfoque multimodal permitirá facilitar las actividades de la minería del Oriente y Occidente.

Si bien los subsidios a los carburantes utilizados por las aeronaves no han repercutido en tarifas y costo de millas náuticas óptimo para los bolivianos, el Estado incentivará la operación de líneas nacionales de bajo costo para masificar el servicio de transporte aéreo. El desarrollo de aeropuertos en

zonas de alta afluencia turística, y el mejoramiento de la infraestructura en el eje central y las transversales existentes permitirá mejorar la competitividad del país y los servicios que presta el sector. Con todo esto, la comercialización de productos que requieren la utilización de esta modalidad de transporte se verán favorecidos.

El desarrollo de transporte fluvial posibilitará aún más los costos de transporte. La Minería del área aurífera de los llanos y sus actividades conexas contarán con mejores servicios de navegación fluvial. El uso de las vías fluviales y lacustres permitirá mejorar los sistemas íntermodales. Con la integración de la cuenca amazónica, la población dispondrá de productos que en la actualidad son desconocidos por gran parte de ella.

El aprovechamiento integral para diversos fines de las cuencas hidrográficas mejorará la sostenibilidad de los ríos y lagos, así como el mejor aprovechamiento de los sistemas fluviales y lacustre para el transporte.

PROPUESTA DE CAMBIO

Considerando la importancia que tienen la infraestructura y los servicios de transporte en el desarrollo productivo y en la solución de un sin fin de problemas que aquejan a la población del país, es necesario un cambio de enfoque en el modo en el que se ha conducido la política de transportes hasta la fecha.

Bolivia requiere vías de comunicación que mejoren las condiciones de transporte, desde y hacia todas sus regiones, que permitan a sus ciudadanos trasladarse con tarifas más económicas y, sin mayores obstáculos ni contratiempos por todo el territorio nacional. Además, estas vías deben posibilitar que su producción de bienes llegue a los centros de transformación, a los consumidores en el mercado interno y a los destinos de exportación en tiempo oportuno y a menores costos.

Las tareas de construcción y mantenimiento de infraestructura deben estar bajo condiciones de costos eficientes, calidad y sostenibilidad de las operaciones. Debe erradicarse la corrupción y todas aquellas prácticas discrecionales e ineficientes sobre la inversión en infraestructura de transportes, que sólo propiciaron el enriquecimiento ilícito de funcionarios públicos y empresas contratistas, con la consecuente postergación de aspiraciones de integración y vinculación de sus ciudadanos.

Para esto, es necesaria la implementación de procesos que establezcan de manera eficiente y transparente la magnitud de los costos efectivos en los proyectos de inversión, y que pro-

muevan una mayor participación ciudadana en la fiscalización de programas y proyectos.

El Estado requiere recuperar y fortalecer su presencia, en la conducción de la política caminera, ferroviaria, aeronáutica y fluvial de manera soberana que le permita promover la concurrencia de los esfuerzos públicos a nivel nacional, departamental y municipal, en atención a las necesidades del sector productivo y de la sociedad en su conjunto. Por lo tanto, es necesario cambiar el paradigma vigente, bajo el cual, el accionar de las entidades públicas competentes en materia de transportes, ha respondido a los intereses de pequeños grupos de poder.

El país requiere recuperar su patrimonio estatal, rehabilitándolo para que pueda atender las necesidades de sus pobladores. Asimismo, es necesario implementar un nuevo modelo de regulación sectorial por el cual se ejerza un mayor control a los operadores de servicios de transporte, a fin de garantizar que los servicios prestados lleguen a la población a tarifas razonables y con la cantidad y calidad que ésta requiere.

A través de la nueva concepción de la política de transportes, que comenzará a partir del presente quinquenio, el Estado orientará sus recursos en la perspectiva de vertebrar internamente al país, beneficiando primero a los bolivianos, sobre todo a aquellos que viven en zonas rurales y alejadas de las principales ciudades.

Para ello se cambiará el enfoque actual que está centrado exclusivamente en la construcción de carreteras costosas, por un enfoque de desarrollo integral de infraestructura y servicios en todas las modalidades de transporte. Enmarcados en este objetivo, se mejorarán y construirán las vías de transporte (camino, carreteras, ferrovías, aeropuertos e hidrovías) que permitan la comunicación entre los cuatro puntos cardinales del país y vías para la integración del país con el exterior.

Para hacer más eficientes las inversiones, se implementará un nuevo sistema de administración y gestión de inversiones de transportes a través del cual se estimará y asignará presupuestos eficientes en función a las características geográficas y a las necesidades reales de cada región. Esto, con el fin de evitar procesos discrecionales y poco serios en la estimación y asignación de presupuestos para obras y la construcción de infraestructura que pueda ser subutilizada.

El Estado recuperará el patrimonio que tiene en ferrovías y aeropuertos, y con la participación de capitales privados mejorará los servicios que en ellos se presta. Asimismo,

implementará mecanismos para lograr mayores niveles de concurrencia y eficiencia en los esfuerzos públicos realizados en el ámbito nacional, departamental y municipal y ejercerá un mayor control a los operadores de los servicios de transporte a través de un nuevo marco regulatorio para los mismos.

POLÍTICAS Y ESTRATEGIAS

Para revertir la situación actual y aprovechar las ventajas que tiene, Bolivia enfocará su política de transportes a través de un enfoque de desarrollo de infraestructura multimodal, promoviendo la eficiencia y la transparencia en las inversiones y recuperando el patrimonio y el rol de conductor del Estado en materia de Transportes.

Política 1: Vertebración Interna e Integración Externa

La política de vertebración interna e integración externa esta basada en el desarrollo, mantenimiento y rehabilitación de carreteras, ferrovías, aeropuertos e hidrovías que permitan a Bolivia una mayor vertebración interna y lograr el acceso estratégico de sus exportaciones a los mercados de destino. Este viraje de un modelo centrado exclusivamente en el desarrollo de infraestructura carretera hacia un modelo de desarrollo de infraestructura multimodal, permitirá que el país aproveche sus propias características geográficas para lograr desarrollar vías de comunicación internas y externas.

Para tal efecto, se contempla la construcción de carreteras con el objetivo de vincular los cuatro puntos cardinales de Bolivia y concluir los corredores de integración bioceánica que atraviesan el país, la reactivación del sistema ferroviario nacional, el mejoramiento y construcción de infraestructura aeroportuaria y el aprovechamiento de sus hidrovías.

Una primera estrategia se denomina *Desarrollo y Mantenimiento Vial*, tiene como objetivo la integración física del país para el desarrollo del sector productivo, a fin de buscar la integración de los mercados internos y externos. Permitiendo de esta manera la distribución y comercialización de sus productos en el mercado interno y un mejor acceso a los mercados externos, como también, una mayor facilidad para la movilización de su población entre las diferentes regiones.

Se pretende construir y mejorar la superficie de rodadura de los tramos que conectan el Norte, el Este con el Oeste y el Sur del país, así como también aquellos tramos que permitirán la conclusión de los ejes de integración externa.

La infraestructura de transporte que integra el norte de el país, en general, es precaria. Las carreteras, en su mayor parte son de tierra y ripio; hay una ausencia importante de puentes y, por lo tanto, sufre de inundaciones en los meses de lluvias que dificultan el tránsito vehicular. A través de un *Programa de Integración al Norte* se construirá la carretera desde La Paz hasta el departamento de Pando (Proyecto: Construcción de la carretera La Paz - Caranavi - Yucumumo - Rurrenabaque - Riberalta - Guayaramerín), el ramal hacia Trinidad (Proyecto: Construcción de la carretera Yucumo - San Borja - San Ignacio - Puerto Ganadero - Trinidad) y la construcción de carreteras en el Departamento de Pando (Proyecto: Construcción de carreteras en el Departamento de Pando).

El eje de integración este-oeste une las ciudades de La Paz, Cochabamba, Santa Cruz de la Sierra y Oruro. Es el distribuidor sobre el cual confluyen e interactúan los demás corredores intermodales longitudinales de Norte a Sur. La conexión entre Santa Cruz y Cochabamba se realiza principalmente a través de la carretera nueva entre estos dos departamentos (Cochabamba - Sacaba - Paracti - Villa Tunari - Bullo Bullo - Yapacaní - Santa Cruz de la Sierra). Entre Paracti y Villa Tunari se presentan problemas geológicos, especialmente a partir del Km 65 (entre Cochabamba y Santa Cruz), cuando se pasa el flanco noreste de la Cordillera Oriental y se baja hacia Villa Tunari.

Los frecuentes taludes, la falta de muros de contención y el mal drenaje generan deterioros en el pavimento. Asimismo, el mala gestión de las cuencas hidrográficas en la zona ocasionaron, en el pasado reciente, el colapso en dos puentes: Puente Gumucio (diciembre de 2003) y Puente Thiyu Mayu (octubre de 2005). Ante esta situación, la transitabilidad en esta carretera está condicionada sobre todo en la estación lluviosa.

El estado de la carretera antigua entre Cochabamba y Santa Cruz que atraviesa la Siberia hace que este tramo no se constituya en una alternativa aprovechable bajo las actuales condiciones. Es necesario, para tal efecto, desarrollar alternativas que permitan la transitabilidad del principal eje del país. Principal, entendido desde la funcionalidad que cumple: distribuidor de los demás ejes longitudinales.

El programa de integración este-oeste contempla la conclusión de la carretera hacia Puerto Suárez (Proyecto: Conclusión del Eje Integrador Este - Oeste), la rehabilitación de rutas alternativas entre Este y Oeste (Proyecto: Rehabilitación y mejoramiento de rutas alternativas y alimentadoras del Eje Oeste - Este).

Finalmente, en cuanto a desarrollo y mantenimiento vial, se implementará el programa denominado *integración sur*, si-

tuado por una parte, en la faja andina (Departamentos de Oruro, Potosí, Chuquisaca y Tarija), caracterizada por ser una zona de gran potencial minero y hacia el sur contempla la zona vitivinícola de Tarija, región en la cual la mayor parte de la infraestructura de carreteras no es pavimentada y la topografía es mayormente quebrada. Por otra parte, corresponde a la región con mayor riqueza hidrocarburífera del país, con una topografía llana, y conecta el país con Argentina y Paraguay.

Entre los principales proyectos se encuentran, la construcción del tramo Potosí - Uyuni (Proyecto: Construcción de la carretera Potosí - Uyuni) que permitirá incrementar el aprovechamiento del recurso turístico del Salar de Uyuni, la construcción de los tramos faltantes entre Potosí y Villazón (Proyecto: Construcción de la carretera Potosí - Villazón), la construcción y rehabilitación de tramos en el Departamento de Chuquisaca (Proyecto: Integración Chuquisaca) y en el Departamento de Tarija (Proyecto: Construcción Eje Central Sur).

Una segunda estrategia se denomina *Reactivación del Sistema Nacional de Transporte Ferroviario*, contempla la integración y el desarrollo del país, toma en cuenta al sistema ferroviario, no sólo por las características que brinda este modo de transporte (masivo de carga y pasajeros), sino porque en el país, principalmente la Red Occidental, tiene ferrovías que requieren ser rehabilitadas para constituirse en el medio para la generación de actividades económicas que promuevan el desarrollo productivo y turístico en las poblaciones que integran.

Para tal efecto se implementará un *Programa de Reactivación, Rehabilitación y Expansión del Sistema Ferroviario*, aplicando una política social, a fin de posibilitar el transporte masivo de carga y de pasajeros, favoreciendo al comercio interno y externo. Para tal efecto, se rehabilitarán las ferrovías de la Red Occidental (Proyecto: Rehabilitación de la Red Occidental), incluyendo el tramo Zona Roja.

En el Oriente del país, se construirá la ferrovía que coadyuve al desarrollo del proyecto siderúrgico del Mutún y a las exportaciones bolivianas a través de la hidrovía Paraguay - Paraná (Proyecto: Construcción tramo Motacucito - Mutún - Puerto Busch.).

Finalmente, se promoverá la interconexión entre las dos redes ferroviarias (Proyecto: Análisis Técnico y Económico para la Interconexión Ferroviaria Occidental - Oriental).

La tercera estrategia de *Desarrollo y Mejoramiento de Infraestructura Aeroportuaria*, tiene el objetivo de desarrollar y

mejorar la infraestructura de los aeropuertos en regiones que tengan una potencialidad turística inmediata y que por su distancia, requieren de esta modalidad para el transporte de carga y pasajeros.

Para tal efecto se implementará un *Programa de Mejoramiento a la Infraestructura Aeroportuaria* que contempla la construcción de aeropuertos en Rurrenabaque (Proyecto: Construcción del Aeropuerto de Rurrenabaque.) y en Guayaramerín (Proyecto: Nuevo Aeropuerto de Guayaramerín), el mejoramiento de los aeropuertos de San Borja (Proyecto: Pavimentación pista Aeropuerto de San Borja) y Cobija (Proyecto: Ampliación del Aeropuerto de Cobija), y el mejoramiento e implementación de sistemas de emergencia en telecomunicaciones (Proyecto: Emergencia en sistemas de telecomunicación), equipos instrumentales meteorológicos (Proyecto: Implementación de equipo instrumental meteorológico) y sistemas de extinción de incendios (Proyecto: Implementación del Sistema de Extinción de Incendios)

La cuarta estrategia de la política de Vertebración Interna e Integración Externa, se denomina *Aprovechamiento de Hidrovías* a fin de desarrollar el transporte por agua en Bolivia y convertirlo en un sólido sistema articulador del sector productivo. El área de influencia fluvial de los ríos amazónicos navegables en territorio boliviano es de 400.000 kilómetros cuadrados tomando en cuenta el sector productivo de la zona el transporte de la producción a los centros de consumo es por demás importante.

Las bondades del transporte fluvial para distancias mayores a 400 km. para cargas voluminosas y de bajo costo, marcan una gran diferencia a favor del modo fluvial, se considera para el transporte fluvial un costo unitario mas bajo en relación al costo unitario para caminos de tierra en llano.

El *Programa de Mejoramiento de la Navegabilidad en Hidrovías* permitirá la vinculación del sector productivo nacional con ríos navegables y sus afluentes (Proyecto: Corredor de Exportación, Multimodal Bioceánico Ichilo - Mamoré y La Paz - Beni.), estableciendo la seguridad en la navegación durante todo el año (Proyecto: Desarrollo monitoreo, limpieza y señalización de ríos lagos y canales fluviales en todo el territorio nacional.) para el aprovechamiento de los destinos turísticos, a través de la intermodalidad entre caminos y vías fluviales.

A través de un *Programa de Aprovechamiento de la Hidrovía Paraguay - Paraná*, el Estado hará énfasis en el desarrollo de esta obra. Actualmente, el movimiento de carga por esta vía no se realiza por contenedores; sin embargo, en

un futuro próximo, dada la importancia creciente de esta salida al mar y la tendencia del mercado internacional por medio de contenedores, el gobierno prevé la construcción de un puerto que contemple la infraestructura para el transporte y manejo de carga contenedirizada y la implementación de la normativa necesaria para su operación.

Para desarrollar el Sud-Este boliviano, en miras a las exportaciones de minerales, se promoverá la construcción de infraestructura portuaria en Puerto – Busch (Proyecto: Construcción de infraestructura Portuaria Puerto Busch) y mientras tanto, se promoverá la navegabilidad en el canal Tamengo (Proyecto: Limpieza del Canal Tamengo).

Política 2: Inversiones Eficientes en Infraestructura de Transportes

A fin de optimizar los costos de inversión y operación de las carreteras del país garanticen a través de inversiones eficientes, y que se realicen a través de un proceso de planificación acorde a las demandas reales emergentes del sector productivo y de la población en general, es necesario, establecer una normativa específica para el sector que permita que los proyectos estratégicos para el desarrollo y mejoramiento de la infraestructura y servicios de transporte sean realizados en condiciones de costos eficientes.

La vertebración interna y la integración externa estratégica, sólo serán posibles con el esfuerzo mancomunado entre el Gobierno Central, las Prefecturas de Departamento y los Gobiernos Municipales. El establecimiento de un *Sistema Nacional de Transportes* en base a un conjunto de disposiciones legales y técnicas que establecerán, entre otras cosas, los mecanismos normativos para la concurrencia de inversión pública entre los niveles de gobierno central, departamental y municipal, para el desarrollo y mantenimiento de la infraestructura de transportes en todas sus modalidades, las normas sobre diseño y construcción de proyectos, incentivos para la atracción de inversión privada en infraestructura de transportes, especificaciones de los volúmenes de carga permitidos por tramo carretero, la estandarización de los costos de construcción y mantenimiento de infraestructura de transportes en base a criterios técnicos como: la topografía y el nivel de tráfico y mecanismos por los cuales se obtendrán recursos propios para el desarrollo y mantenimiento de la infraestructura.

Política 3: Recuperación del Patrimonio y del Rol Conductor del Estado

El Estado requiere recuperar su patrimonio que tiene en ferrovías y aeropuertos, para que éstos presten mejores

servicios a la población en general y promover que los servicios sean prestados en términos de calidad y costo conveniente.

Es necesario la revisión de los contratos por los cuales se otorgaron en concesión las ferrovías y aeropuertos para hacer una evaluación del cumplimiento de los compromisos adquiridos. Si es que corresponde, el Estado establecerá un proceso de negociación para recuperar su patrimonio.

A través de la estrategia de *Recuperación del Patrimonio Ferroviario y Aeroportuario*, se pretende conformar una nueva entidad ferroviaria dependiente del Estado o que tenga un carácter mixto y que pueda ser administrada en términos de competitividad.

Asimismo, en materia aeronáutica, la *estrategia de Mejoramiento de los Servicios a la Navegación Aérea* pretende mantener la vigencia de las certificaciones internacionales en la prestación de servicios aéreos a nivel nacional e internacional brindando calidad y viabilizando la utilización de los aeropuertos internacionales bolivianos por líneas aéreas internacionales, reestructurar la red de uso público de los aeropuertos bolivianos, hacer más eficiente y competi-

tivo los servicios de navegación y seguridad aérea y mejorar la administración de los Aeropuertos secundarios.

En Bolivia se requiere que el Sistema Aeronáutico conformado por aeropuertos y servicios de navegación aérea brinde mayor seguridad requerida bajo normas internacionales y una eficiente administración financiera.

El Programa Nacional de Vigilancia permitirá la conducción y administración del sector aeronáutico, mediante la planificación, reglamentación y fiscalización de las actividades de la aviación civil, en concordancia con las políticas y planes del Estado Boliviano y con normas y reglamentaciones nacionales e internacionales. Dada la importancia de la certificación internacional para mantener los ingresos por concepto de uso del espacio aéreo.

Dicho programa promoverá la vigilancia de la seguridad operacional (Proyecto: Vigilancia de la Seguridad Operacional) y de los servicios de navegación aérea (Proyecto: Vigilancia de los Servicios de Navegación Aérea), así como también el mantenimiento de las certificaciones (Proyecto: Certificación de Aeropuertos en Seguridad de la Aviación Civil.) de los aeropuertos internacionales del país.