

**UNIVERSIDAD MAYOR DE SAN ANDRÉS
FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y FINANCIERAS
CARRERA DE ECONOMÍA**



TESIS DE GRADO

**MENCIÓN: PREPARACIÓN Y EVALUACIÓN DE PROYECTOS
LOS PROYECTOS DEL PRESUPUESTO DE INVERSIÓN
PÚBLICA DEL SECTOR INFRAESTRUCTURA VIAL DEL
DEPARTAMENTO DE COCHABAMBA (1998-2018)**

POSTULANTE : DENIS JUAN HERRERA CASTRO
TUTOR : Lic. JOSE LUIS LORAS ESTREMADOIRO
RELATOR : Lic. ADALID GUTIERREZ CABAS

**2022
LA PAZ – BOLIVIA**

DEDICATORIA

Dedicado a mi querida familia: Mis padres Francisco Herrera y Alejandrina Castro, mis hermanos Marcos, Miriam y Katia; Por el amor, Confianza y Paciencia incondicional, permitiéndome llegar a esta etapa de mi vida.

A Dios: Por darme fortaleza, por guiarme en el camino del conocimiento y darme esperanza y fe para no rendirme.

AGRADECIMIENTO

A la Universidad Mayor de San Andrés, Facultad de Ciencias Económicas y Financieras, Carrera de Economía por haberme acogido a sus aulas y formarme profesionalmente.

Mi más profundo agradecimiento a mi tutor Lic. Jose Luis Loras Estremadadoiro por todo el apoyo incondicional, paciencia y dedicación, tiempo que me brinda, fue guía en el proceso de la elaboración de la presente tesis con todo profesionalismo.

A mi relator Lic. Adalid Gutierrez Cabas por su tiempo, recomendaciones, colaboración y valiosos aportes para el enriquecimiento de la presente tesis.

A todos los docentes de la carrera de economía que me brindaron sus enseñanzas y conocimientos en el transcurso de los años de la carrera.

INTRODUCCIÓN

La investigación propone en tema: “LOS PROYECTOS DEL PRESUPUESTO DE INVERSIÓN PÚBLICA DEL SECTOR INFRAESTRUCTURA VIAL DEL DEPARTAMENTO DE COCHABAMBA (1998-2018)” y refleja el siguiente planteamiento de problema: “LA BAJA CONTRIBUCIÓN DE LOS PROYECTOS DE INVERSIÓN PÚBLICA EN LA FASE DE EJECUCIÓN DEL SECTOR INFRAESTRUCTURA VIAL EN EL DEPARTAMENTO DE COCHABAMBA”.

El tema de investigación presenta como objetivo general: Determinar la contribución de los proyectos del presupuesto de Inversión Pública en fase de ejecución del Sector Infraestructura vial del departamento de Cochabamba, la Hipótesis del trabajo es: “La ejecución de la Inversión Pública del sector infraestructura vial no contribuyen significativamente en la generación física y desarrollo de infraestructura vial del departamento de Cochabamba”.

El estudio de investigación está organizado en cinco capítulos:

CAPÍTULO I: Constituye el "Marco Metodológico Referencial del tema de Investigación" que formula la delimitación del tema, las categorías y variables económicas, identifica el problema, objetivos e hipótesis, así como la aplicación metodológica empleada.

CAPÍTULO II: Fundamenta el “Marco Teórico y conceptual”, es el respaldo de la Teorías Económicas y conceptos que se maneja en el tema de investigación.

CAPÍTULO III: Fundamenta el "Marco de Políticas, Normas e Institucional", que se relacionan e influyen en las categorías y variables económicas determinadas en el tema de investigación.

CAPÍTULO IV: Fundamenta el "Marco de Desarrollo de Objetivos", describe, explica y compara el comportamiento de las variables en dos periodos de investigación diferentes a fin de dar respuesta al problema de investigación planteado y que a su vez contribuirán en la verificación de la hipótesis planteada.

CAPÍTULO V: Desarrolla las conclusiones y recomendaciones del tema de investigación y señala que la Ejecución de los Proyectos del Presupuesto de Inversión Pública del Sector Infraestructura Vial no contribuyen significativamente en la generación física y desarrollo de infraestructura vial del departamento de Cochabamba.”. Se presenta el aporte de la investigación en la Mención de Gestión de Proyectos y Presupuestos, que verifica la hipótesis, la evidencia teórica y las recomendaciones.

RESUMEN

El siguiente trabajo de investigación corresponde al plan de estudios, en la Mención de Gestión de Proyectos y Presupuestos, está dirigido a explicar la contribución de los Proyectos del Presupuesto de Inversión Pública en fase de ejecución del Sector Infraestructura Vial en el departamento de Cochabamba.

El presente trabajo de investigación tiene como objetivo determinar si aportan significativamente los Proyectos del Presupuesto de Inversión Pública en la Fase de Ejecución del Sector Infraestructura Vial en la generación física y desarrollo de infraestructura vial del departamento de Cochabamba.

El marco teórico con el que sustenta, señala que es importante la intervención del Estado, en el desarrollo del tema de investigación la función a considerar es la de Asignación y Distribución planteada por Richard Musgrave y las acciones de Producción y de Acumulación planteadas por los autores Sierra y Cibotti.

En el Capítulo de Marco de Desarrollo de Objetivos del tema se observa el comportamiento de las variables económicas en la ejecución del Presupuesto de Inversión Pública del Sector Infraestructura Vial, en el cual se puede evidenciar una disparidad en ciertos periodos entre la programación y la ejecución del Presupuesto de Inversión Pública del Infraestructura Vial, mostrando el incumplimiento del ciclo de vida del proyecto.

En el último Capítulo de las Conclusiones y Recomendaciones se verifica que la Ejecución de los proyectos del Sector Infraestructura Vial no contribuye significativamente en la generación física de infraestructura y desarrollo vial del Departamento de Cochabamba.

Índice

INTRODUCCIÓN	1
CAPÍTULO I.....	1
1.-MARCO METODOLÓGICO REFERENCIAL.	1
1.1.-IDENTIFICACIÓN DEL TEMA DE INVESTIGACIÓN	1
1.1.2.-Delimitación del Tema de Investigación.	2
1.1.2.1.-Delimitación Temporal.....	2
1.1.2.1.1.-Primer Periodo: Economía de Mercado (1998-2005).	2
1.1.2.1.2.-Segundo Periodo: Economía Plural (2006-2018).....	3
1.1.2.2.-Delimitación General.....	5
1.1.2.2.1.-Espacial.....	5
1.1.2.2.2.-Sectorial.	5
1.1.2.2.3.-Institucional.	5
1.1.2.2.4.-Mención.	6
1.1.3.-Delimitación de Categorías y Variables Económicas.	6
1.1.3.1.-Categorías Económicas.....	6
1.1.3.2.-Variables Económicas.	6
1.1.4.- Identificación del Problema.....	6
1.1.5.- Justificación del Tema de Investigación.....	7
1.1.5.1.-Justificación Económica.	7
1.1.5.2.- Justificación Teórica.....	7
1.1.5.3.-Justificación Social.	8
1.1.6.-Planteamiento de Objetivos.	8

1.1.6.1.-Objetivo General.....	8
1.1.6.2.-Objetivos Específicos.	8
1.1.7.-Planteamiento de la Hipótesis.....	9
1.1.8.-Operacionalización de Variables.	9
1.1.8.1.-Ejecución y Programación del Presupuestos de Inversión Pública en el Sector Infraestructura.	9
1.1.8.2.-Ejecución del Financiamiento Interno y Externo del Presupuesto de Proyectos de Inversión Pública en el Sector Infraestructura Vial.	9
1.1.8.3.-Ejecución por Tipo de Proyecto del Presupuesto de los Proyectos de Inversión Pública en el Sector Infraestructura Vial.	10
1.1.8.4.-Longitud de Caminos en Kilómetros por Tipo de Superficie y Red de Infraestructura Vial.	10
1.1.8.5.-Densidad Vial en Kilómetros Lineales por 100 Kilómetros Cuadrados de Infraestructura Vial.	11
1.1.9.- Aplicación Metodológica.	11
1.1.9.1.- Método de investigación.....	11
1.1.9.2.-Tipo de Investigación.	12
1.1.9.3.-Fuentes de Información.	12
CAPÍTULO II	14
2.-MARCO TEÓRICO Y CONCEPTUAL.....	14
2.1.-Fundamentos Teóricos de la Investigación.	14
2.1.1.-Teorías de la Intervención del Estado en la Economía.	14
2.1.1.1.-Teoría de la Hacienda Pública.	14

2.1.1.2.-Acciones del Estado.....	15
2.1.1.3.-Teoría del Ciclo de Vida del Proyecto.	16
2.1.1.4.-Teoría de Infraestructura Vial.....	19
2.2.-Marco Conceptual.....	20
2.2.1.- Gestión.	20
2.2.2.- Gestión de proyectos.....	20
2.2.3.-Inversión.	21
2.2.4.-Inversión pública.	21
2.2.5.-Programa de Inversión Pública.....	21
2.2.6.-Presupuesto de Inversión Pública.	22
2.2.7.- Presupuesto Público.....	22
2.2.8.- Proyecto.	23
2.2.9.- Economía del Transporte.	23
2.2.10.- Sector Infraestructura Vial.....	23
CAPÍTULO III.....	25
3.-MARCO DE POLÍTICAS, NORMAS E INSTITUCIONALES.....	25
3.1.-Aspectos Políticos, Normas e Institucionales.....	25
3.1.1.- Aspectos Políticos del Sector.	25
3.1.1.1.- Primer Periodo 1998-2005.....	25
3.1.1.1.1.- Sistema de Transporte.	25
3.1.1.1.1.1.-Vinculación Vial Interprovincial y Vecinal.	26
3.1.1.2.-Segundo Periodo 2006-2018.	26
3.1.1.2.1.- Transporte.	27

3.1.1.2.2.-Vertebración Interna e Integración Externa.	27
3.1.2.- Referencia Normativa.	28
3.1.2.1.-Primer Periodo: 1998-2005.	28
3.1.2.1.1.-Derecho a Transitar en Estado Boliviano.	28
3.1.2.1.2.-Rentas y Presupuesto Nacional.	28
3.1.2.1.3.-Reformas en el Sector Transporte.	29
3.1.2.1.4.-El Servicio Prefectural de Caminos.	30
3.1.2.2.-Segundo Periodo: 2006-2018.	32
3.1.2.2.1.-Acceso al Sistema de Transporte.	32
3.1.2.2.2.-Competencias de Infraestructura Vial.	32
3.1.2.2.2.1.-Competencias Departamentales en Infraestructura Vial.	33
3.1.2.2.3.- Fondos Departamentales.	33
3.1.3.- Factores Institucionales.	34
3.1.3.1.-Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda (Vice ministerio de Transportes).	34
3.1.3.2.-Ministerio de Planificación del Desarrollo.	35
3.1.3.3.-Viceministerio de Inversión Pública y Financiamiento Externo.	36
3.1.3.4.-Viceministerio de Presupuesto y Contabilidad Fiscal.	37
3.1.3.5.-Servicio Nacional de Caminos.	37
3.1.3.6.-Administradora Boliviana de Carreteras (ABC).	38
CAPITULO IV.....	39
4.-MARCO DEL DESARROLLO DE OBJETIVOS.	39

4.1.-Marco Práctico.....	39
4.1.1.-Aspectos Generales.....	39
4.1.1.1.-Contexto Socio-Cultural.....	39
4.1.1.2.-Contexto Económico.....	40
4.1.1.2.1.-Economía del Departamento de Cochabamba.....	41
4.1.2.- Inversión Pública en Bolivia.....	42
4.1.3.-Presupuesto de Inversión Pública en Infraestructura Vial del Departamento de Cochabamba.....	43
4.1.3.1.-Programación y Ejecución del Presupuesto Inversión Pública del Sector de Infraestructura Vial.....	43
4.1.3.1.1.- Comparación de Periodos.....	49
4.1.3.2.-Nivel de Ejecución de los Proyectos del Presupuesto de Inversión Pública del Sector Infraestructura Vial Por Tipo de Financiamiento.....	50
4.1.3.2.1.-Presupuesto de Inversión Pública con Financiamiento Interno.....	52
4.1.3.2.2.-Presupuesto de Inversión Pública con Financiamiento Externo.....	58
4.1.3.3.- Nivel de Ejecución de los Proyectos del Presupuesto de Inversión Pública del Sector Infraestructura Vial por Tipo de Proyecto.....	68
4.1.3.3.1.- Comparación por Periodos en la Ejecución del Presupuesto de Inversión Pública por Tipo de Proyecto.....	70

4.1.3.3.2.-Comparación por Periodos en la Ejecución del Presupuesto de Inversión Pública por Nivel de Gobierno y Tipo de Proyecto.....	72
4.1.4. -Infraestructura Vial del Departamento Cochabamba.	75
4.1.4.1. Longitud de Caminos en Infraestructura Vial.....	76
4.1.4.1.1.-Longitud de Caminos en Infraestructura Vial Construidos por Tipo de Red.	76
4.1.4.1.2.-Longitud en Caminos de Infraestructura Vial Construidos por Tipo de Superficie.	79
4.1.4.1.2.1.-Comparación por Periodos de Longitud en Caminos de Infraestructura Vial Construidos por Tipo de Superficie.....	81
4.1.4.1.3.-Comparación por Periodos por Tipo de Superficie y Red en Kilómetros de Carretera Construidos.....	83
4.1.4.2.-Densidad Vial y Accesibilidad de Cochabamba.	85
4.1.4.2.1.-Densidad Vial del Departamento de Cochabamba 1998-2018.	86
Capítulo V	91
Conclusiones y recomendaciones	91
CAPÍTULO V	92
5.-CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES.	92
5.1.-Conclusiones.....	92
5.1.1.-Conclusión General.	92
5.1.2.-Conclusiones Específicas.	93
5.1.2.1.-Conclusión Específica 1.	93
5.1.2.2.-Conclusión específica 2.	94

5.1.2.3.-Conclusión Específica 3.	95
5.1.2.4.-Conclusión Específica 4.	96
5.1.2.5.-Conclusión Específica 5.	97
5.2.-Aporte de la Investigación en la Mención.	98
5.3.-Verificación de la Hipótesis.	98
5.4.-Evidencia Teórica.	103
5.5.-Recomendaciones.	103
5.5.1.- Recomendación Específica 1.	104
5.5.2.-Recomendación Específica 2.	104
5.5.3.-Recomendación Específica 3.	104
5.5.4.-Recomendación Específica 4.	105
5.5.5.-Recomendación específica 5.	105

Índice de Cuadros

Cuadro N° 1: Programación y Ejecución del Presupuesto de Inversión Pública del Sector Infraestructura Vial del Departamento de Cochabamba; 1998-2018.	111
Cuadro N° 2: Acumulado y Promedio por Periodo de la Programación y Ejecución del Presupuesto de Inversión Pública del Sector Infraestructura Vial del Departamento de Cochabamba; 1998-2018. ..	112
Cuadro N° 3: Ejecución del Presupuesto de Inversión Pública del Sector Infraestructura Vial del Departamento de Cochabamba por Tipo de Recursos; 1998-2016.	112
Cuadro N° 4: Acumulado, Promedio y Porcentaje de Participación por Periodo de la Ejecución del Presupuesto de Inversión Pública del Sector	

Infraestructura Vial del Departamento de Cochabamba por Tipo de Recursos; 1998-2018.....	113
Cuadro N° 5: Acumulado, Promedio y Porcentaje de Participación por Periodo de la Ejecución del Presupuesto de Inversión Pública del Sector Infraestructura Vial del Departamento de Cochabamba Organismos con Financiamiento Externo; 1998-2018.....	113
Cuadro N° 6: Acumulado, Promedio y Porcentaje de Participación por Periodo de la Ejecución del Presupuesto de Inversión Pública del Sector Infraestructura Vial del Departamento de Cochabamba Organismos con Financiamiento Interno; 1998-2018.....	114
Cuadro N° 7: Ejecución del Presupuesto de Inversión Pública del Sector Infraestructura Vial del Departamento de Cochabamba por Tipo de Proyecto; 1998-2018.	115
Cuadro N° 8: Acumulado, Promedio y Porcentaje de Participación por Periodo de la Ejecución del Presupuesto de Inversión Pública del Sector Infraestructura Vial del Departamento de Cochabamba por Tipo de Proyecto; 1998-2018.	116
Cuadro N° 9: Porcentaje de Participación por Periodo de la Ejecución del Presupuesto de Inversión Pública del Sector Infraestructura Vial del Departamento de Cochabamba por Tipo de Proyecto y Nivel de Gobierno; 1998-2018.	116
Cuadro N° 10: Longitud en Caminos de Infraestructura Vial Construidos por Tipo de Red y Superficie del Departamento de Cochabamba; 1998-2018.	117

Cuadro N° 11: Longitud en Caminos de Infraestructura Vial Construidos por Tipo de Red y Superficie del Departamento de Cochabamba; 1998-2018.....	118
Cuadro N° 12: Densidad Vial de Bolivia, Cochabamba, ALC y el Mundo; 1998-2018.....	118
Cuadro N° 13: Densidad Vial por Departamentos de Bolivia; 1998-2018	119

Índice de Gráficas

Gráfico N° 1: Programación y Ejecución del Presupuesto de Inversión Pública en el Sector Infraestructura Vial; 1998-2018 (millones de bs. y porcentajes).	45
Gráfico N° 2: Comparación Promedio de la Programación y Ejecución del Presupuesto de Inversión Pública del Departamento de Cochabamba; 1998-2018 (Millones de bs. y Porcentaje).	49
Gráfico N° 3: Ejecución de los Proyectos del Presupuesto de Inversión Pública del Sector Infraestructura Vial por Tipo de Financiamiento; 1998-2018 (Millones de bs.)	52
Gráfico N° 4: Ejecución de los Proyectos del Presupuesto de Inversión Pública del Sector Infraestructura Vial por Organismos con Financiamiento Interno; 1998-2018 (Expresado en bs.).....	56
Gráfico N° 5: Comparación en Promedio de la Ejecución de los Proyectos del Presupuesto de Inversión Pública del Sector Infraestructura Vial por Organismos con Financiamiento Interno; 1998-2018 (Porcentajes).....	57

Gráfico N° 6: Ejecución de los Proyectos del Presupuesto de Inversión Pública del Sector Infraestructura Vial por Organismos con Financiamiento Externo; 1998-2016 (Millones de Bs.).....	60
Gráfico N° 7: Ejecución de los Proyectos del Presupuesto de Inversión Pública del Sector Infraestructura Vial por Organismos Financiadores del Crédito Externo; 1998-2018 (Expresado en Bolivianos de Bs.).....	62
Gráfico N° 8: Comparación en Promedio de la Ejecución de los Proyectos del Presupuesto de Inversión Pública del Sector Infraestructura Vial por Organismos con Financiamiento Externo; 1998-2018 (Porcentajes).....	64
Gráfico N° 9: Comparación en Promedio de la Ejecución de los Proyectos del Presupuesto de Inversión Pública del Sector Infraestructura Vial por Tipo de Financiamiento; 1998-2018 (Porcentajes).....	65
Gráfico N° 10: Ejecución de los Proyectos del Presupuesto de Inversión Pública del Sector Infraestructura Vial por Tipo de Proyecto; 1998-2018 (Expresado en Bs.)	68
Gráfico N° 11: Comparación de la Ejecución de los Proyectos del Presupuesto de Inversión Pública del Sector Infraestructura Vial por Tipo de Proyecto; 1998-2018 (Millones de Bs. y Porcentajes).....	70
Gráfico N° 12: Comparación de la Ejecución del Presupuesto de Inversión Pública del Sector Infraestructura Vial por Nivel de Gobierno y Tipo de Proyecto; 1998-2018 (Porcentajes).	72
Gráfico N° 13: Longitud en Caminos de Infraestructura Vial Construidos por Tipo de Red; 1998-2018 (en kilometros).	777

Gráfico N° 14: Longitud en Caminos de Infraestructura Vial Construidos por Tipo de Superficie; 1998-2018 (En Kilómetros).....	79
Gráfico N° 15: Comparación de Longitud en Caminos de Infraestructura Vial Construidos por Tipo de Superficie: 1998-2018 (En Porcentajes). 81	
Gráfico N° 16: Comparación de Longitud en Caminos de Infraestructura Vial Construidos por Tipo de Superficie y Red; 1998-2018 (En Porcentajes).	83
Gráfico N° 17: Densidad Vial del Departamento de Cochabamba; 1998-2018 (en km/100km ²).	86
Gráfico N° 18: Densidad Vial en el Departamento de Cochabamba, Bolivia, ALC y el Mundo; 1998-2016 (en km/100km ²).	88
Gráfico N° 19: Densidad Vial por Departamentos de Bolivia; 1998-2018 (en km/100km ²).	89
Gráfico N° 20: Comparación de la Generación Física de Infraestructura del Departamento de Cochabamba; 1998-2018 (en Kilometros).	100
Gráfico n° 21: Comparación de la Ejecución del Presupuesto de Inversión Pública y la Superficie en Kilómetros de Carretra Construidos; 1998-2018 (Millones de Bs vs Miles de km).	101
Gráfico N° 22: Presupuesto de Inversión Pública Ejecutado en Infraestructura Vial vs Densidad Vial en el Departamento de Cochabamba, 1998-2018 (en millones de bs y km/100km ²).	102

Capítulo I

Marco Metodológico Referencial

INTRODUCCIÓN

CAPÍTULO I

1.-MARCO METODOLÓGICO REFERENCIAL.

1.1.-IDENTIFICACIÓN DEL TEMA DE INVESTIGACIÓN

En la elaboración de la siguiente investigación, contempla los años 1998 al 2018. Pero se hará referencia al periodo de los 90 en general como referencia histórica. En la década del 90 la economía boliviana creció alrededor de un 30% y el PIB per cápita se mantuvo en el orden de los US\$ 1.000. El crecimiento del nivel de actividad del sector transporte en este periodo más que duplico el crecimiento del PIB y en el caso del transporte carretero triplico el crecimiento experimentado por la economía. Influyó en este crecimiento la modernización de la estructura económica del país, la globalización de la economía y el crecimiento del comercio mundial, así como la pavimentación de tramos importantes de la red vial, y transformaciones institucionales del sector¹.

A finales del 2006, el Estado asume un rol importante en el sector transporte, a través de una reestructuración institucional en el sector y la creación de empresas públicas dedicadas a la actividad del transporte. En este contexto mejoró la condición entre los distintos niveles que existen en los gobiernos y las instituciones públicas en el cual se ejecutó una mayor cantidad de obras respecto a periodos pasados debido a una mejora en la eficiencia de los ejecutores de la inversión.

La importancia se centra en la Administración Pública, mediante la implementación de la “Ley de Participación Popular”², la “Ley de Descentralización Administrativa”³, “Ley SAFCO”⁴ y las “Normas Básicas del Sistema Nacional de

¹ Corporación Andina de Fomento Informes sectoriales de infraestructura, agosto de 2004.

² Gaceta Oficial de Estado Ley 1551 (Ley de Participación Popular), del 20 de abril de 1994.

³ Ministerio de Economía y Finanzas Públicas. Ley de Descentralización Administrativa, del 28 de julio de 1996.

⁴ Gaceta Oficial del Estado Ley N° 1178. Ley de Administración y Control Gubernamental del 20 de julio de 1990.

Inversión Pública” (NB-SNIP); que permite un reordenamiento de la economía y de las instituciones públicas con la implementación de las reformas económicas⁵.

El cómo medio articulador de la sociedad. El desarrollo económico de un país es dependiente de la movilidad de las personas y bienes físicos.

Existen también muchos estudios, en los cuales hacen énfasis en que una adecuada inversión en infraestructura carretera influye positivamente en el crecimiento económico, también se menciona que esta variable tiene relación con la reducción de pobreza y desigualdad de un país.

Bolivia, en los últimos años ha buscado ampliar su infraestructura vial, realizando fuertes montos de inversión destinados a este sector, en este contexto, mediante esta investigación nos avocaremos en ver las realizadas en el departamento de Cochabamba.

1.1.2.-Delimitación del Tema de Investigación.

1.1.2.1.-Delimitación Temporal.

La investigación comprende veinte años de estudio, dividido el periodo de economía de mercado 1998-2005 y el periodo de economía plural 2006-2018. El estudio empieza desde el año 1998 por que registra un evento importante para la inversión en infraestructura vial y culmina en el año 2018 por las existencias de datos de las variables económicas estudiadas.

1.1.2.1.1.-Primer Periodo: Economía de Mercado (1998-2005).

Este periodo se caracteriza porque el mercado es el ente regulador de la economía y la producción del excedente es generado por empresas privadas y transnacionales. Dada la escasa capacidad de acumulación de capital nacional, era necesario el

⁵Ticona García, Roberto. El Proceso De Las Reformas Económicas en el Ciclo de los Proyectos de Inversión Pública del Sector Público. El Economista, La Paz, N° 46, 2013. Pág. 4.

fomento de la inversión extranjera directa como forma de suplir el escaso ahorro nacional.⁶

Es un periodo que tiene como característica principal la limitada intervención del estado en la economía considerando que el mercado asigna mejor los recursos porque se conduce bajo criterios de inversión privada, “.....cada productor, de formar individual, hace lo que cree que será más rentable”⁷. “El sector privado como agente económico restablece el equilibrio y crecimiento de la economía”⁸

En el primer periodo de la ejecución de los proyectos (1998-2005) de infraestructuras como: las construcciones de carreteras nacionales, departamentales y municipales, se ubica como una segunda prioridad de las inversiones, favoreciendo a la generación de infraestructura de apoyo a la producción para el desarrollo del sector privado y público.

La institución encargada para ejecutar los proyectos viales es el servicio nacional de caminos con una cantidad de recursos externos.

1.1.2.1.2.-Segundo Periodo: Economía Plural (2006-2018).

En este periodo, se inicia un nuevo modelo económico plural, “constituido por formas de organización económica comunitaria, estatal, privada y social cooperativa”⁹.

En este periodo de estudio se implementa el nuevo modelo de economía plural y el estado tiene participación activa e interviene en la economía a través de sus facetas: planificador, inversionista y regulador; la principal obligación del estado es generar el crecimiento y desarrollo de todas las instancias del país.¹⁰

⁶ TORRICO, TERÁN. MARIO “¿Qué ocurrió en Bolivia realmente?”. Perfiles Latinoamericanos. 2006. Pág. 237.

⁷ KRUGMAN, P. y WELLS, R (2007) Introducción a la economía. Editorial Reverte S.A. Disponible en: <https://books.google.com.bo>

⁸TICONA, R. (2014) El proceso de descentralización de la inversión pública regional. Revista El economista N°47 publicado octubre. Pág. 17

⁹ Ídem 3, Art. 306 párrafo II

¹⁰ CATAFORA A. 2015. El Modelo Económico Social Comunitario Productivo. Eco plural 13ª Edición, septiembre de 2015, Pág. 9-12.

“El estado ejerce la dirección integral del desarrollo económico y sus procesos de planificación”¹¹. Promoviendo políticas en la distribución y redistribución de los excedentes en los proyectos de inversión pública e identifica dos pilares fundamentales. “El sector estratégico que genera excedentes y el sector generador de ingresos y empleo”¹² donde se registra a la integración (carretera).

Se promulga la nueva constitución Política del Estado la nueva Constitución Política del Estado a través del cual se presenta un nuevo escenario constitucional donde deben ser adecuadas diversas disposiciones legales incluidas las Normas Básicas del Sistema Nacional de Inversión Pública SNIP¹³, las cuales están aún hoy en vigencia.

En el segundo periodo que abarca (2006-2018) la ejecución del presupuesto de inversión pública de los proyectos tiene mayor prioridad los de infraestructura como un sector que requiere una mayor cantidad mano de obra, demandado trabajo para construcción de carreteras a nivel nacional, departamental y municipal. Seguido de la mano con los proyectos de energía y telecomunicaciones.

Una de las reformas más significativas que se realizó la reestructuración del Ex Servicio Nacional de Caminos, con el fin de otorgar una nueva imagen a la institución rectora del sistema vial y mayor transparencia en su desempeño.

Por lo cual se creó la Administración Boliviana de Carreteras ABC, con la responsabilidad de planificar y gestionar la Red Vial Fundamental, este periodo es caracterizado por la mayor participación del Estado, el ente encargado de ejecutar los proyectos viales es la Administración Boliviana de Carreteras con más proyectos (por una pequeña mayoría) de recursos internos.

A pesar de un elevado Presupuesto de Inversión Pública persiste una precaria infraestructura vial en Bolivia. Por ejemplo, el acuerdo que se realizó al Censo Nacional Agropecuario es la infraestructura caminera ya que el 51% de las

¹¹ CONSTITUCIÓN POLÍTICA DEL ESTADO, febrero de 2009, Gaceta oficial de Bolivia, Art. 311 parágrafo II

¹² MINISTERIO DE ECONOMIA Y FINANZAS PÚBLICAS (2011) El Nuevo Modelo Económico Social, Comunitario y Productivo. Revista N°1 septiembre La Paz – Bolivia (Pág.7)

¹³ Informe de Misión “Elaboración de Guía/Manual de Procedimiento para la inversión Pública” Año 2009, Pág. 13

comunidades agrícolas tiene como principal vía de acceso una carretera temporal o una senda.¹⁴

1.1.2.2.-Delimitación General.

La presente investigación comprende cuatro puntos que veremos a continuación:

1.1.2.2.1.-Espacial.

La investigación se realizará en el departamento de Cochabamba, cuya capital del departamento lleva el mismo nombre y se constituye en la tercera ciudad más grande de Bolivia, detrás de La Paz y Santa Cruz. Se divide en 16 provincias y 47 municipios. Localización: 17° 23' Latitud Sur - 66° 9' Longitud Oeste. Área Total: 348 km². Altitud: 2.570 sobre el nivel del mar. Población: 630,587 hab. (Cercado, Censo 2012)¹⁵.

1.1.2.2.2.-Sectorial.

El trabajo de investigación presenta como delimitación sectorial al Sector Fiscal, dentro del mismo se considera al Presupuesto de Inversión Pública en infraestructura vial.

1.1.2.2.3.-Institucional.

El estudio de investigación comprende las siguientes instituciones:

- Ministerio de Planificación del Desarrollo (MPD).
- Ministerio de Economía y Finanzas Públicas (MEFP).
- Vice ministerio de Inversión Pública y Financiamiento Externo (VIPFE).
- Instituto Nacional de Estadísticas (INE).
- Vice ministerio de Transporte.
- Gobierno Autónomo Departamental de Cochabamba (GADC).

¹⁴ ANDERSEN LYKKE E., BRANISA BORIS Y CANELAS ESTEFANO, El ABC del Desarrollo de Bolivia INESAD, Año 2016, ISBN: 978-99974-65-44-3, Pág.250

¹⁵<https://www.cochabambabolivia.net/la-ciudad-de-cochabamba>.

1.1.2.2.4.-Mención.

El estudio de investigación se desarrolla en la mención Gestión de Proyectos y Presupuestos, que proporciona el instrumental necesario referido a los Proyectos de Inversión Pública como: El ciclo de vida de Proyectos, la gestión, el financiamiento y la asignación Presupuestaria en virtud a la satisfacción de las necesidades de sus habitantes.

1.1.3.-Delimitación de Categorías y Variables Económicas.

1.1.3.1.-Categorías Económicas.

C.E.1. El Presupuesto de Inversión Pública del Sector Infraestructura Vial.

C.E.2. Infraestructura Vial.

1.1.3.2.-Variables Económicas.

V.E.1.1.: Ejecución y Programación del Presupuestos de Inversión Pública.

V.E.1.2.: Ejecución del Presupuesto de Inversión Pública por tipo de recurso.

V.E.1.3.: Ejecución del presupuesto de Inversión por tipo de proyecto.

V.E.2.1.: Longitud de caminos en kilómetros por tipo de superficie y red de infraestructura vial.

V.E.2.2.: Densidad vial en kilómetros lineales por 100 kilómetros cuadrados de infraestructura vial.

1.1.4.- Identificación del Problema.

“LA BAJA CONTRIBUCIÓN DE LOS PROYECTOS DE INVERSIÓN PÚBLICA EN LA FASE DE EJECUCIÓN DEL SECTOR INFRAESTRUCTURA VIAL EN EL DEPARTAMENTO DE COCHABAMBA”

1.1.5.- Justificación del Tema de Investigación.

1.1.5.1.-Justificación Económica.

El presupuesto de Inversión Pública en los proyectos del Sector Infraestructura de los Departamentos con mayor Inversión Pública es una partida importante del gasto público porque contribuyen al mejoramiento y ampliación de la capacidad productiva y también aporta al Crecimiento Económico del País.

Con inversiones en Infraestructura Vial reduce el costo de transporte, disminuye el tiempo de viaje y atrae inversiones nacionales como extranjeras para el Desarrollo de la Economía.

En el presente trabajo de investigación se focaliza en la forma en que la inversión pública en la infraestructura de transporte pueda tener un impacto en el crecimiento económico, efectivamente según la (CAF, 2004) el transporte afecta a los agentes económicos de diferentes maneras en el caso de las empresas, por ejemplo, influye en su productividad, en los costos de producción, en los accesos al mercado, en el flujo de información y el número de proveedores disponibles. En relación con los hogares, puede influir en la cantidad, variedad y precio de bienes y servicios disponibles en el mercado, así como, en sus oportunidades y opciones laborales. Así también podemos decir que las inversiones son atractivas cuando una región con unas buenas vías de comunicación.

1.1.5.2.- Justificación Teórica.

El presente trabajo de investigación, tiene énfasis en la Contribución de los Proyectos de Inversión Pública en Fase de Ejecución del Sector Infraestructura Vial comprendido en el Departamento de Cochabamba; sustentando en un paradigma teórico que explique la relación, de la Administración Pública y sus funciones de acuerdo al área de actuación, en particular la producción de bienes y servicios y la regulación de la economía.¹⁶

¹⁶ Siglita, Josep E. Economía del Sector Público 3ª Edición, Antoni Bosch Editor, 2000. Cap. 1 El Sector Público en una Economía Mixta. Página: 24-25.

1.1.5.3.-Justificación Social.

La relevancia de los Proyectos de Inversión Pública en la población, se refleja en la calidad de vida de las personas, la inversión en infraestructura caminera ayuda a mejorar dicha calidad de vida y el bienestar de la sociedad.

Por ello también la inversión en infraestructura y en el sector transporte son pilares fundamentales para tener mejores condiciones de vida. El desarrollo de un país o de una región significa que el nivel de bienestar de la población mejora cualitativamente, por eso la variable clave es la inversión.

Con una inversión en infraestructura Vial del Sector Transporte se puede lograr una integración entre las diferentes regiones de Bolivia a través de diferentes modalidades de transporte, en este caso mediante carreteras, con caminos pavimentados, ripiados, vecinales creándose las condiciones adecuadas para el impulso al desarrollo productivo.

1.1.6.-Planteamiento de Objetivos.

1.1.6.1.-Objetivo General.

“Determinar la contribución de los proyectos del presupuesto de Inversión Pública en fase de ejecución del Sector Infraestructura vial del departamento de Cochabamba”.

1.1.6.2.-Objetivos Específicos.

O.E.1. Determinar el comportamiento de la ejecución y programación del Presupuesto de Inversión Pública.

O.E.2. Comparar el nivel de ejecución del Presupuesto de Inversión Pública por tipo de recurso.

O.E.3. Demostrar la Ejecución del Presupuesto de Inversión Pública por tipo de proyecto y nivel de gobierno.

O.E.4. Diferenciar los niveles de superficie y red en kilómetros de infraestructura vial construidos.

O.E.5. Contrastar la evolución del indicador de Infraestructura Vial.

1.1.7.-Planteamiento de la Hipótesis.

La hipótesis de la investigación es:

“La ejecución de la Inversión Pública del sector infraestructura vial no contribuyen significativamente en la generación física y desarrollo de infraestructura vial del departamento de Cochabamba”.

1.1.8.-Operacionalización de Variables.

1.1.8.1.-Ejecución y Programación del Presupuestos de Inversión Pública en el Sector Infraestructura.

Concepto.

Cuanto tiempo determinado llevara para su funcionamiento de dicho proyecto.

Dimensión.

Servicios de transporte

Indicadores.

La programación acumulada de los proyectos del presupuesto de inversión pública en el departamento de Cochabamba,

Método.

Método de ejecución y programación contingente.

1.1.8.2.-Ejecución del Financiamiento Interno y Externo del Presupuesto de Proyectos de Inversión Pública en el Sector Infraestructura Vial.

Concepto.

Ejecutar un programa y/o proyecto se requiere de financieros (dinero), que puede ser origen interno o externo.

Dimensión.

Recursos internos y recursos externos.

Indicadores.

Tesoro general de la nación.

Impuesto directo a los hidrocarburos.

Recursos propios.

Método.

Clasificador presupuestario contingente.

1.1.8.3.-Ejecución por Tipo de Proyecto del Presupuesto de los Proyectos de Inversión Pública en el Sector Infraestructura Vial.**Concepto.**

Es el tiempo que se tardara en ejecutar un proyecto del nivel central nivel departamental y nivel gubernamental.

Dimensión.

Gobierno central.

Gobierno departamental.

Gobierno municipal.

Indicadores.

Crédito externo.

Donaciones.

Regalías.

Tesoro general de la nación.

Método.

Clasificador presupuestario contingente.

1.1.8.4.-Longitud de Caminos en Kilómetros por Tipo de Superficie y Red de Infraestructura Vial.**Concepto.**

Permite marcar la distancia que separa de un camino a otro camino, la cual se puede medir.

Dimensión.

Tipo de red de caminos.

Tipo de superficie de caminos.

Indicadores.

Administración de carreteras de Bolivia (ABC).

Método.

El Sistema Internacional, valiéndose de la unidad metro.

1.1.8.5.-Densidad Vial en Kilómetros Lineales por 100 Kilómetros Cuadrados de Infraestructura Vial.

Concepto.

Es la proporción existente de las redes viales por kilómetro cuadrado para un territorio determinado.

Dimensión.

Departamental, municipal y regional.

Indicadores.

Administración de carreteras de Bolivia (ABC).

Método.

El Sistema Internacional, valiéndose de la unidad metro.

1.1.9.- Aplicación Metodológica.

1.1.9.1.- Método de investigación.

El método de investigación con el que se trabajará será el Método Deductivo, “comienza con la teoría y ésta deriva la hipótesis que se someterá a prueba”¹⁷. La investigación se fundamenta en “...un proceso de razonamiento a partir de premisas generales a resultados específicos o conclusiones”¹⁸.

El estudio contempla las categorías como aspecto general y las variables como aspecto particular.

¹⁷ HERNÁNDEZ, R y FERNÁNDEZ C. (2010). Metodología de Investigación. 5ta ed., Mc Graw-Hill México. Pág. 5-6.

¹⁸ MENDOZA, M. (2000) Como investigan los economistas: Guía para elaborar y desarrollar un proyecto de investigación.

1.1.9.2.-Tipo de Investigación.

La investigación recurre al enfoque cuantitativo racional descriptivo y longitudinal. Es de un Enfoque Cuantitativo porque usa la recolección de datos para probar la hipótesis con base a medición numérica y el análisis estadístico, para establecer patrones de comportamiento y probar teorías¹⁹.

Con el estudio cuantitativo se pretende explicar los fenómenos del presupuesto de inversión Pública del Sector de Infraestructura Vial, buscando regularidades y relaciones causales entre las variables económicas que la explican.

El estudio es de tipo Relacional que tiene como propósito conocer el vínculo que existe entre las Categorías y Variables Económicas. En la investigación de categorías económicas es el “Presupuesto de Inversión Pública del sector Infraestructura Vial”, esta explicada por un conjunto de Variables Económicas, la primera de ellas expresa la Programación y la Ejecución del Presupuesto de Inversión Pública del Sector Infraestructura Vial, que se relaciona con la segunda y tercera Variable que permite realizar un análisis en el nivel de Ejecución del Presupuesto de Inversión Pública según Fuente de Financiamiento.

1.1.9.3.-Fuentes de Información.

Se realiza con las siguientes fuentes de información.

- **Información Documental.** Se recopila de de las Memorias Institucionales, Revistas, Periódicos, Boletines Informativos, esta información se obtiene artículos y documentos de diferentes Instituciones como ser:
 - ✓ Ministerio de Obras Públicas Servicios y Viviendas (MOPSV).
 - ✓ Ministerio de Economía y Finanzas Públicas. (MEFP).
 - ✓ Fundación Milenio.
 - ✓ Unidad de Análisis de Políticas Económicas (UDAPE).
 - ✓ Revista El Economista.

¹⁹Sampieri Hernández, Roberto, Fernández Callao, Carlos, Baptista Lucio, Pilar. “Metodología de la Investigación”. Cuarta Edición. Mc Graw Hill Cap. 1. Pág. 5.

- **Información Teórica**, es extractada de los libros, bibliografía de la biblioteca de la Carrera de Economía UMSA.
- **Información Estadística**, es extraída de las siguientes instituciones públicas:
 - ✓ Viceministerio de Inversión Pública y Financiamiento Externo (VIPFE).
 - ✓ Administradora Boliviana de Carreteras (ABC).
 - ✓ Instituto Nacional de Estadísticas (INE).
 - ✓ Dossiers Estadístico de la Administradora Boliviana de Carreteras.

Capítulo II

Marco Teórico y Conceptual

CAPÍTULO II

2.-MARCO TEÓRICO Y CONCEPTUAL.

2.1.-Fundamentos Teóricos de la Investigación.

2.1.1.-Teorías de la Intervención del Estado en la Economía.

2.1.1.1.-Teoría de la Hacienda Pública.

Según el autor *Richard Musgrave*, el mercado por sí solo no puede realizar todas las funciones económicas, ahí es cuando interviene el sector público con la política pública es necesaria para: guiar, corregir y complementar al mercado entonces ahí es cuando el Estado que debe desarrollar sus tres funciones”.²⁰

- a) **La función de asignación**, es la provisión de bienes sociales. Los beneficios que producen los bienes sociales no se limitan al consumidor que adquiere el bien, como es el caso de los bienes privados, sino que se encuentran disponibles también para otros consumidores. Si la relación entre productor y consumidor se rompe el gobierno debe ocuparse de la provisión de este bien que se financian por medio del presupuesto.
- b) **La función de distribución**, es el ajuste de la distribución de la renta y riqueza para asegurar su adecuación a lo que la sociedad considera un estado “equitativo” o “justo” de distribución. La distribución mediante el mercado supone un grado sustancial de desigualdad, especialmente en la distribución de renta del capital.
- c) **La función de estabilización**, utiliza la política presupuestaria como un medio de mantener un alto nivel de empleo, un grado razonable de estabilidad de los precios y una tasa apropiada de crecimiento

²⁰Musgrave Richard A., “Hacienda Pública Teórica y aplicada”, 5ª Edición, 1999, Editorial Mc Graw-Hill, Cap. 1 Las Funciones Fiscales: Una panorámica Pág. 6-11.

económico que considere los efectos sobre el comercio y la balanza de pagos.

2.1.1.2.-Acciones del Estado.²¹

Según los autores Ricardo Cibotti y Enrique Sierra, comprende la participación del Estado en la economía y prescindiendo de los aspectos jurídicos y administrativos que caracterizan la organización formal del Estado, se considera los siguientes tipos de acciones.

- a) **Acciones de regulación**, tienen por objeto inducir a los agentes económicos hacia determinados comportamientos. En efecto, el estado, tanto al producir bienes y servicios como al instalar capacidad productiva, crea corrientes de factores y de insumos, moviliza recursos financieros, los que sin duda influyen sobre las decisiones que se derivarían del mercado.
- b) **Acciones de producción de bienes y servicios**, el carácter mixto de las Economías Latinoamericanas adquiere una de sus expresiones más cabales en las acciones de producción de Bienes y Servicios a cargo del Estado, pero que también son o podrían ser realizadas por el Sector Privado; tales actividades no resultan inherentes a las responsabilidades del Estado como ocurre en muchas regulaciones.
 - Permite la producción de bienes y servicios, básicamente de carácter social realizado por la administración central, esta se divide en dos: Acción de servicios esenciales que hacen a la naturaleza del Estado y Acción de producción de bienes y servicios que realicen paralelamente o en forma alternativo al Sector Privado.
- c) **Acciones de acumulación**, radica en la inversión que realiza para la dotación de bienes y servicios, como los gastos que realiza en la administración y funcionamiento.

²¹ Ricardo Cibotti y Enrique Sierra, "El Sector Público En La Planificación Del Desarrollo (4ta Edición) ,2005. Cap. I El Sector Público En La Economía, Pág. 16-21.

- d) **Acciones de financiamiento**, está relacionada con los mecanismos de financiamiento que requiere para poder realizar y ejecutar todas las acciones anteriormente mencionadas, producción y acumulación, debe movilizar medios de pago que le permitan trasladar dichos recursos físicos al ámbito de la Economía Estatal.

2.1.1.3.-Teoría del Ciclo de Vida del Proyecto.

❖ **NASSIR SAPAG CHAIN Y REINALDO SAPAG CHAIN.**²²

Según estos autores reconocen que el ciclo de vida de un proyecto comprende cuatro etapas:

- a) **Idea:** Nace de un problema el cual busca una solución al problema o la manera de aprovechar una oportunidad de negocio.
- b) **Preinversión:** Se realizan los tres estudios de viabilidad: perfil, prefactibilidad y factibilidad. Como ya se señaló, se analizará sólo la viabilidad financiera y la información disponible para la toma de decisiones.
 - *Perfil:* Es el estudio inicial el cual se elabora a partir tanto de la información existente, más que calcular la rentabilidad del proyecto, se busca determinar si existe alguna razón que justifique el abandono de una idea antes de que se destinen recursos.
 - *Prefactibilidad:* éste profundiza en la investigación, y se basa principalmente en información de fuentes secundarias para definir, con cierta aproximación, las variables principales referidas al mercado, a las alternativas técnicas de producción y a la capacidad financiera de los inversionistas.
 - *Factibilidad:* Este estudio constituye el paso final de la etapa de preinversión. Más allá del simple estudio de viabilidad, está la de velar por la optimación de todos aquellos aspectos que dependen de una decisión de tipo económico.

²²Sapag Chain, Nassir. Sapag Chain, Reinaldo. "Preparación Y Evaluación De Proyectos" 5º Edición. (Mc Graw Hill) Cap. I El Estudio De Proyectos, El Proceso De Preparación Y Evaluación De Proyectos, Pág.1, 2-21-25.

c) **Inversión:** Es la etapa en el cual se utiliza todos los recursos para la puesta en marcha el proyecto.

d) **Operación:** Es la última etapa en el cual se pone el proyecto en marcha.

❖ **NORMAS BÁSICAS DEL SISTEMA NACIONAL DE INVERSIÓN PÚBLICA.**²³

Las Normas Básicas del Sistema Nacional de Inversión Pública, dentro del ciclo de los Proyectos de Inversión Pública, se identifica las siguientes fases, que son las siguientes.

a) **Fase de Preinversión:** Abarca todos los estudios que se deben realizar sobre un Proyecto de inversión Pública, desde que el mismo es identificado a nivel de idea en los Planes de Desarrollo de los distintos niveles institucionales, hasta que se toma la decisión de su ejecución, postergación o abandono.

b) **Fase de Ejecución:** Comprende desde la decisión de ejecutar el Proyecto de Inversión Pública y se extiende hasta que se termina su implementación y el mismo está en condiciones de iniciar su operación. En esta fase se deben elaborar los términos de referencia para concretar la ejecución, realizar la programación física y financiera de la ejecución y ejecutar físicamente el proyecto.

c) **Fase de Operación:** Comprende las acciones relativas al funcionamiento del proyecto, a efectos de que el mismo genere los beneficios identificados y estimados durante la fase de pre inversión.

❖ **KAREN MARIE MOKATE.**²⁴

Un proyecto surge de la identificación priorización de necesidades, que serán atendidas de manera determinada en la preparación y formulación del mismo. Su bondad depende de su eficiencia, efectividad en la satisfacción de necesidades, tiene en cuenta el contexto social, económico, cultural, político. Así, el proyecto se entiende como el contenido básico de la implementación

²³Normas Básicas del Sistema de Inversión Pública”, Ministerio de Hacienda, Resolución Suprema N° 216768, Art.15 Pág. 5-7

²⁴Mokate, K. (2004) Evaluación Financiera de Proyectos de Inversión. Ed. Alfa Omega, 2da Edición Pág. 1-18.

de políticas de desarrollo. El proyecto forma parte de programas, también de planes amplios, contribuyendo a un objetivo global de desarrollo. Es una forma operativa, concreta de lograr propósitos y objetivos generales.

Si el proyecto es realizado por el Sector Público, es posible que el objetivo que motive la realización del proyecto no se relacione con la rentabilidad de la inversión, sino que busque satisfacer alguna necesidad de la comunidad o hacer un aporte al bienestar colectivo. De esta forma Mokate señala el ciclo de vida del proyecto comprende tres partes:

a) Etapa de la formulación: Tiene por objeto delinear y plantear los objetivos y la iniciativa que se propone analizar y delimitar aspectos técnicos, financieros, institucionales y logísticos de su gestión. Esta etapa se compone de cuatro fases:

1. **Identificación:** Define los objetivos que se propone lograr, de acuerdo con las necesidades detectadas.
2. **Perfil:** Formulación inicial de alternativas con el fin de comenzar un análisis, verificando que cumplan con los objetivos finales establecidos.
3. **Pre factibilidad:** Progreso sobre el análisis de las alternativas identificadas, reduciendo la incertidumbre y mejorando la calidad de información.
4. **Factibilidad:** Busca la generación de una decisión definitiva sobre la realización del proyecto y la definición detalla de los aspectos técnicos.

b) Etapa de Gestión: La etapa de gestión está comprendida entre el momento en que se inicia la inversión y el momento en que se deja de operar el proyecto. Comprende dos fases: Diseños definitivos del proyecto; montaje y operación.

c) Etapa de Ex Post: Etapa posterior a la ejecución del proyecto. Tiene como fin documentar la experiencia del proyecto y determinar hasta donde funciono según lo programado y en qué medida cumplió sus objetivos.

2.1.1.4.-Teoría de Infraestructura Vial.

❖ **CEPAL.**²⁵

La economía del transporte se origina en que la provisión de sus servicios requiere la disponibilidad previa de infraestructuras físicas, incluyendo tanto construcciones como redes de comunicaciones y otros servicios asociados, las cuales exigen grandes inversiones de vida útil muy extensa, con elevados costos de mantenimiento en la mayoría de los casos. La naturaleza discreta e indivisible de las inversiones en infraestructura implica dificultades prácticas insuperables en el corto plazo para una fluida sustitución en el margen de las diferentes alternativas y modos de transporte. En otros términos, existen restricciones técnicas para la configuración de un mercado competitivo de infraestructura, y su provisión deficiente queda entonces comprendida en el ámbito de la regulación pública de bienes colectivos o de uso común, con independencia de su titularidad jurídica.

❖ **INFRAESTRUCTURA DEL TRANSPORTE.**²⁶

La infraestructura de un país es un elemento clave en el desarrollo económico de este. La capacidad disponible posibilita, o en su defecto limita, la producción y provisión del servicio de comunicación Transporte, energía, agua potable y otros, servicios que son centrales para el funcionamiento de una sociedad. La calidad y cantidad de dichos servicios está determinada por las características de la infraestructura instalada en cada uno de los sistemas respectivos.

En cuanto al nuevo papel del Estado, que exigen respuestas globales en una matriz común de diseño estratégico y respuesta específica a cada una de las particularidades de los distintos servicios.

1. Primero, es importante los rasgos físicos y económicos que caracterizan las infraestructuras y sus diversos componentes, entendiéndose que esas componentes se constituyan en sistemas a

²⁵Lupano J. La infraestructura de transporte sostenible y su contribución a la igualdad en América Latina y el Caribe CEPAL. Pág. 12.

²⁶Rudnick H. Diseño Estratégico e Infraestructura Básica. Editorial IL.PES. 2008. Pág. 163.

través de los cuales se provee el correspondiente servicio; la infraestructura de transporte en rigor involucra aeropuertos, puertos, redes viales, líneas férreas, vehículo entre otros.

2. Segundo, es importante identificar los objetivos económicos-políticos del Estado dado que, según la forma en que ellos se formulen, se orientara una distinta visión estratégica del desarrollo de la infraestructura de cada Sector.
3. Tercero, reconocimiento un papel del Estado en el diseño estratégico, se hace relevante el determinar la institucionalidad que cumpla ese papel, los instrumentos, los mecanismos de estímulo, de planificación y finalmente, de regulación.
4. Cuarto, dados los procesos crecientes de globalización en integración de las economías, es necesario revisar como el diseño estratégico de la infraestructura interactúa a los niveles geográficos y multinacionales.

2.2.-Marco Conceptual.

2.2.1.- Gestión.

La gestión está formada por las actividades de: Información, acción y control, todas ellas formando parte de un ciclo en permanente retroalimentación, que permite crecer y alcanzar los objetivos propuestos por las organizaciones. Tomando el concepto de gestión como un ciclo, se afirma que la Gestión es más bien un proceso.

Se considera la gestión como práctica y como disciplina, con particular atención al papel de la Economía.²⁷

2.2.2.- Gestión de proyectos.

Según el Instituto de Gestión de Proyectos (PMI, 2013) dice que “La gestión de proyectos es el uso del conocimiento, habilidades y técnicas para ejecutar proyectos

²⁷Ortún, Vicente, Gestión Pública: Conceptos y Métodos.

de manera eficaz y eficiente. Se trata de una competencia estratégica para organizaciones que les permite vincular los resultados de un proyecto con las metas comerciales posicionarse mejor en el mercado”.²⁸

En la asociación para la gestión de proyectos (APM, 2013) nos dice: “La gestión de proyectos se enfoca en controlar la introducción del cambio deseado. Esto implica:

- ❖ Comprender las necesidades de grupos de interés
- ❖ Planificar que se necesita hacer, cuándo, por quién y bajo qué estándares
- ❖ Crear y motivar al equipo
- ❖ Coordinar el trabajo de diferentes personas
- ❖ Monitorear lo que se realiza
- ❖ Gestionar cualquier cambio de plan
- ❖ Alcanzar los resultados satisfactorios”.²⁹

2.2.3.-Inversión.

“Es el uso y aplicaciones de recursos destinados a crear, ampliar, mejorar, mantener, y/o recuperar las capacidades económicas, sociales, ambientales y culturales”.³⁰

2.2.4.-Inversión pública.

“Se entiende por Inversión Pública todo gasto de recursos de origen público destinado a incrementar, mejorar o reponer las capacidades físicas, humanas, culturales, ambientales, económicas y sociales del Estado para la producción de bienes y/o servicios”.³¹

2.2.5.-Programa de Inversión Pública.

“El programa de Inversión Pública está conformado por Presupuesto de Inversión Pública que comprende proyectos financiados y el Programa de Requerimiento de

²⁸ WALLACE, w. (2014) Gestión de Proyectos. Edinburgh Business Scholl (EBS).Pág. 17.

²⁹ Ídem 23, Pág., 17

³⁰ Ministerios de Economía y Finanzas Públicas. Glosario de conceptos y Definiciones, 2010. Pág., 7.

³¹ Reglamento Específico del sistema Nacional de Inversión Pública. Art. 9. Pág. 5.

Financiamiento que contempla los proyectos que no cuentan con financiamiento asegurado”.³²

2.2.6.-Presupuesto de Inversión Pública.

Es el “conjunto de recursos asignados para realización de proyectos del programa de inversión pública, deben ser incorporados en los presupuestos institucionales de cada entidad pública y en el Presupuesto General de la Nación-PGN para cada gestión fiscal”.³³

2.2.7.- Presupuesto Público.

“El presupuesto Público es el plan de actuación de cualquier actividad económica y como toda acción racional planificada que deberá estar caracterizado, primero, por la explicación que se desea alcanzar, segundo por la cuantificación económica estimada que se incurra para su consecución y en tercer lugar por la previsión o anticipación de recursos que se contará”.

El presupuesto como instrumento de control: Limita al gobierno al cumplimiento de los planes previstos, al establecer las autorizaciones máximas de gastos públicos que podrán realizarse en un periodo determinado.

Además, es considerado como instrumento de Gestión Gubernamental: apoya la gestión del gobierno por cuanto expresa en acciones concretas y resultados propuestos.

Constituye el verdadero “Programa de Gobierno” por cuanto refleja las políticas que de carácter educativo, agrícola, comercial, científico sanitario y asistencial, seguridad, justicia, etc. que propone instrumentar un gobierno un gobierno en un ejercicio fiscal”.³⁴

³² Reglamento Específico del Sistema Nacional de Inversión, Pública. Art. 10. Pág. 5

³³ Ídem 27, Art. 12.

³⁴ AblanBortoneNayibe, “Apuntes De Presupuestos”, Mérida, Venezuela: Universidad De Los Andes, Facultad De Ciencias Económicas y Sociales, noviembre de 2001. Capítulo II: El Presupuesto Público, Pág. 33-35.

2.2.8.- Proyecto.

“Un proyecto es la fuente de costos y beneficios que ocurren en distintos periodos de tiempo. El desafío que enfrenta es identificar los costos y beneficios atribuibles al proyecto, medirlos y valorarlos con el fin de emitir un juicio sobre la conveniencia de ejecutar ese proyecto. Es decir, un proyecto combina insumos, que le significan costos, con el fin de obtener productos, que le entreguen beneficios y este sea mayor que el de los costos”.³⁵

2.2.9.- Economía del Transporte.

El análisis económico se aplica al Sector Transporte con unas importantes variables que los caracterizan: Costes irre recuperables finalizando el proceso de construcción ya no puede darse marcha atrás, los costos ya no se pueden recuperar.

2.2.10.- Sector Infraestructura Vial.

La inversión pública sectorial se divide en sector: infraestructura, multisectorial, productivo y social. El sector infraestructura que será nuestro punto de análisis se divide en subsectores: Comunicaciones, energía, recursos, hídricos y transporte.

El sector del transporte representa uno de los sectores más importantes de la economía de la economía es un sector que por sus características, los modos que abarca y su importancia tiene un comportamiento creciente, acorde con las necesidades del mercado.

Este sector abarca diferentes modos de transporte, entre los que se encuentran: el transporte aéreo, el transporte acuático que a su vez consta de un transporte fluvial, lacustre y marítimo y el transporte terrestre que consta del transporte ferroviario t carretero (Suárez, 2009).

El sector transporte es una herramienta importante dentro de toda economía y que permite conectar las diferentes actividades sociales y económicas de una sociedad y

³⁵ Ernesto R. Fontaine “Evaluación Social de Proyectos”. 2008. Edición. N° 13. Cap. 1 El Proyecto y su vida de gestación Pág. 1

por lo general su comportamiento es directamente proporcional al comportamiento económico de un país, es la herramienta básica para colocar los productos al alcance del consumidor en el territorio nacional o en el extranjero. (Fernando & Caicedo, 2013).

Capítulo III

Marco de Políticas, Normas e
Institucionales

CAPÍTULO III

3.-MARCO DE POLÍTICAS, NORMAS E INSTITUCIONALES

3.1.-Aspectos Políticos, Normas e Institucionales.

Es importante mencionar los aspectos de regulación de la competencia mediante normas, reglamentos, leyes, la misión de las instituciones y de las políticas económicas respecto al tema de investigación que ayudaran con la toma de decisiones de asignación de distribución de los recursos.

3.1.1.- Aspectos Políticos del Sector.

Para el desarrollo de las políticas relacionadas con el tema de investigación, se parte de un aspecto general que corresponde al Plan de Desarrollo Departamental como aspecto particular, aplicando este método de la explicación de ambos periodos.

3.1.1.1.- Primer Periodo 1998-2005.

Las principales políticas que se lograron implementar en este periodo de estudio están marcadas en priorizar la estabilización de la economía, tomando como modelo económico, la Economía de Mercado. El Desarrollo Económico y Social que fueron plasmadas cuatro pilares: Oportunidad, Equidad, Institucional, Dignidad.³⁶

3.1.1.1.1.- Sistema de Transporte.³⁷

Las políticas de transporte se orientan al desarrollo gradual de un sistema de transporte integrado y coherente, buscando una complementación racional de sus diferentes modos, para contribuir al potenciamiento productivo, dinamizar el desarrollo económico y social y permitir la efectiva integración de todo el territorio nacional, así como también una articulación internacional que se manifieste en la prestación de servicios de transporte eficiente y competitivo.

³⁶ Bolivia Ministerio de Desarrollo Sostenible y Planificación. Desarrollo Económico y Social 1997-2002. Bolivia XXI Socialmente Solidario. La Paz, septiembre de 1998, pág. 41

³⁷ IBID., pág.39

También están referidas al desarrollo de los corredores. Al fortalecimiento y desarrollo de la vinculación vial interprovincial y caminos vecinales intermedias que apoyaran a la seguridad alimentaria.

3.1.1.1.1.-Vinculación Vial Interprovincial y Vecinal.³⁸

Se promoverá el fortalecimiento de la vinculación vial interprovincial, en función de los circuitos agroalimentarios para permitir el acercamiento de los mercados y la incorporación económica de las zonas inexploradas.

Se desarrollará una red de transporte terrestre de caminos vecinales y secundarios en función de la interconexión de las zonas productoras de alimentos con la red vial fundamental.

Estos estarán encargados por las prefecturas y los gobiernos municipales respectivamente debiendo el Servicio Nacional de Caminos prestar asesoramiento técnico. En cuanto a los caminos de penetración serán las FFAA quienes cumplirán de rol, además, los gobiernos municipales, las comunidades indígenas y pueblos originarios podrán acceder al financiamiento de los Fondos de Desarrollo y de las ONGs correspondientes.

3.1.1.2.-Segundo Periodo 2006-2018.

En el Segundo periodo de estudio se recurrirá al Plan Nacional de Desarrollo “Bolivia digna, Soberana, Productiva y emocrática para Vivir Bien” 2006-2011: Plan de Desarrollo Económico y Social en el marco del desarrollo integral para el vivir bien 2016-2020 y al Plan de Desarrollo Departamental objetivo principal construir el bienestar de una sociedad ordenada, segura, integrada participativa, solidaria y equitativa, en un contexto ambiental limpio y en equilibrio con un crecimiento económico sostenible y constante, preparada para adaptarse a la globalización pero sin perder su carácter e identidad.

³⁸ IBID-37. Pág. 58.

3.1.1.2.1.- Transporte.³⁹

Las características geográficas del país dificultan la integración física, social, cultural y económica; tales condiciones elevan los costos de construcción, mantenimiento y operación de los servicios de transporte en sus diferentes modalidades: sistema vial, ferroviario, aéreo y fluvial lacustre.

Mejorar e integrar el sistema de transporte nacional, en todas sus modalidades (caminero, ferroviario, aeronáutica y fluvial lacustre), contribuyendo a los esfuerzos integrales que permitirán a Bolivia salir del subdesarrollo económico y social en que se encuentra.

3.1.1.2.2.-Vertebración Interna e Integración Externa.⁴⁰

Está basada en la construcción, mantenimiento y rehabilitación de carreteras, ferroviarias, aeropuertos e hidrobías, que permitan a Bolivia una mayor vertebración interna y lograr el acceso estratégico de sus exportaciones; bajo la perspectiva de un modelo de desarrollo de Infraestructura multimodal que permita aprovechar de forma integral los diferentes Sistemas de Transporte de acuerdo con las características geográficas del País, esto marca un cambio principalmente al modo terrestre.

En la estrategia Desarrollo y Mantenimiento vial se aplicarán los programas de Integración Norte y Oeste, así como del Sur del País, apoyando a la expansión de las posibilidades productivas y comerciales de cada región.

El marco legal contempla las Leyes, Decretos Supremos y Resoluciones Supremas creadas por las autoridades públicas, de carácter general, obligatorio; garantizando de esa manera su Ejecución, seguimiento y control de la Políticas Públicas en general.

³⁹ IBID. 44, Pág. 160.

⁴⁰ IBID. 76, Pág. 163.

3.1.2.- Referencia Normativa.

3.1.2.1.-Primer Periodo: 1998-2005.

Bolivia, libre, independiente, soberana, multiétnica y pluricultural, constituida en República unitaria, adopta para su gobierno la forma democrática representativa, fundada en la unidad y la solidaridad de todos los bolivianos.⁴¹

3.1.2.1.1.-Derecho a Transitar en Estado Boliviano.

La Constitución Política del Estado implementado durante el Modelo de Economía de Mercado, establece: “toda persona tiene derecho fundamental a ingresar, permanecer, transitar y salir del territorio nacional”.⁴²

El nivel central del Estado, está facultado a normar y regular el funcionamiento del sistema de transporte en todas sus modalidades y en todo el territorio nacional. En este sentido, podrá elaborar leyes y políticas de mejora para el transporte de personas y carga.

Lo anterior, está íntimamente ligado a la provisión de infraestructura para el funcionamiento de los sistemas de transporte, que en esta época se lo realiza a través del Sistema Nacional de Caminos, esta se encuentra bajo tuición del Ministerio de Desarrollo Económico, la misma que será ejercida a través del Vice ministerio de Transporte , Comunicaciones y Aeronáutica Civil: la tuición se entenderá como la verificación del cumplimiento de las políticas, normas, misión y objetivos institucionales, así como de las metas y resultados previstos en su Programa Anual de Operaciones (PAO).

3.1.2.1.2.-Rentas y Presupuesto Nacional.

Las rentas del Estado se dividen en tres: Nacional, Departamental y Municipal el cual cada uno de estos invertirá independientemente por sus tesoros conforme a sus

⁴¹ BOLIVIA Constitución Política del Estado de Bolivia 1967, Cap. 1, Pág. 1

⁴² Plan departamental de desarrollo económico y social, Primera Edición Enero, 2009 Pág. 227-267.

respectivos presupuestos y en relación al Plan General de Desarrollo Económico y Social del país.⁴³

- Los recursos departamentales, municipales, judiciales y universitarios, recaudados por oficinas independientes del Tesoro Nacional, no serán centralizados en dicho tesoro.
- El Poder Ejecutivo determinara las normas destinadas a la elaboración y presentación de los proyectos de presupuestos de todo el sector público.

3.1.2.1.3.-Reformas en el Sector Transporte.⁴⁴

Uno de los hechos más destacables del primer periodo, en cuanto al Sector transporte fue el proceso de Capitalización de 1994, la cual dispuso la conversión de las empresas estatales en sociedades de economía mixta y autorizo la capitalización de estas con un aumento de capital proveniente de empresas nacionales o extranjeras.

Posteriormente se promulgo la Ley SIRESE⁴⁵, que dispone la creación de los entes de regulación Sectorial, entre ellos la Ex Superintendencia de transportes. A partir del 2009, mediante el Decreto Supremo N° 0071 de 9 de abril se conforma un nuevo marco regulatorio orientado a regular y fiscalizar las actividades de transportes en el marco de la Constitución Política del Estado. Para el efecto se crea la Autoridad de Fiscalización y Control Social de Transporte y Telecomunicaciones.

En el transporte carretero, entre las reformas más importantes, está el proceso de descentralización (1996) y recentralización (1998) del Servicio Nacional de Caminos (SNC). El primero consistió en delegar a las prefecturas departamentales la administración de toda la red vial carretera de su jurisdicción a través de los Servicios Departamentales de Caminos, y el segundo consistió en la redefinición de un Sistema Carretero Nacional (Red Vial Fundamental) administrado entonces por el Servicio Nacional de Caminos, una Red Complementaria (Red Vial Departamental)

⁴³ Constitución Política del Estado, CPE (Vigente a partir de 1967). Cap. IV rentas y presupuestos. Art.146.

⁴⁴ BOLIVIA Diagnostico Sectoriales, Unidad de Análisis de Políticas Sectoriales y Sociales, Tomo IV "El Sector del Transporte", Álvaro Lazo Suarez 2009.

⁴⁵ BOLIVIA Ley N° 1600 de enero de 2004

que se mantiene administrada por las Prefecturas, a través de los Servicios Departamentales de Caminos (D.S. 25134 de 31 de agosto de 1998) y la Red Vial Municipal, administrada por los Gobiernos Municipales.

Mediante la Ley N° 2064 de 2 de abril de 2000, se dispuso la institucionalización del SNC. Este proceso comprende la elección del Directorio designado por el presidente de la República de temas aprobadas por la Cámara de Diputados, la selección del personal en base a concurso de méritos, la definición de las atribuciones específicas del SNC, la definición de su estructura organizacional, los manuales de contratación de obras, manual de funciones del personal y otros.

Otra reforma importante, es la Ley de Concesiones de Obras Públicas de Transporte (Ley N° 1874 de 22 de junio de 1998), que entrega la responsabilidad de financiar, construir y administrar nuevas carreteras, aeropuertos, ferrovías y puertos lacustres o fluviales a los inversionistas privados, nacionales y/o extranjeros. A partir del año 2000 se dispuso la institucionalidad del Sistema Nacional de Caminos como ente rector del Sector Transportes.

3.1.2.1.4.-El Servicio Prefectural de Caminos.

Cuya sigla es SEPCAM es un órgano operativo y desconcentrado de las prefecturas de Departamento con competencia de ámbito departamental e independencia de gestión técnica. El cual depende directamente del Prefecto y tiene dependencia funcional del Director de Desarrollo de Infraestructura, de la respectiva Prefectura.⁴⁶

Sus principales fuentes de financiamiento para el funcionamiento del SEPCAM, SON; Las asignaciones presupuestarias del Tesoro General de la Nación, efectuadas por las Prefecturas de Departamento; Recursos propios, provenientes de alquileres de equipos al Servicio Nacional de Caminos a los municipios y de la distribución legal del cobro de peajes en la Red Departamental y otros. Además podrá buscar fuentes de cooperación o financiamiento interno o externo, acorde con la normativa vigente y la Ley Financiera.⁴⁷

⁴⁶ Decreto Supremo N° 25366 del 26 de Abril 1999. Artículo 2.

⁴⁷ IBID Pág. 51 Artículo 18.

El SEPCAM tiene las siguientes atribuciones: Cumplir y hacer cumplir en el ámbito departamental, las políticas y normas nacionales y departamentales, establecidas en materia de infraestructura vial; Formular y ejecutar programas y proyectos de inversión pública para la construcción y mantenimiento tanto rutinario como periódico de la infraestructura vial de la Red Departamental, en el marco de la política nacional y Plan Maestro de Transporte; Planificar , ejecutar y coordinar programas viales, en el área de su jurisdicción territorial; Ejecutar sea en forma directa o a través de terceros, el mantenimiento y trabajos de emergencias de la Red Departamental; Establecer mecanismos de coordinación con los demás Servicios Prefecturales de Caminos, para la realización de labores de construcción y/o de mantenimiento de las vías de interés común; La concesión de Obras Públicas de Transporte y sus reglamentos; Ejecutar y desarrollar las obras de construcción y mantenimiento de caminos de la Red Fundamental y de la Red municipal, en el marco de los convenios interinstitucionales celebrados y suscritos por el prefecto con el Servicio Nacional de Caminos y con municipios; Coordinar con los gobiernos municipales las tareas relativas a la ejecución de obras de construcción y mantenimiento de la Red Municipal; Fiscalizar o supervisar los estudios y obras viales que se ejecuten en el área de su competencia , en el marco de la Ley General de Concesiones de Obras Públicas de Transporte coordinando, en su caso, con el Servicio Nacional de Caminos; Ejercer las demás atribuciones que permitan el cumplimiento eficiente de los objetivos del Servicio Prefectural de caminos.⁴⁸

El decreto supremo 24215 establece que las prefecturas de Departamento deberán asignar los recursos presupuestarios para la construcción y mantenimiento de caminos, asegurando el cumplimiento de los convenios internacionales.⁴⁹

⁴⁸ IBID Pág. 51 Artículo 5.

⁴⁹ Decreto Supremo N°24215 Artículo 3. Inciso C.

3.1.2.2.-Segundo Periodo: 2006-2018.

3.1.2.2.1.-Acceso al Sistema de Transporte.

La ley fundamental del Estado de Bolivia menciona que el Estado garantiza el acceso a un sistema de transporte integral en sus diversas modalidades, debiendo determinarse mediante Ley que el sistema de transporte sea eficiente y eficaz, y que genere beneficios a los usuarios y a los proveedores.⁵⁰

El nivel central del Estado, está facultado a normar y regular el funcionamiento del sistema de transporte en todas sus modalidades como también en todo el territorio nacional. En este sentido, podrá elaborar leyes y políticas de mejora para el transporte de personas y carga. Lo anterior, está íntimamente ligado a la provisión de infraestructura adecuada para el funcionamiento de los sistemas de transporte, que en la práctica se realiza a través de los ministerios que están encargados.

3.1.2.2.2.-Competencias de Infraestructura Vial.

Las competencias de cada nivel gubernamental estarán en relación con la provisión de servicios de transporte, están definidas en la Constitución Política del Estado Plurinacional de Bolivia, y están ampliadas en la Ley Marco de Autonomías Andrés Ibáñez. Esta norma establece que las competencias exclusivas en materia de transporte en el cual abarcan ámbitos: Legislativa, Reglamentaria y Ejecutiva, que pueden transferirse o delegarse excepcionalmente.

En cuanto a la infraestructura vial, el gobierno central transfiere responsabilidades a los gobiernos departamentales es decir tiene competencias exclusivas, según la Constitución Política del Estado establece que las competencias exclusivas son aquellas en las que un nivel de gobierno tiene sobre una determinada materia las facultades legislativa, reglamentaria y ejecutiva, pudiendo transferir y delegar estas dos últimas.⁵¹

⁵⁰ Nueva Constitución Política del Estado. 2009. Cap. V. Sección X: Derecho de las usuarias y usuarios. Art.76. Parágrafo I. Pág. 29.

⁵¹ IBID-55, Art. 279. Parágrafo I. Numeral 2. Pág. 101.

3.1.2.2.2.1.-Competencias Departamentales en Infraestructura Vial.

La ley Marco de Autonomías es competencia exclusiva de los gobiernos departamentales es el de Planificar, diseñar, construir, mantener y administrar las carreteras de la red departamental; Clasificar las carreteras de la red departamental, vecinal y comunitaria en el departamento; Apoyar en la planificación de obras de infraestructura de caminos en la jurisdicción de las autonomías indígena originaria campesinas del departamento....., transfiriendo la responsabilidad de la red departamental directamente a gobierno departamental.⁵²

Entre otras tiene la competencia de aprobar políticas departamentales de transporte e infraestructura vial interprovincial e intermunicipal; Planificar y promover el desarrollo del transporte interprovincial por carretera en el departamento.⁵³

“La presente ley es dictada en el ejercicio de las competencias exclusivas del Gobierno Departamental, relativas a la planificación, diseño, construcción, conservación y administración de carreteras de la red departamental así como de la red fundamental en defecto del nivel central: al transporte interprovincial terrestre; a la creación administración de tasas de carácter departamental, y a la expropiación de inmuebles en su jurisdicción por razones de utilidad y necesidad publica departamental, así como limitaciones administrativas y de servidumbres a la propiedad por razones de orden técnico, jurídico y de interés público, establecidas en los numerales 7), 9), 23) y 25), del parágrafo I Artículo 300 de la Constitución Política del Estado y demás normativas vigente”.⁵⁴

3.1.2.2.3.- Fondos Departamentales.

Se mantiene el Fondo Compensatorio Departamental creado por la Ley N° 1551, de 20 de abril de 1994, con el 10% de la recaudación en efectivo del Impuesto Especial a los Hidrocarburos y sus Derivados, a favor de las entidades territoriales autónomas departamentales que se encuentren por debajo del promedio de regalías

⁵² Ley N° 031. Ley Marco de autonomías y descentralización Andrés Ibáñez. 19 de julio 2010. Art. 96. Parágrafo IV. Pág.56.

⁵³ IBID-57.Paragrafo III. Pág. 55.

⁵⁴ Ley N° 96 Art. 3. Pág. 1.

departamentales por habitante de acuerdo a lo establecido en la normativa del nivel central del Estado en vigencia. En caso de exceder el límite del 10% su distribución se ajustará proporcionalmente entre los departamentos beneficiarios.

El Fondo Compensatorio Departamental se regirá en lo que corresponda por lo establecido en el Decreto Supremo N° 23813, de 30 de junio de 1994 y disposiciones conexas, mientras no se promulgue una legislación especificación de nivel central del estado.⁵⁵

EL 25% de la recaudación en efectivo del Impuesto Especial a los Hidrocarburos y sus Derivados, se transferirán a las entidades territoriales autónomas departamentales de acuerdo a la normativa vigente. La distribución de estos recursos se efectuará de la siguiente manera: 50% en función del número de habitantes de cada departamento y 50% en forma igualitaria para los 9 departamentos.⁵⁶

3.1.3.- Factores Institucionales.

3.1.3.1.-Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda (Vice ministerio de Transportes).

Las atribuciones del Viceministerio de Transportes, son las siguientes⁵⁷:

- Proponer políticas, planes y programas de vinculación interna e integración externa del país, tomando en cuenta las dimensiones geopolíticas y estratégicas que contribuyan al desarrollo y la seguridad del Estado Plurinacional.
- Proponer las negociaciones de tratados y convenios nacionales e internacionales de transporte, así como coordinar con el Ministro las acciones para promover la cooperación internacional en apoyo al sector.
- Proponer políticas y normas, y aplicar los planes sectoriales de transporte terrestre, marítimo, fluvial, lacustre, ferroviario y aéreo, en el marco de las

⁵⁵ IBID-57. Séptima Disposición Transitoria. Pág.82.

⁵⁶ BID-57. Octava Disposición Transitoria. Pág.82.

⁵⁷Decreto Supremo N° 29894, Artículo 71 (ATRIBUCIONES DEL VICEMINISTERIO DE TRANSPORTES).

estrategias nacionales del desarrollo nacional, que garanticen el acceso de la población a un sistema de transporte integral en sus diversas modalidades.

- Promover en el marco de las políticas, estrategias y planes viales la construcción, mantenimiento y rehabilitación de la infraestructura caminera, ferroviaria, portuaria, fluvial, lacustre, marítima y aérea, en el marco del interés y soberanía nacional.

3.1.3.2.-Ministerio de Planificación del Desarrollo.⁵⁸

“El Ministerio de Planificación del Desarrollo, es un gestor y articulador de los objetivos del desarrollo del Vivir Bien en armonía con la Madre Tierra, que apoya a las entidades del Estado en la Planificación de la gestión pública plurinacional, aplicando políticas, estrategias e instrumentos de planificación integral estatal, inversión pública y financiamiento, fortaleciendo el rol del Estado y de los actores de la economía plural”.⁵⁹

Sus atribuciones y sus funciones son:

- Elaborar políticas presupuestarias de mediano y largo plazo sobre la base de los planes nacional, sectorial, intersectorial y territorial, en coordinación con los demás ministerios y otras entidades, y para el logro del Plan de Desarrollo Económico y Social.
- Diseñar las políticas y estrategias de inversión y financiamiento para el desarrollo del país.
- Realizar el seguimiento y evaluación de la aplicación de los programas del Sistema Estatal de Inversión y Financiamiento para el desarrollo.
- Gestionar, negociar y suscribir convenios de financiamiento externo, de Cooperación Económica y Financiera Internacional, en el marco del Plan de Desarrollo Económico y Social, en coordinación con los Ministerios de Relaciones Exteriores y Economía y Finanzas Públicas.

⁵⁸BOLIVIA Decreto Supremo N° 29894, Artículo 46 (ATRIBUCIONES DEL MINISTERIO DE PLANIFICACIÓN DEL DESARROLLO).

⁵⁹ <http://www.planificacion.gob.bo>.

3.1.3.3.-Viceministerio de Inversión Pública y Financiamiento Externo.⁶⁰

El Viceministerio de Inversión Pública y Financiamiento Externo (VIPFE) es un instrumento de información el cual apoya en la gestión del Programa de Inversión Pública y de los Proyectos de Inversión.

Sus atribuciones y sus funciones son:

- Diseñar las políticas de inversión y financiamiento para el desarrollo con participación y consulta con los actores económicos y sociales.
- Proponer, a las instancias correspondientes, políticas y estrategias de inversión pública y financiamiento según los lineamientos del Plan de Desarrollo Económico y Social.
- Coordinar y efectuar el seguimiento y evaluación de la aplicación de los programas del Sistema Estatal de Inversión y Financiamiento para el Desarrollo.
- Desarrollar y establecer los instrumentos normativos y técnicos metodológicos del Sistema Estatal de Inversión y Financiamiento para el Desarrollo.
- Realizar el seguimiento y evaluación del Presupuesto de Inversión Pública, así como de los convenios de financiamiento externo, en coordinación con ministerios, Universidades, Entidades Territoriales Autónomas y Descentralizadas y todas aquellas estatales que ejecutan inversión pública.
- Gestionar, negociar y suscribir convenios de financiamiento externo, de Cooperación Económica y Financiera Internacional, en el marco del Plan de Desarrollo Económico y Social, en coordinación con los Ministerios de Relaciones Exteriores y de Economía y Finanzas Públicas.

⁶⁰Decreto Supremo N° 29894, Artículo 48 (ATRIBUCIONES DEL VICEMINISTERIO DE INVERSIÓN PÚBLICA Y FINANCIAMIENTO EXTERNO).

3.1.3.4.-Viceministerio de Presupuesto y Contabilidad Fiscal.⁶¹

Las atribuciones del Viceministerio, son las siguientes:

- Definir políticas de formulación presupuestaria en el marco macroeconómico y fiscal del Estado Plurinacional.
- Efectuar el control, seguimiento, recolección, análisis y evaluación de la ejecución presupuestaria, para la toma de decisiones durante el ejercicio fiscal.
- Evaluar la calidad de gasto público y el grado de cumplimiento de los objetivos y metas de los órganos y entidades del Sector público.
- Diseñar, Proyectar y Desarrollar las Normas de Gestión Pública.

3.1.3.5.-Servicio Nacional de Caminos.⁶²

El SNC tiene las siguientes atribuciones:

- Planificar el desarrollo de la Red Vial Fundamental, dentro de la normativa del Plan Maestro del Transporte establecido por el Ministerio de Desarrollo Económico.
- Contratar servicios de asesoramiento, consultoría o administración vial para la supervisión técnica de proyectos o de administración vial, para cumplir las condiciones de calidad de las actividades de conservación y de las obras que se ejecuten en la Red Vial Fundamental.
- Fiscalizar permanentemente las actividades y las obras de conservación, mantenimiento, rehabilitación, reconstrucción, mejora y construcción, así como los servicios de consultoría y de supervisión técnica que se realicen en la Red Vial Fundamental de carreteras, con el objeto que se cumplan las normas técnicas y los requisitos ambientales de calidad y de seguridad.
- Elaborar y proponer al Ministro de Desarrollo Económico las normas sobre seguridad vial, gestionar su aprobación ante las instancias competentes y poner en marcha acciones preventivas y correctivas en las carreteras de la

⁶¹BOLIVIA. Decreto Supremo N° 29894, 9 de febrero de 2009, Artículo 53 (ATRIBUCIONES DEL VICEMINISTERIO DE PRESUPUESTO Y CONTABILIDAD FISCAL).

⁶²BOLIVIA: Marco Institucional del Servicio Nacional de Caminos, DS N° 26336, Cap. II Art.6

Red Vial Fundamental, con el propósito de mejorar la seguridad, coadyuvando con otras instituciones públicas y privadas para dar solución a los problemas de accidentes de tránsito.

3.1.3.6.-Administradora Boliviana de Carreteras (ABC).⁶³

- La administradora Boliviana de Carreteras es una entidad de derecho público autárquica, con personalidad jurídica y patrimonio propios, y con autonomía de gestión técnica, administrativa, económica-financiera, de duración indefinida, bajo tuición del Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda.

⁶³Ley de Creación de la Administradora Boliviana de Carreteras (Ley N° 3507 de 27 de Octubre de 2006) Art.2.

Capítulo IV

Marco de Desarrollo de Objetivos

CAPITULO IV

4.-MARCO DEL DESARROLLO DE OBJETIVOS.

4.1.-Marco Práctico.

4.1.1.-Aspectos Generales.

El departamento de Cochabamba fue creado el 23 de enero de 1826 en la presidencia de del Mariscal Antonio José de Sucre. La fecha cívica es el 14 de septiembre en homenaje a la revolución emancipadora de 1810. La capital del departamento es la ciudad de Cochabamba que se encuentra en la provincia Cercado.⁶⁴

El departamento de Cochabamba se encuentra en la parte central de Bolivia, es el único departamento que no tiene límites internacionales, presenta una superficie de 55.631 Kilómetros cuadrados aproximadamente. Por estar ubicado en el centro del país, tiene una topografía variada que va desde la región de puna, seguida de yungas y los bosques interandinos, los bosques amazónicos hasta las sábanas inundables. El departamento de Cochabamba está rodeado por seis departamentos; al Norte su límite aún no está definido con el departamento de Beni, al Sur colinda con los departamentos de Potosí y Sucre, al Este limita con el departamento de Santa Cruz, y al Oeste con los departamentos de Oruro y La Paz.⁶⁵

4.1.1.1.-Contexto Socio-Cultural.

Las migraciones de las regiones marginales del área rural del departamento hacia otros países, hacia las ciudades y centros urbanos intermedios, resultan importantes de manera que este fenómeno se manifiesta de manera temporal y definitiva. Hacia el lado de Cochabamba provincia Cercado, los movimientos migratorios tienen un carácter temporal, por el cual los hombres en su mayoría se emplean en la construcción y las mujeres en labores de casa. En los últimos 11 años ha existido una

⁶⁴ PLAN DEPARTAMENTAL DE DESARROLLO ECONÓMICO Y SOCIAL (Agenda 21 – Cochabamba) Noviembre de 1995 Pág. 2-3.

⁶⁵ Atlas de potencialidades del Estado Plurinacional de Bolivia “Cochabamba”, 2009, Pág. 148.

disminución considerable de la emigración en el departamento con respecto a los datos de los anteriores censos, en el censo del año 1992 llega a 124.570, en el año 2001 llega a 185.844 y en año 2012 llega a 113.386.⁶⁶

De acuerdo a datos del Censo de 1992 el Departamento de Cochabamba registró una población de 1.110.205 habitantes, para el año 2001 la población asciende a 1.455.711 habitantes, el último censo consigna en sus datos un incremento de la población para 2012, con 1.762.761 habitantes registrados. La tasa de crecimiento intercensal entre el 2001 y 2012 es de 1,7.⁶⁷

4.1.1.2.-Contexto Económico.

“El Producto Interno Bruto (PIB) de Cochabamba fue el tercero más alto de país, al llegar a los 6.038 millones de dólares, con un crecimiento anual por encima del nacional, de 6%, (el PIB nacional fue de 4,2%).

De acuerdo con información del Instituto Boliviano de Comercio Exterior (IBCE), este crecimiento fue impulsado por el aporte de los sectores de la industria manufacturera (7,94%) y el comercio (7,88%).

En contraste con ese mejor desempeño, la minería tuvo un decrecimiento de 0,7% en 2018, luego de haber crecido 3,9% en 2017. La caída más notable fue la del sector hidrocarburífero, que decreció 4,3%, manteniendo la tendencia negativa de 2017.

Respecto a las exportaciones, Cochabamba concretó ventas externas de 434 millones de dólares en 2018, mientras que hasta julio de este año exportó 193 millones de dólares en productos, principalmente gas natural con un valor de 115,1 millones de dólares; luego, los aceites crudos de petróleo con un valor de 67,2 millones de dólares; urea granulada, con 67,1 millones de dólares; bananas, con 32,2 millones de la moneda extranjera; oro en bruto por 31,3 millones de dólares, y palmitos (10,7 millones de dólares).

⁶⁶PLAN DEPARTAMENTAL DE DESARROLLO HUMANO INTEGRAL DE COCHABAMBA. Pág. 23-24.

⁶⁷ IBDI. Pág. 20

Estos productos se dirigieron en mayor cantidad a Argentina, Brasil y Estados Unidos. Además de estos mercados, Cochabamba también colocó sus productos en destinos como Santa Lucía (aceites crudos de petróleo) Emiratos Árabes Unidos e India (oro).

De acuerdo con la Fundación Milenio, en este contexto y puesto que el mercado de Argentina es el principal destino de las exportaciones del departamento (más de una cuarta parte del total), cabe esperar una caída en los ingresos del departamento, como consecuencia de la agudización de la crisis del país vecino y su impacto en el comercio exterior de esta nación en 2019.”⁶⁸

4.1.1.2.1.-Economía del Departamento de Cochabamba.

“En las dos últimas décadas, la economía departamental mantuvo protagonismo dentro del escenario productivo, económico y exportador, situando a Cochabamba como la tercera economía regional en Bolivia. En 1988, la participación del departamento en el PIB nacional era superior al 18%, proporción que cayó ligeramente en el año 2005, hasta el 16,9%.

El crecimiento económico y el dinamismo del departamento se asientan en un aparato productivo relativamente diversificado entre actividades manufactureras, agrícolas y de servicios. Esta fortaleza se evidencia en la composición del crecimiento económico que, a pesar de no haber alcanzado las cifras aceleradas de los departamentos productores de hidrocarburos fue positivo, durante todo el período analizado, siendo el único departamento con tasas positivas de crecimiento del PIB desde 1988. Sin embargo, en la presente década se observó una desaceleración del crecimiento de la economía departamental, alcanzando, en promedio, el 1% anual. Ello se explica, principalmente, por los efectos de la erradicación de la coca, que derivó en la disminución de los flujos de demanda, y por la persistencia del contrabando, que afectó a la mediana y pequeña industria. Recién a partir de 2003, la economía departamental repuntó debido a la mayor explotación del petróleo, y la industria aceleró su crecimiento principalmente en rubros de maquila y turismo.

⁶⁸ Pagina siete: PIB de Cochabamba es el tercero más alto del país, 14 de septiembre de 2019.

A pesar de una estructura productiva con mayor diversificación, la desagregación sectorial revela que no todos los sectores tuvieron la misma dinámica a través del tiempo. Mientras la manufactura mantuvo su participación porcentual en el PIB cochabambino desde el año 1988 (alrededor del 24%), la agricultura cedió protagonismo al sector de los servicios (concentrado en los de carácter informal), revelando los efectos del crecimiento urbano, en detrimento de las actividades agropecuarias del área rural. El sector extractivo de hidrocarburos tuvo un importante avance en las últimas décadas, pasando de una participación de menos del 2% en 1988, hasta el 7% en 2005. Por su parte, el sector de construcción y el sector público experimentaron un descenso en el periodo analizado.

El potencial de la economía departamental, asociado al desarrollo de la manufactura, revela que este sector fue importante en términos de atracción de inversiones, tanto domésticas como extranjeras, en las dos últimas décadas. Los niveles de desarrollo humano y las potencialidades derivadas de los sectores manufactureros y de servicios indican que es factible un mayor desarrollo basado en la diversificación de las actividades de transformación.

Aunque en menor medida que en otros departamentos productores de hidrocarburos y recursos naturales no renovables, la actividad extractiva en Cochabamba es una fuente importante de recursos para el financiamiento del desarrollo de actividades productivas alternativas. Los recursos de hidrocarburos del departamento podrían impulsar el desarrollo sobre la base de la articulación productiva, especialmente del sector manufacturero”.⁶⁹

4.1.2.- Inversión Pública en Bolivia.

La inversión juega un rol importante en la economía boliviana en cual este va relacionado con el crecimiento económico; por lo cual las fuentes de inversiones y los sectores donde se invierte también juegan un rol importante para establecer una relación directa entre la inversión y el crecimiento. Esto está relacionado con los factores de eficiencia y productividad de los sectores económico, el grado de

⁶⁹ Objetivos del desarrollo del milenio de Cochabamba 2007 Pág. N° 15-18.

interacción que tiene con el resto de la economía y las características de las instituciones del país que permiten un desarrollo en la actividad económica.

La Inversión tiene un rol importante en el desarrollo del país; siendo de esta manera un medio para la provisión de infraestructura física, para impulsar la actividad productiva y el mejoramiento de las actividades de salud y educación, también es uno de los principales instrumentos para mejorar la eficiente asignación de los ingresos del país.

En los últimos veinte años La Inversión Pública atraviesa dos etapas, la primera que llega hasta en años 2004, donde el contexto internacional no era muy favorable y además las presiones sociales y las serias restricciones presupuestarias que estos estaban dirigidos a los sectores sociales. En la segunda etapa el estado juega un rol importante tanto en la inversión como en la distribución de las riquezas, también el contexto internacional juega un rol importante.

4.1.3.-Presupuesto de Inversión Pública en Infraestructura Vial del Departamento de Cochabamba.

4.1.3.1.-Programación y Ejecución del Presupuesto Inversión Pública del Sector de Infraestructura Vial.

En la Gráfica N° 1, se puede observar cómo es el comportamiento de la programación y de la ejecución del presupuesto de la Inversión Pública del Sector Infraestructura Vial del Departamento de Cochabamba, el análisis de estudio se hará para ambos periodos de estudio.

En el Primer Periodo denomina Modelo de Economía de Mercado, presenta una Programación Acumulada de Bs. 1.818 Millones en el año 1998 la programación desciende a Bs. 96 Millones y en la gestión 2005 asciende a Bs. 415 Millones (Ver Anexo N° 1).

La Programación del Presupuesto de Inversión Pública en la gestión 1998 alcanza a Bs. 99 Millones ascendiendo a Bs. 121 Millones en la gestión 2000, en la gestión

2002 la programación presupuestaria es de Bs. 330 Millones decreciendo hasta la gestión 2004 Bs. 178 Millones (Ver Anexo N° 1).

La Ejecución del Presupuesto de Inversión Pública en el primer periodo presenta un acumulado de Bs. 1.449 Millones; hay que tomar en cuenta que en la gestión 1999 la ejecución fue de Bs. 94 Millones siendo la cifra más baja del primer periodo; Para la gestión 2005 la ejecución tiene un incremento considerablemente de Bs. 399 Millones, en términos porcentuales la ejecución presupuestaria tuvo una mínima de 34% en el año 2003 y una máxima de 98% de la gestión de 2001 (Ver Anexo N° 1).

En el modelo de Economía de Mercado se puede evidenciar un comportamiento moderado con excepción del 2005. Asimismo, se puede observar que en la gestión 1998 no se destinó un Presupuesto de Inversión Pública a Servicios Departamentales de Caminos, debido a que estos no ejecutan Proyectos de Inversión.

“Entre otras medidas importantes del sector, la promulgación de la Ley de Concesiones de Obras Públicas de Transporte y su Reglamentación permitirán la participación del sector privado en un área tradicionalmente en manos del sector público. Adicionalmente, mediante el D.S.25134 se aprobó el Sistema Nacional de Carreteras, mediante el cual se centraliza el mantenimiento y administración de la Red Fundamental en el Servicio Nacional de Caminos (SNC)”.⁷⁰

“En los otros sectores, destaca la inversión en el Sector de Infraestructura (35% del total), donde el Sector Transportes concentra casi la totalidad de los recursos ejecutados en 1998 en Infraestructura, con un monto que asciende a \$us 152.7 millones y equivalen a 30.3% del total ejecutado en el año. Transportes se consolida, así como el rubro más importante dentro de la inversión pública sectorial, seguido por Saneamiento Básico que ejecutó un 16.3% del total de los recursos ejecutados en 1998”.⁷¹

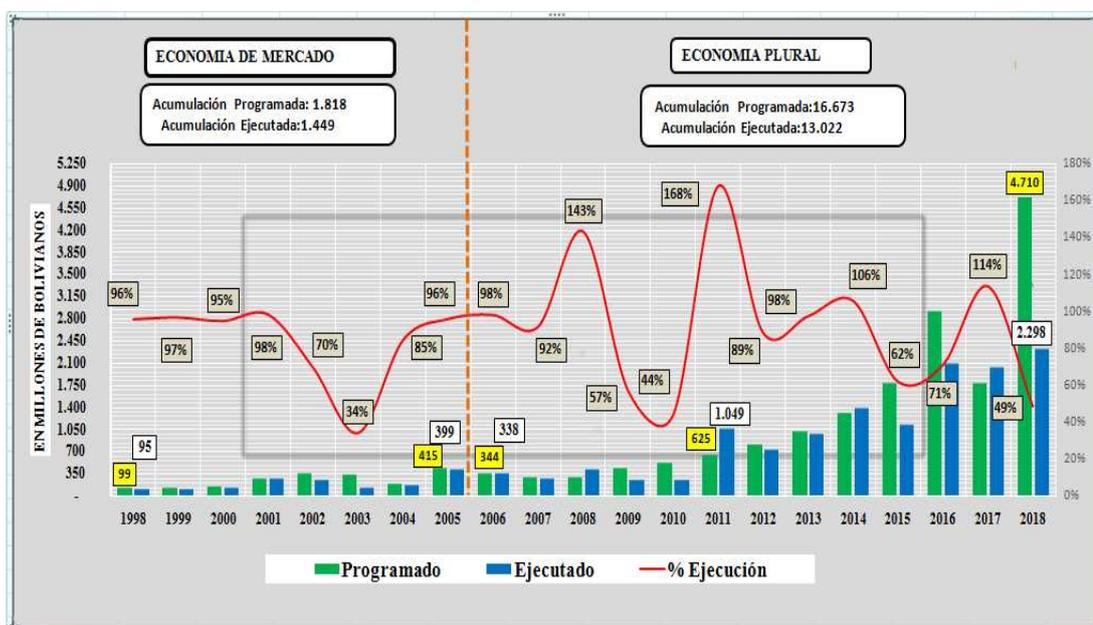
“En la gestión 2004 la Inversión Pública se concentró principalmente en los proyectos de infraestructura, Puesto que el objetivo fue crear un clima adecuado para

⁷⁰UDAPE “Bolivia: Evaluación de La Economía 1998” pg.6

⁷¹UDAPE “Bolivia: Evaluación de La Economía 1998” pg.14

la inversión privada y no en proyectos productivos directos. El nivel de Inversión Pública a septiembre de 2004 se incrementó en 45% respecto a la gestión anterior. Como consecuencia de ello, la importancia de ese sector aumento en el total de la Inversión Pública de 42,9% en 2003 a 53% en 2004”.⁷²

Gráfico N° 1: Programación y Ejecución del Presupuesto de Inversión Pública en el Sector Infraestructura Vial; 1998-2018 (millones de bs. y porcentajes).



Fuente: Viceministerio de Inversión Pública y Financiamiento externo VIPFE.
Elaboración Propia.

En el Segundo Periodo, se observa que la programación acumulada de los proyectos del Presupuesto de Inversión Pública del Departamento de Cochabamba es Bs. 16.673 Millones; en la gestión 2011, hay un incremento en la programación de Bs. 625 Millones, incrementándose para la gestión 2018 a Bs 4.710 Millones (Ver Anexo N° 1).

⁷² UDAPE “Informe Económico y Social 2004”. Pág. 13. 2005.

La Programación Presupuestaria para la gestión 2006 alcanza a Bs. 344 Millones, en el año 2007 y 2008, la programación desciende a Bs. 273 Millones y Bs. 278 Millones respectivamente, además se puede observar que va incrementando la programación en la gestión 2009 es de Bs. 421 Millones y en la gestión 2010 es de Bs. 501 Millones, para el 2012 la programación asciende a Bs. 791 Millones, en la gestión 2016 se presenta un incremento de Bs. 2.909 Millones y para el 2018 la programación es la más alta es de Bs. 4.710 Millones (Ver Anexo N° 1).

El Presupuesto de Ejecución para el Segundo Periodo alcanza un acumulado de Bs. 13.022 Millones, destacando que en la gestión 2010 fue la ejecución más baja en la Economía Plural, la Ejecución fue de Bs. 221 Millones; para el 2014 hay un incremento en la Ejecución de Bs 1.372 Millones y la ejecución para la gestión 2018 es de Bs. 2.298 Millones, representando los 49 puntos porcentuales en Ejecución (Ver Anexo N° 1 y 2).

Para la gestión 2006, la Ejecución Presupuestaria es de Bs. 338 Millones, que porcentualmente significa el 98% en la gestión 2007 en presupuesto de ejecución desciende a Bs. 251 Millones, en la gestión 2008 la ejecución es de 400 Millones y la Ejecución disminuye considerablemente en la gestión 2009 y 2010 q es de Bs. 221 Millones la ejecución más baja en la Economía Plural, para el 2010 hay un incremento de Bs. 1.049 Millones ascendiendo para el 2014 la ejecución de Bs. 1.372 Millones , para el 2016 es de Bs. 2.075 Millones, en 2017 es de Bs. 2.007 Millones y para la gestión 2018 la ejecución más alta es de 2.298 Millones alcanzando un porcentaje de Ejecución del 71%,114% y el 49% respectivamente (Ver Anexo N° 1).

Sin embargo, se puede observar en la gráfica N° 1 el comportamiento de la Ejecución del Presupuesto de Inversión Pública registrada en el primer y el segundo periodo, no son muy significativas, el cual son ejecutados con recursos que no son programados por el incumplimiento del Ciclo de Vida de los proyectos, donde el proyecto y su inversión debe tener la mayor rentabilidad y satisfacer las necesidades de la población.

Según el autor Sapag Chain para ellos el ciclo de vida de un proyecto comprende cuatro etapas: Idea, Preinversión, inversión y operación, por tanto, en las Normas Básicas del Sistema Nacional de Inversión Pública comprenden tres fases de ejecución: Preinversión, ejecución que comprende desde la decisión de ejecutar el proyecto de Inversión Pública hasta que se termina su implementación y el mismo puede iniciar su operación, siendo la última etapa del ciclo.

A partir de la gestión 2006 el comportamiento de la Inversión en Infraestructura Vial aumenta lentamente, el gobierno autoriza a las gobernaciones hacer el uso de los recursos que se encuentren en sus cuentas Bancarias para financiar Proyectos de Inversión.

Hay que destacar que en el segundo periodo se prioriza en primer lugar la ejecución presupuestaria al Sector Infraestructura especialmente a proyectos de construcción de carreteras.

“A finales del 2006, el Estado asume un rol importante en el Subsector Transporte, a través de una reestructuración institucional en el Sector y la creación de empresas Públicas dedicadas a la actividad del Transporte. En este contexto mejoró la coordinación entre los distintos niveles de gobierno las empresas Públicas se Ejecutó una mayor cantidad de obras respecto a periodos pasados debido a una mejora en la eficiencia de los ejecutores de la Inversión.

Una de las reformas más significativas fue la reestructuración del ex - Servicio Nacional de Caminos, a fin de otorgarle una nueva imagen como institución rectora del sistema vial nacional y mayor transparencia en su desempeño. Para ello se dispuso la creación de la Administradora Boliviana de Carreteras - ABC con la responsabilidad de planificar y gestionar la Red Vial Fundamental. Otra reforma importante en el Subsector Transporte fue la recuperación del Estado de la administración de los peajes y pesajes, a través de la creación de la entidad pública Vías Bolivia”.⁷³

⁷³ UDAPE Diagnósticos Sectoriales Transporte TOMO 4 Pág.7.

“En consecuencia en el rol protagónico que asume el Estado en el sector, por primera vez en la historia de Bolivia se efectúa la promulgación de la ley General de Transportes, Ley N° 165 de 16/08/2011. En la ley establecen los lineamientos generales para el crecimiento del sector y mejoramiento de la infraestructura necesaria para la presentación de los servicios de cada modalidad de transporte”.⁷⁴

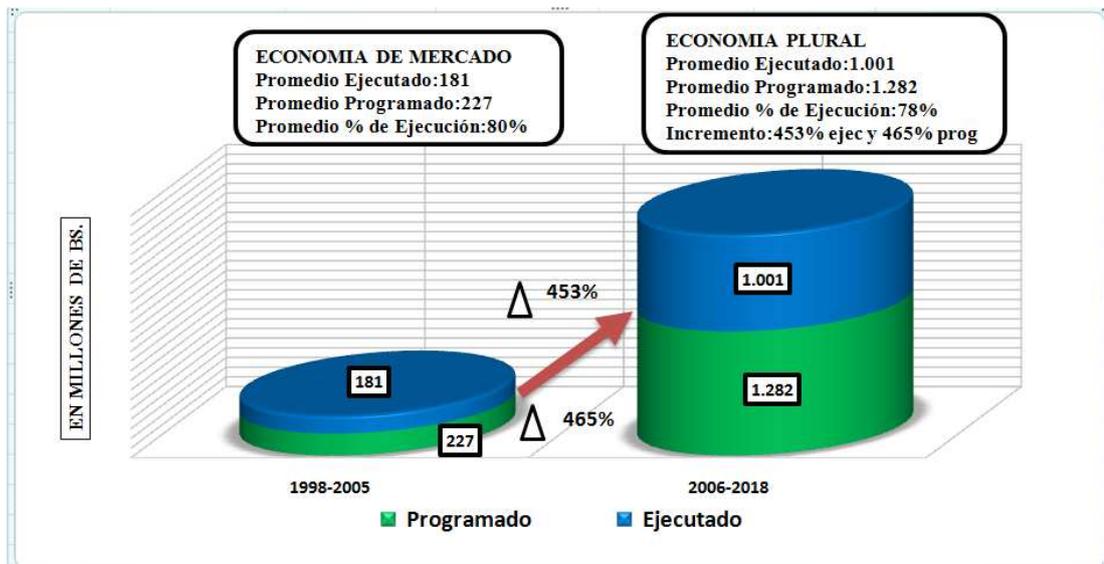
“Durante las últimas décadas, el Estado boliviano ha demostrado un fuerte compromiso con el desarrollo de la infraestructura nacional, haciendo inversiones récord en puentes, aeropuertos, carreteras y proyectos de electrificación. El año 2014, el 37,5% del presupuesto general del Estado (US\$ 1.695 millones) se destinó a la infraestructura. Esta inversión comprendió el 4,5% del PIB de Bolivia, una inversión alta en comparación con el 3,0% del PIB que se registra como inversión media para infraestructura en América Latina”.⁷⁵

⁷⁴ IBDI Pág. 7

⁷⁵ FUNDACIÓN ALTERNATIVAS. Alyssa Chan, Clínica de leyes y políticas alimentarias de Harvard, Julio 2017.

4.1.3.1.1.- Comparación de Periodos.

Gráfico N° 2: Comparación Promedio de la Programación y Ejecución del Presupuesto de Inversión Pública del Departamento de Cochabamba; 1998-2018 (Millones de bs. y Porcentaje).



Fuente: Viceministerio de Inversión Pública y Financiamiento externo VIPFE.
Elaboración Propia.

En el Gráfico N° 2, se observa que durante el Primer Periodo denominado Economía de Mercado comprendido desde 1998 a 2005, la Programación Promedio del Presupuesto de Inversión Pública del Departamento de Cochabamba es de Bs. 227 Millones y con una Ejecución Promedio es de Bs. 181 Millones, representando el 80% de su ejecución. (Ver Anexo N° 2)

En el Segundo Periodo, denominado Modelo de Economía Plural la Programación Promedio asciende drásticamente a Bs. 1.282 Millones, se puede observar en la gráfica que la Ejecución Promedio 1.001 Millones, que significa el 78% de ejecución (Ver Anexo N° 2). Se puede evidenciar que la inversión en los proyectos del sector de infraestructura vial durante el Segundo Periodo tiene un incremento de cinco veces más que en el Primer Periodo.

Si comparamos ambos periodos, la Ejecución del Presupuesto de Inversión Pública en términos porcentuales en el Primer Periodo es de 80% y en el Segundo Periodo es de 78% en el cual existe diferencia del 2% en ambos periodos, alcanzando un buen nivel de Ejecución Presupuestaria. Es decir que el Sector Público juega un rol importante ya que tiene un compromiso con la economía del Departamento de Cochabamba y es Eficaz en la Gestión Pública para cumplir las metas trazadas que se ha propuesto (Ver Anexo N° 2)

En comparación, el Porcentaje de la Programación en el Primer Periodo y el Segundo Periodo es de 465%; la ejecución presenta una diferencia porcentual de 453% observando que en el Segundo Periodo de estudio se incrementa la Programación y la Ejecución del Presupuesto de Inversión Pública.

4.1.3.2.-Nivel de Ejecución de los Proyectos del Presupuesto de Inversión Pública del Sector Infraestructura Vial Por Tipo de Financiamiento.

Para el Ministerio de Planificación del Desarrollo establece que para ejecutar un programa y/o proyecto se requiere de organismos con recursos financieros (dinero), el cual puede ser de origen interno y externo.

Según el clasificador presupuestarios existen dos organismos:

Los Organismos Financiadores Internos, tienen el propósito de identificar los tipos específicos de financiamiento de gobierno, las fuentes de financiamiento son: Regalías, Transferencias del TGN, IDH, Recursos propios, etc.

Los Organismos Financiadores Externos, tienen el propósito de identificar a los organismos internacionales y países extranjeros que conceden préstamos y/o donaciones, las fuentes de financiamiento tiene la siguiente desagregación: Organismos Multilaterales, Organismos Bilaterales Gobiernos Extranjeros y Otros Organismos Financiadores Externos.

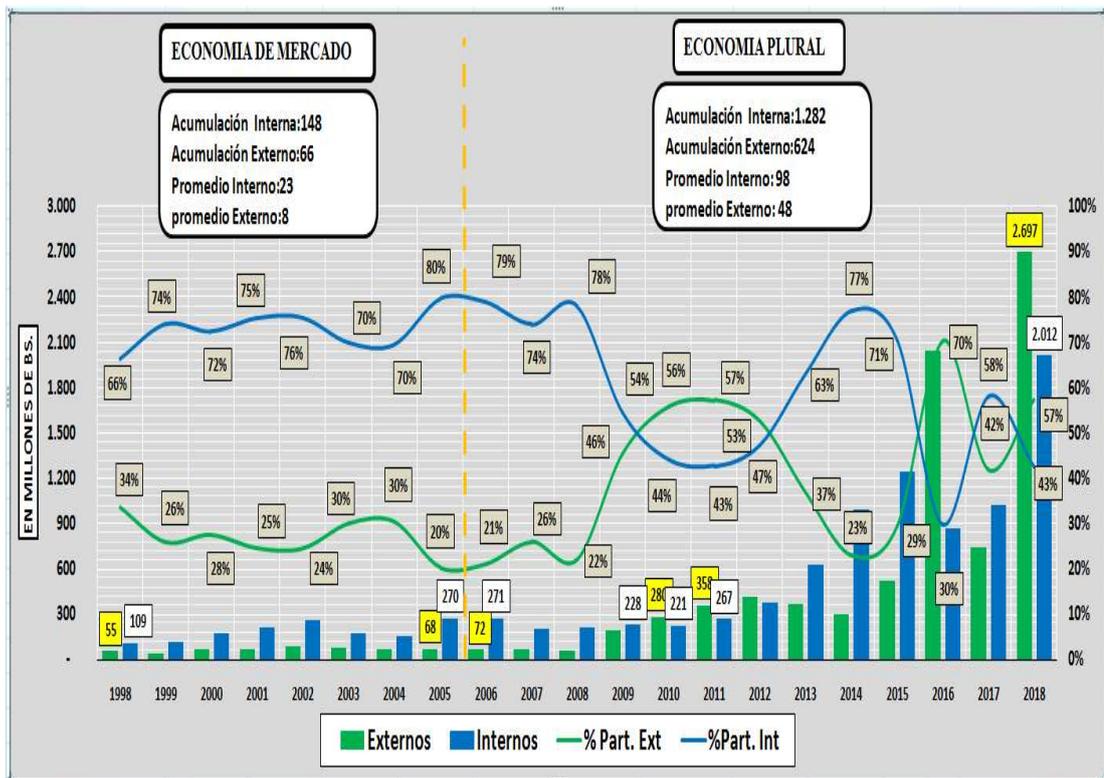
TABLA 1: Estructura de Fuentes de Financiamiento

TABLA N° 1	
ESTRUCTURA DE FUENTES DE FINANCIAMIENTO	
RECURSO	FUENTE DE FINANCIAMIENTO
EXTERNO	Organismos Multilaterales Organismos Bilaterales Gobiernos Extranjero Otros Organismos Financiadores Externos
INTERNO	Tesoro General de la Nación Tesoro General de la Nación-Papeles Impuesto Directo a los Hidrocarburos Impuesto Especial a los Hidrocarburos y sus Derivados Regalías
Fuente: Clasificador Presupuestario 2018	
Elaboración Propia	

“La inversión pública boliviana ha experimentado una evolución en cuanto a las fuentes de financiamiento de estos, al efecto el nuevo modelo económico adoptado por Bolivia en el periodo 2005-2014 ha producido importantes cambios macroeconómicos en el país que han repercutido positivamente en la dependencia hacia estos recursos por parte de la inversión pública boliviana, importante y a la vez necesaria para poder contribuir al crecimiento de su economía, otrora el mendigo de la América latina, y hoy un modelo de desarrollo económico. Para ello, el modelo keynesiano adoptado en Bolivia ha logrado aportar positivamente hacia el crecimiento económico, al extremo de que la inversión pública llego a representar el 18,2 % del PIB en 2012¹, cabe mencionar que hacia el 2006 la inversión alcanzaba a \$us 8.000 millones y en la actualidad a \$us 32.000 millones”⁷⁶

⁷⁶Financiamiento de la inversión pública boliviana y sus perspectivas futuras, Cesar Manuel Romero Arnez. 2015

Gráfico N° 3: Ejecución de los Proyectos del Presupuesto de Inversión Pública del Sector Infraestructura Vial por Tipo de Financiamiento; 1998-2018 (Millones de bs.)



Fuente: Viceministerio de Inversión Pública y Financiamiento externo VIPFE.
 Elaboración Propia.

4.1.3.2.1.-Presupuesto de Inversión Pública con Financiamiento Interno.

En la Gráfica N° 3 se puede observar que el comportamiento de la Ejecución de Proyectos con Financiamiento Interno y Externo durante el primer periodo (Economía de Mercado) se puede verificar que el Financiamiento Interno presenta una tendencia oscilante, observando que la Ejecución Acumulada es de Bs. 148 Millones y un Promedio de Ejecución de Bs. 23 Millones; hay que destacar que en la

gestión 2002 hay una creciente Ejecución Bs. 260 Millones que representa el 76 % y una disminución del Financiamiento Interno de la Gestión 2003 de bs. 178 millones llegando a representar el 70% en puntos porcentuales (Ver Anexo N° 3).

La Ejecución Presupuestaria para la gestión 1998 es Bs. 109 Millones que representa el 66%, aumentando su ejecución Bs. 120 Millones; en el 2004 la ejecución fue 150 Millones creciendo para el 2005 la participación de los 80 puntos porcentuales siendo la más alta participación con una ejecución de Bs. 270 Millones (Ver Anexo N° 3).

En el Primer Periodo se puede verificar que tiene una tendencia cíclica debido que la Inversión Pública tiene un retraso en las transferencias que hace el gobierno central también hay que hablar que en ese periodo hay una dependencia de los flujos de cooperación externa, en el cual existe para ese entonces un alto nivel de Endeudamiento.

“Hasta diciembre de 1998, la inversión ejecutada del sector público alcanzó a \$us 504.7 millones (5.9% del PIB), que representa el 82.3% del Programa de Inversión Pública para esa gestión”.⁷⁷

“La mayor fuente de financiamiento de la inversión pública ejecutada en 1998 provino de Recursos Internos (58%), dentro de los cuales se destacaron los recursos provenientes de Coparticipación Municipal (47% de los Recursos Internos), a raíz del proceso de descentralización”.⁷⁸

“En el 2000, el objetivo de política fiscal fue garantizar la estabilidad macroeconómica a través de un presupuesto que propicie el ahorro público, la reducción del gasto corriente y el incremento de la inversión, en especial la social. Sobre la base de estos lineamientos la política fiscal tuvo que reaccionar a los siguientes hechos: incremento acelerado del precio internacional del petróleo que

⁷⁷ UDAPE, BOLIVIA: Evaluación de la Economía 1998 Junio 1999. Pág. 13.

⁷⁸ IBDI Pág. 13.

afectó a los precios internos, presiones sociales y peticiones del sector privado para adoptar medidas que permitan reactivar la economía”.⁷⁹

El Financiamiento de los Recursos Internos fue mayor en el año 2002 esto se deba que hay un incremento en los recursos provenientes del TGN y hay un incremento significativo en al año 2005, donde se puede observar que en Cochabamba empieza a registrar cifras mayores que son provenientes del IDH.

En la Grafica N° 3, en el Segundo Periodo se puede verificar que la Ejecución Acumulada de los Recursos Internos son Bs. 1.282 Millones y un promedio de Bs. 98 Millones.

En el año 2007 el Financiamiento Interno Registra una cifra de Bs. 201 Millones el cual representa la cifra más baja del Segundo Periodo con una participación del 74 % en el año 2018 presenta un incremento considerable de Bs. 2.012 Millones representando el porcentaje el 43% de la participación (Ver Anexo N° 4).

Se puede apreciar que hay un incremento en el Presupuesto de Inversión Pública que es destinado al Sector Infraestructura Vial y va paralelamente el Financiamiento Interno destinado a este Sector Presenta una tendencia decreciente a partir del año 2006 estos recursos disminuyen hasta el 2010 de Bs. 271 Millones a Bs. 221 Millones, sin embargo en el año 2011 se puede observar que se va recuperando a Bs. 267 Millones representando con una participación de 43% y a partir de los posteriores años se va incrementando llegando en la gestión 2015 a Bs. 1.249 Millones y posteriormente en el año 2016 hay una disminución de Bs. 864 Millones pero ya en los años siguientes se vuelve a recuperar llegando en la gestión 2017 a Bs. 1.024 Millones el cual representa en porcentajes 71%, 305 y 58% (Ver Anexo N° 3).

“La evolución de la tendencia del Presupuesto de Inversión Pública con Financiamiento Interno fue creciente en general al finalizar el periodo, gracias a los recursos provenientes del IDH que se incrementan por la Nacionalización de los Hidrocarburos donde los Departamento de Tarija y Santa Cruz fueron los más

⁷⁹ UDAPE, BOLIVIA: Evaluación de la Economía 2000 Junio 2001. Pág 26

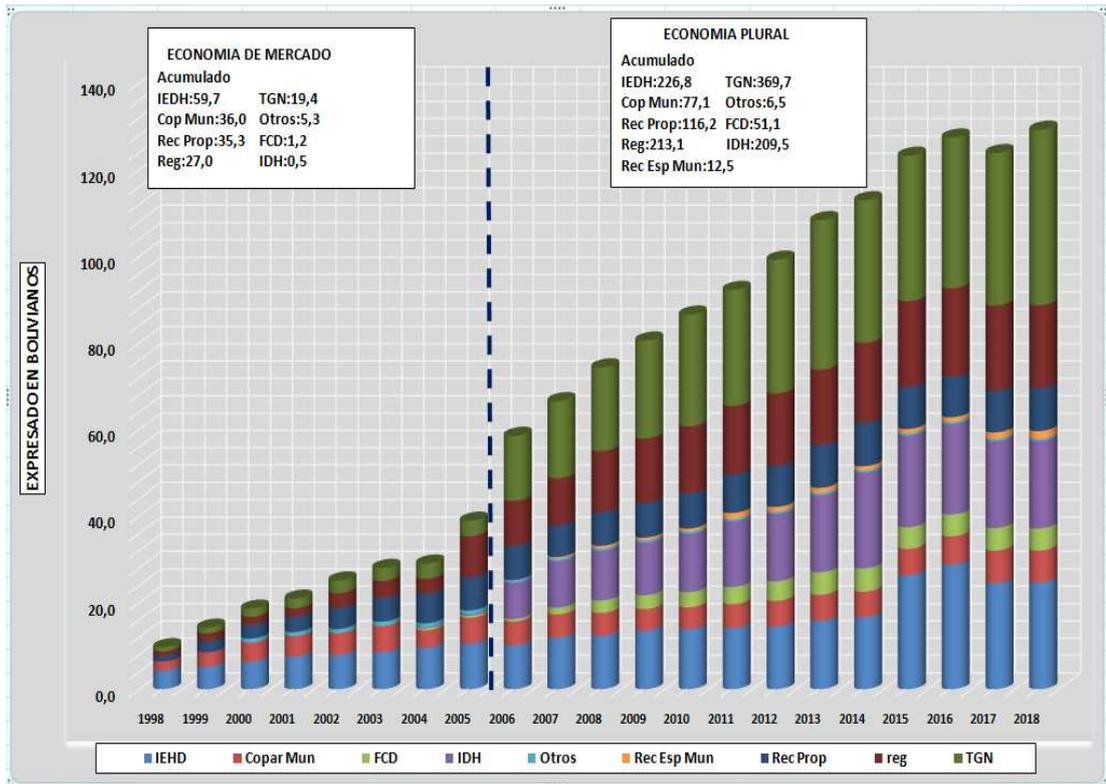
beneficiados., con algunas variaciones. Para recordar la renta petrolera en el país alcanzó los 5.500 millones de dólares en 2014², según (YPFB), evaluando el tema, cabe mencionar que en 2005 la renta petrolera registraba apenas 600 millones de dólares junto al Impuesto Directo a los Hidrocarburos (IDH), al cierre fiscal 2014 estos ingresos alcanzaron 5.550 millones, producto de la nacionalización de los hidrocarburos. Al ser un país que depende en gran medida de la renta petrolera no podemos dejar de observar la gravitación que ejercen estos recursos sobre nuestros ingresos y en consecuencia sobre la Inversión Pública Nacional”.⁸⁰

“Los nuevos ingresos por el IDH es corregida en el DS 28421 promulgado el 21 de octubre de 2005, que nuevamente interpreta la Ley 3058, asumiendo que los ingresos departamentales por el IDH son propiamente tales y no corresponden sólo a las prefecturas, de tal manera que del 100% de dichos ingresos se realice una repartición entre prefecturas, municipios y universidades”.⁸¹

⁸⁰ Romero Arnez Cesar Manuel, “Financiamiento de la Inversión Pública Boliviana y sus perspectivas Futuras” 2015.

⁸¹Revista Petro Press, "La falsa disputa de las prefecturas por los ingresos del IDH"

Gráfico N° 4: Ejecución de los Proyectos del Presupuesto de Inversión Pública del Sector Infraestructura Vial por Organismos con Financiamiento Interno; 1998-2018 (Expresado en bs.)



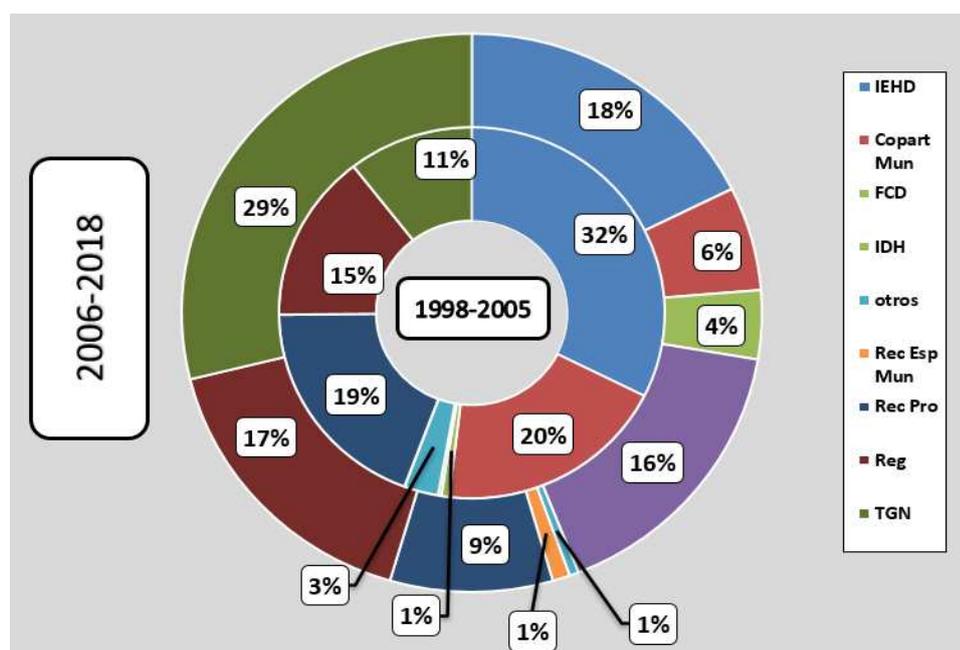
Fuente: Viceministerio de Inversión Pública y Financiamiento externo VIPFE.
Elaboración Propia.

En la Grafica N° 4, durante el primer periodo 1998-2005 se puede verificar que el principal Organismo Financiador hacia el Departamento de Cochabamba es el IEHD con una acumulación de 59,7 Millones, hay que resaltar que en el año 1998 es el más bajo con Bs. 4,3 Millones y el año 2005 es el más alto con un máximo de Bs. 10,5 Millones; el segundo Organismo Financiador es la Coparticipación Municipal el cual representa una acumulación de Bs. 36,0 millones con un mínimo de Bs.2,1 Millones en el año 1998 y un máximo en el año 2003 en Bs. 6,1 Millones y en el Tercer Organismo financiador es de Recursos Propios con un acumulado de Bs. 35,3

Millones, el cual presenta un mínimo de Bs. 1,2 Millones en el año 1998 y un máximo en al año 2005 en Bs. 7,7 Millones.

En el Segundo Periodo 2005-2018 (Economía Plural), el Presupuesto de Inversión Ejecutado con Recursos Internos el Primer Organismo Financiero es el TGN con una acumulación de Bs. 369,7 Millones, con un valor mínimo de Bs. 15,0 Millones en el 2006 y un máximo de Bs. 40,5 Millones. El Segundo Organismo Financiero es el IEHD con una acumulación de 226,8 Millones en el cual el más bajo es 2006 con Bs. 10,1 Millones y el máximo es de Bs. 24,6 Millones en la gestión 2018 y finalmente el Tercer Organismo Financiero es el IDH con una acumulación de Bs. 209,5 Millones, en el año 2006 tuvo un mínimo de Bs. 8,4 Millones y un máximo de Bs. 20,2 Millones en el año 2018.

Gráfico N° 5: Comparación en Promedio de la Ejecución de los Proyectos del Presupuesto de Inversión Pública del Sector Infraestructura Vial por Organismos con Financiamiento Interno; 1998-2018 (Porcentajes).



Fuente: Viceministerio de Inversión Pública y Financiamiento externo VIPFE.
Elaboración Propia.

En la Grafica N° 5 del departamento de Cochabamba la Ejecución durante el Primer Periodo 1998-2005, muestra un 32% de participación del IEHD, el 20% de la Coparticipación Municipal seguido de Recursos Propios con 19% a si mismo 15% de Regalías, un 11% de TGN luego seguido de un 3% de Otros, y el Fondo Compensatorio Departamental con 1% y IDH y el Recursos Específicos de las Municipalidades con una participación del 0%.

Durante el Segundo Periodo, se presenta una significativa ejecución con recursos con el TGN representando el 29 %; seguido IEHD con un porcentaje de 18%; Regalías con un 17%; incrementando su participación el IDH con 16%; Recursos Propios disminuye a 9% seguido de la Coparticipación Municipal 6%; un incremento de la no tan significativo del Fondo Compensatorio Departamental en 4% y del 1% de Recursos Específicos de las Municipalidades y Otros.

En el Segundo Periodo los promedios Generales en la Grafica N° 5, se puede verificar que la Ejecución del Presupuesto de Inversión Pública con los Recursos Internos su principal financiador es el TGN que aparece en este segundo periodo en tanto disminuyendo la participación de IEHD en un 18%.

4.1.3.2.2.-Presupuesto de Inversión Pública con Financiamiento Externo.

En la Gráfico N° 3 se muestra el comportamiento de la Ejecución de los Proyectos con Financiamiento Interno y Externo. Durante la Economía de Mercado de 1998-2005 se puede notar que el financiamiento externo presenta una tendencia ascendente, observándose una Ejecución Acumulada es de Bs. 66 Millones y un promedio en ejecución de Bs. 8 Millones; resaltando que la creciente ejecución Bs. 84 Millones en la gestión de 2002 que representa el 24%, y la drástica disminución de Bs. 68 Millones en la gestión 2005 llegando a participar el 20% en puntos porcentuales (Ver Anexo N° 3).

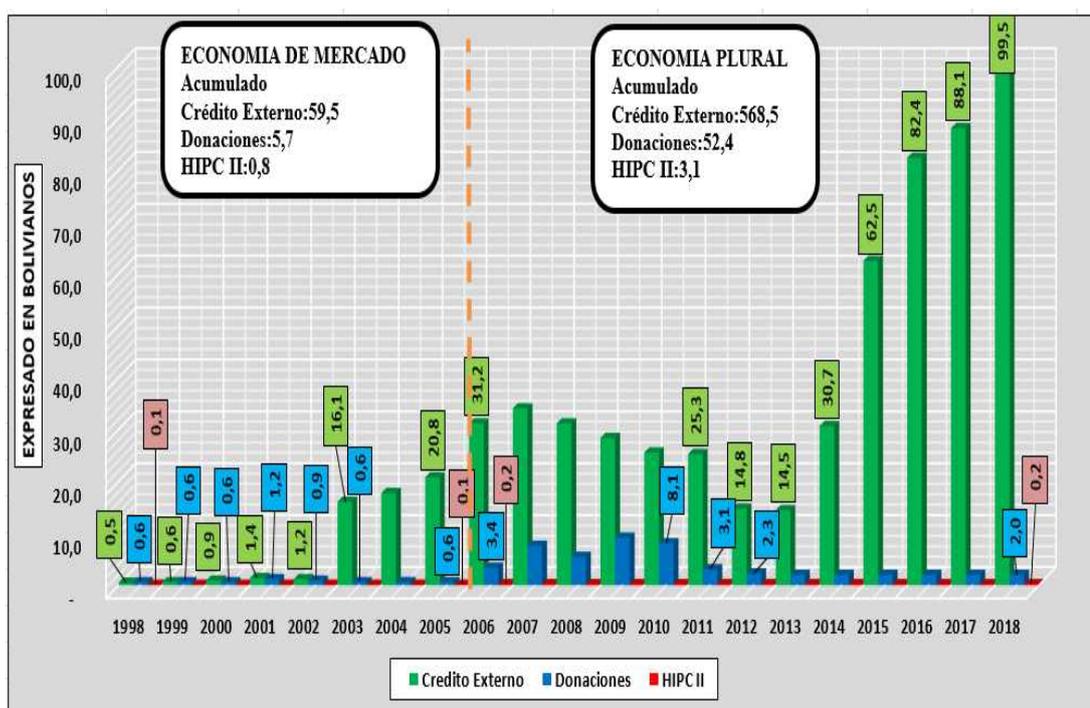
La ejecución presupuestaria en la gestión 1998 fue de Bs. 55 Millones que representa el 34%, disminuyendo su Ejecución en Bs. 41 Millones en 1999; La gestión 2000 presentó una ejecución de Bs. 66 Millones creciendo a Bs. 84 Millones en 2002 con

una participación del 24% y disminuyendo para el año 2005 en Bs. 68 Millones con una participación de 20% la más baja del primer periodo.

En la Gráfica N° 3, se puede observar al Segundo Periodo Economía Plural 2006-2018 se puede notar que el Financiamiento externo presenta un tendencia lineal ascendente hasta la gestión 2015, existe una leve caída en el gestión 2016 y luego asciende drásticamente hasta el año 2018, se puede observar que la ejecución acumulada en recursos externos de Bs. 624 Millones y un promedio de Bs. 48 Millones; En el año 2008 el Financiamiento Externo registra Bs. 61 Millones, que representa el punto mínimo del segundo periodo con una participación del 22%; en la gestión 2018 representa un considerable ascenso de Bs. 2.697 Millones representando el 57% de participación la más alta del segundo periodo (Ver Anexo N° 4).

Se puede observar un notable incremento del Presupuesto de Inversión Pública destinado al Sector Infraestructura Vial y paralelamente el Financiamiento Externo destinado a este Sector presenta una tendencia cíclica. El año 2006 tienen una participación del 21% con Bs. 72 Millones. A partir del año 2007 estos recursos decrecen hasta el 2008 de Bs. 70 Millones a Bs. 61 Millones, sin embargo, en el año 2009 se presenta un incremento hasta el 2015 de Bs. 195 Millones a Bs 520 Millones, representando una participación de 46% y 21% respectivamente del Total de los Recursos del Presupuesto de Inversión Pública asignado al Sector Infraestructura Vial (Ver Anexo 3).

Gráfico N° 6: Ejecución de los Proyectos del Presupuesto de Inversión Pública del Sector Infraestructura Vial por Organismos con Financiamiento Externo; 1998-2016 (Millones de Bs.)



Fuente: Viceministerio de Inversión Pública y Financiamiento externo VIPFE.
Elaboración Propia.

En el Primer Periodo Economía de Mercado 1998-2005: El Gráfico N° 6, se puede observar entre las tres fuentes de financiamiento. El que aporta más es el Crédito Externo presenta una tendencia ascendente, con una mayor participación en este periodo, alcanzando un valor máximo en el 2005 de Bs. 20,8 Millones y un mínimo el año 1998 de Bs. 0.5 Millones.

En la gráfica N° 7 refleja que este financiador se lo obtiene generalmente de la Corporación Andina de Fomento (CAF) con un acumulado de Bs. 27,8 Millones, en segundo lugar de la Agencia Internacional de Fomento (AIF) con un acumulado de Bs. 18,4 Millones, seguido por el Fondo Financiero para el Desarrollo de la Cuenca del Plata (FONDPLATA) con un acumulado de Bs. 3,6 Millones, y finalmente por el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) con un acumulado de Bs. 3,3 Millones.

“Financiamiento que obtienen el Tesoro General de la Nación, los Gobiernos Autónomos Departamentales, Municipales e Indígena Originario Campesino, Universidades Públicas, las Empresas Públicas y las Instituciones Financieras Públicas por concepto de préstamos monetizables y no monetizables obtenidos de organismos, países y de la banca privada internacional mediante la suscripción de convenios de crédito bilaterales y multilaterales”.⁸²

Las Donaciones Externas es la segunda fuente de financiamiento con una participación acumulada de Bs. 5,7 Millones, su máximo valor es de Bs. 1.186 Millones el 2001 y el mínimo de Bs. 0,6 Millones en 1999, tiene origen de ser financiada esencialmente por la Agencia de Cooperación Internacional del Japón en el Primer Periodo con más del 90% (Ver Anexo 5).

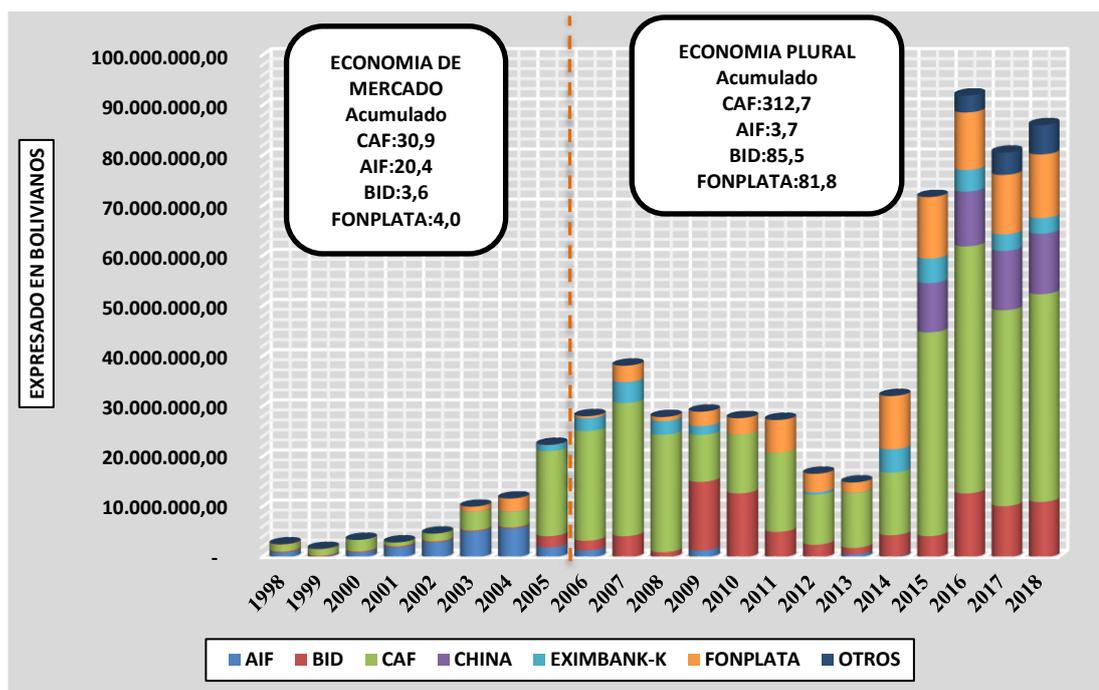
“De los recursos HIPC II, Cuenta Especial Dialogo 2000, son para el mejoramiento de la calidad de los servicios de educación escolar pública. El resto para la salud e infraestructura productiva y social (Ley 2235 Del Dialogo Nacional 2000)”⁸³, este fondo fue creado con el fin de aliviar a los países pobres altamente endeudados.

El HIPC II tuvo una participación acumulada de 0,8 Millones en el primer periodo, su máximo valor es de Bs. 0,1 Millones en el año 2005 y un mínimo de Bs. 0,1 Millones en el año 1998. (Ver anexo 5)

⁸² Clasificador Presupuestario 2017. Pág. 122.

⁸³ Financiamiento del Sector Educación en Bolivia 2011-2013 Fundación Jubileo Pág. 13

Gráfico N° 7: Ejecución de los Proyectos del Presupuesto de Inversión Pública del Sector Infraestructura Vial por Organismos Financiadores del Crédito Externo; 1998-2018 (Expresado en Bolivianos de Bs.)



Fuente: Viceministerio de Inversión Pública y Financiamiento externo VIPFE.
Elaboración Propia.

“Durante el periodo 1985-2005, se formuló y aplicó un Programa macroeconómico, este fue el Programa de Ajuste Estructural cuyos lineamientos fundamentales estaban orientados por el Fondo Monetario Internacional y el Banco Mundial. Con el Programa de Ajuste Estructural, se redujo la tasa de inflación en el país y se observó un incremento del PIB, se sentaron las bases jurídicas, para atraer IED. Las metas propuestas se cumplieron a cabalidad, se logró la estabilidad macroeconómica, pero con un alto costo social, se redujo drásticamente la burocracia estatal (proceso de relocalización) cuya consecuencia fue el surgimiento del sector informal.”⁸⁴

⁸⁴ Banco Central de Bolivia, Primer Encuentro de Economistas de Bolivia “EL CONSENSO DE WASHINGTON Y LA INVERSIÓN EXTRANJERA DIRECTA EN BOLIVIA”.

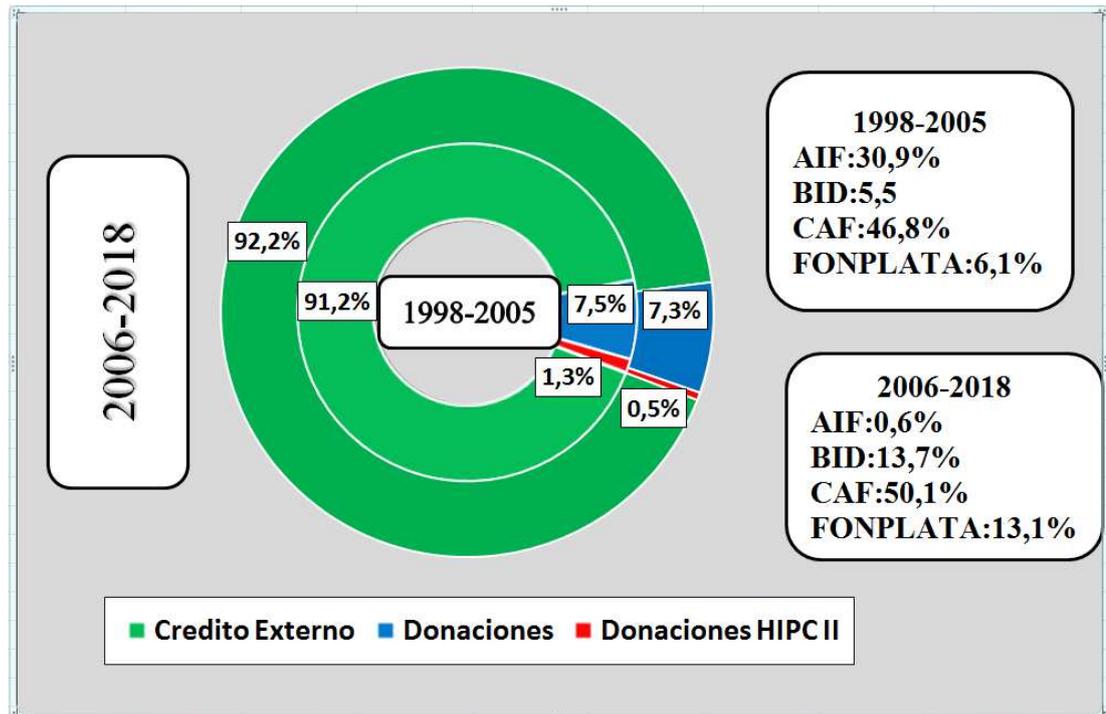
Segundo Periodo (2006-2018): En la Gráfica N° 6 se puede observar que tiene una tendencia cíclica en el Crédito Externo, con una mayor participación en este periodo, con un acumulado de Bs. 568,5 Millones, alcanzando un valor máximo en el 2018 de Bs. 99,5 Millones y un mínimo el año 2013 de Bs. 14,5 Millones.

En la Gráfica N° 7 se puede observar que este financiamiento se lo obtiene generalmente de la Corporación Andina de Fomento (CAF) con un acumulado de Bs. 312,7 Millones, en segundo lugar el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) con un acumulado de Bs. 85,5 Millones, seguido por el Fondo Financiero para el Desarrollo de la Cuenca del Plata (FONDPLATA) con un acumulado de Bs. 81,8 Millones, y finalmente por Agencia Internacional de Fomento (AIF) con un acumulado de Bs. 3,7 Millones. Hay que destacar que durante los cuatro últimos años se aprecia un nuevo organismo de financiamiento que es China. Con un acumulado de 40,6 Millones (Ver Anexo 5).

Las Donaciones Externas es la segunda fuente financiamiento con una participación de menos del 10%. Reflejando un acumulado de Bs. 5,0 Millones, su máximo valor en el primer periodo en el segundo periodo llega a un acumulado de Bs. 35,6 Millones tiene como origen de ser financiado esencialmente por la Unión Europea en el Segundo Periodo con más de Bs 41,2 Millones.

Las Donaciones HIPC II tuvieron una participación en este segundo periodo con un acumulado de Bs. 3,1 Millones, alcanzo un máximo el año 2018 con Bs. 0,9 Millones con un mínimo en el 2006.

Gráfico N° 8: Comparación en Promedio de la Ejecución de los Proyectos del Presupuesto de Inversión Pública del Sector Infraestructura Vial por Organismos con Financiamiento Externo; 1998-2018 (Porcentajes)



Fuente: Viceministerio de Inversión Pública y Financiamiento externo VIPFE.
Elaboración Propia.

En la Gráfica N° 8, el Departamento de Cochabamba en la Ejecución durante el primer periodo de 1998-2005, se puede observar que el 91,2% es de la participación del Crédito Externo, el 7,5 % de Donaciones externas, seguido de Donaciones HIPC II con un 1,3% en Promedio.

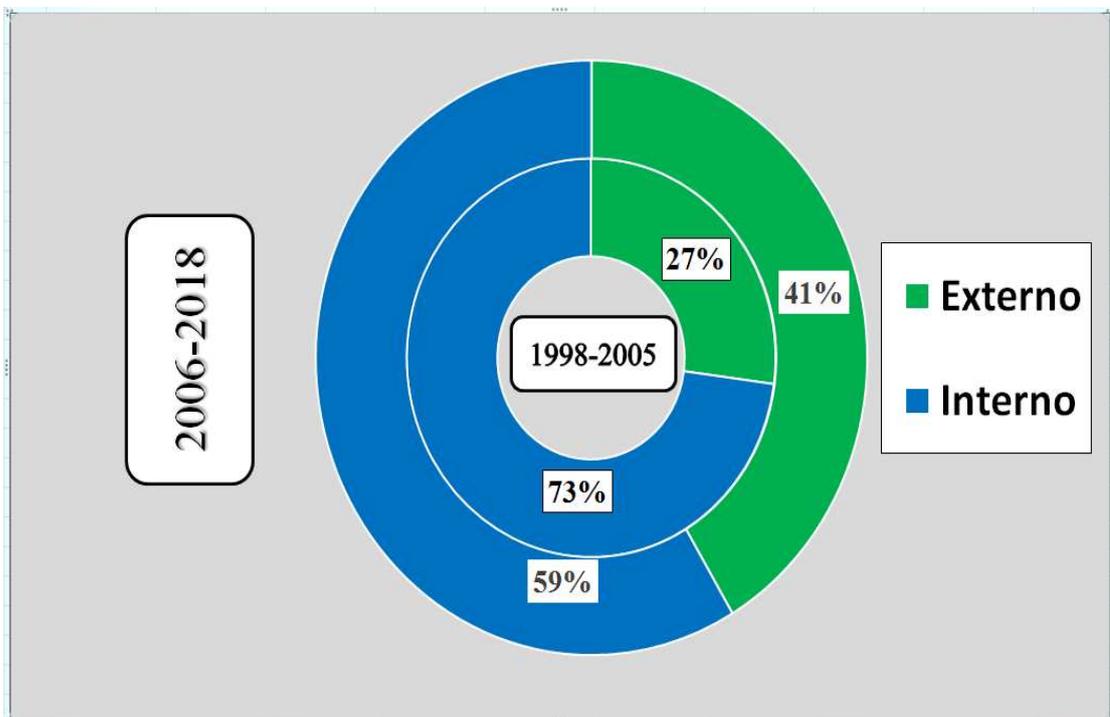
Durante el Segundo Periodo, se presenta una significativa ejecución con recursos del Crédito Externo representando el 92,2%; seguido de Donaciones Externas con un 7,3 % y Donaciones HIPC II con un 0,5%.

Hay que recalcar que en términos monetarios en el segundo periodo fue el de mayor crecimiento en cuanto a la ejecución de proyectos de infraestructura vial con recursos externos, cuando se realiza una comparación porcentual en cuanto a la fuente de

financiamiento del Crédito Externo se puede verificar que es de 92,2% que hay una diferencia del 1% no mucho del primer periodo donde esta fuente aporta con un 91,2% del total de recursos externos.

Pero si verificamos quienes son los principales organismos financiadores en el primer periodo en cuanto a crédito externo son: la Corporación Andina de Fomento CAF y la Agencia Internacional de Fomento AIF son las que tienen un mayor porcentaje de participación del 77,7% del total de los créditos externos. En el segundo periodo los principales organismos financiadores, cambia la dinámica que es la CAF, BID y FONDPLATA quienes financian un total 76,9% del total de los recursos externos para ejecución de proyectos, el principal organismo financiador es la CAF el cual representa más del 50% de la inversión total del segundo periodo.

Gráfico N° 9: Comparación en Promedio de la Ejecución de los Proyectos del Presupuesto de Inversión Pública del Sector Infraestructura Vial por Tipo de Financiamiento; 1998-2018 (Porcentajes)



Fuente: Viceministerio de Inversión Pública y Financiamiento externo VIPFE.
Elaboración Propia.

Este análisis que se complementa es el estudio del Presupuesto de Inversión pública por Tipo de Financiamiento. El Gráfico N° 9 se puede observar que, en el Presupuesto de Inversión Pública Ejecutado, muestra un Promedio General en el Primer Periodo 1998-2005 de los Recursos Internos es de Bs.23 Millones, con una participación del 73% y de los recursos externos muestra un promedio general de 8 Millones con una participación del 27% (Ver Anexo 4).

Para el segundo periodo 2006-2018 los recursos internos alcanzan un promedio de Bs. 98 Millones con un porcentaje de participación del 59% y los recursos externos llegan a un promedio 48 Millones llegando a tener una participación de 41% (Ver Anexo 4).

“De la evaluación de las fuentes de financiamiento de la inversión pública del periodo 1999-2004 se observa que la principal fuente eran los créditos externos, o sea mayor endeudamiento público antes que recursos internos. En la gestión 1999 los recursos internos eran apenas un 18% más que los recursos externos, y al final del periodo en el 2004, los recursos externos son un 197% más que los recursos internos, esta era la realidad del periodo denominado neoliberal, antes de la nacionalización de los hidrocarburos en el país promovida por el actual gobierno”.⁸⁵

Esta situación a nivel Nacional del Financiamiento es similar al comportamiento de la inversión con recursos internos del departamento de Cochabamba en infraestructura vial, donde en 1999 los recursos internos son mayores a los externos en un 60%, ya para el 2005 los recursos internos son 5 veces más que los externos.

Hasta el año 2005 el mayor porcentaje del Presupuesto de Inversión Pública correspondía a financiamiento interno como ya se lo menciono, de la misma forma, a partir del año 2010 años recursos externos son mayores a los internos. Eso significa que el país está cada vez más endeudado y aún no cuenta con la soberanía suficiente para la toma de sus decisiones. Esta dependencia externa sobre la Inversión Pública en Infraestructura Vial se verifica desde 2016 cuando el 70% de la escasa Inversión Pública proviene de Créditos y Donaciones Externas.

⁸⁵ Financiamiento de la Inversión Pública Boliviana y sus Perspectivas Futuras, Cesar Manuel Romero Arnez. 2015 Pág. 5.

Según los estudios realizados por el PH. D. Economía Cesar Manuel “La dependencia de los recursos externos para financiar la inversión pública ha tenido una evolución positiva, en la gestión 2005 los recursos externos, llámense créditos, donaciones y del HIPC II alcanzaban a 395,34 millones de dólares frente a los recursos internos que eran de 233,84 millones, es decir representaban un 69% más los recursos externos”.⁸⁶

Sin duda a nivel Nacional se presentó un crecimiento de la Inversión Pública con recursos Internos, pero según datos del sector de Infraestructura Vial del departamento de Cochabamba no refleja el mismo comportamiento, ya que el segundo periodo comprendido de 2006 a 2018 la dependencia de recursos externos, es decir, crédito externo y donaciones sigue vigente, presentando un 41% de participación en promedio. A pesar que los recursos internos durante la gestión 2014 tuvo una alta participación del 77% del financiamiento total y durante los últimos Trece años presentó un comportamiento creciente, no llegó a superar al crédito externo, pero si incremento su participación a un 59% del total.

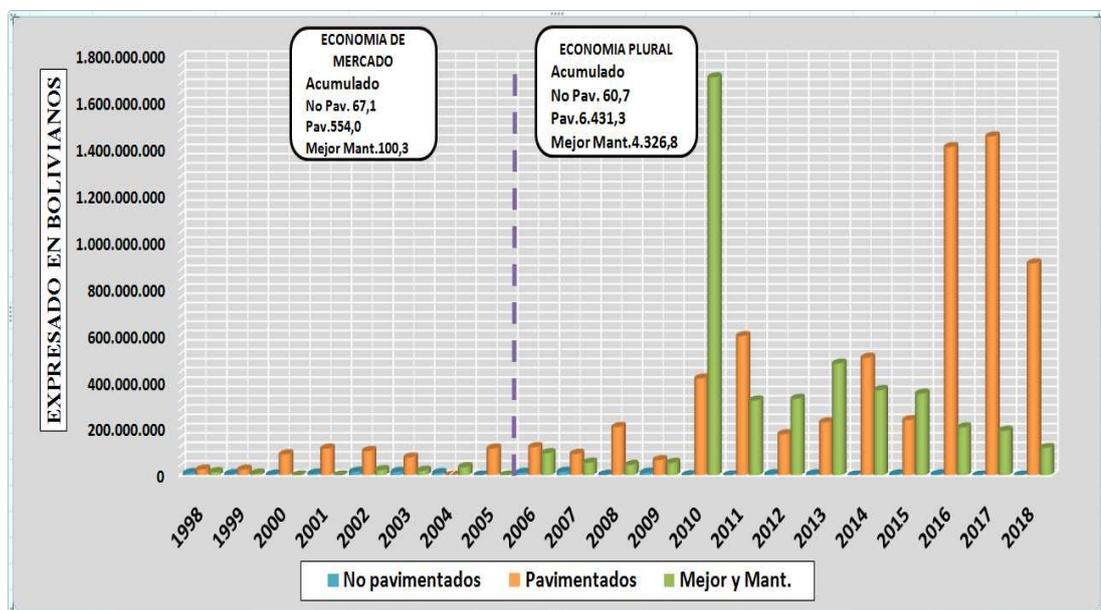
Debemos resaltar que la mayor participación de recursos de Tipo Interno durante el segundo periodo se debe a las políticas establecidas por el Estado que benefician al Sector Transportes, provenientes de recursos como regalías, etc.

Hay que resaltar también las nuevas políticas implementadas y dirigidas al Sector con la finalidad de proporcionar mayor cantidad de infraestructura vial con transparencia a través de la nueva reestructuración de la Administradora Boliviana de Carreteras (ABC).

⁸⁶ Financiamiento de la Inversión Pública Boliviana y sus Perspectivas Futuras, Cesar Manuel Romero Arnez. 2015 Pág. 6.

4.1.3.3.- Nivel de Ejecución de los Proyectos del Presupuesto de Inversión Pública del Sector Infraestructura Vial por Tipo de Proyecto.

Gráfico N° 10: Ejecución de los Proyectos del Presupuesto de Inversión Pública del Sector Infraestructura Vial por Tipo de Proyecto; 1998-2018 (Expresado en Bs.)



Fuente: Viceministerio de Inversión Pública y Financiamiento externo VIPFE.
Elaboración Propia.

En la Gráfica N° 10 se puede observar que la Ejecución del Presupuesto Inversión Pública Por Tipo de Proyectos del sector infraestructura vial se divide en tres: Carreteras pavimentadas, No pavimentadas y Mantenimiento y Mejoramiento vial divididas en dos periodos.

La asignación de recursos del primer periodo 1998-2005 en carreteras pavimentadas tiene una tendencia ascendente, con un acumulado de Bs. 687,8 Millones, su ejecución mínima fue de Bs. 24,8 Millones en la gestión 1999 y la máxima se encontró el año 2004 con Bs. 133,9 Millones, con una participación de 64,9% y

74,7% respectivamente, su mayor participación la obtuvo el año 2001 con una participación de 75,9% la participación más alta del primer periodo (Ver Anexo 7).

Las carreteras no pavimentadas presentan un comportamiento constante, los recursos destinados para este tipo de proyectos alcanzan un acumulado de Bs. 67,1 Millones el punto mínimo fue de Bs. 0,5 Millones el año 2005 y el máximo de Bs. 15,5 Millones en el año 2002. El porcentaje de participación más elevado que tuvo fue durante la gestión 1998 con un 19.3%, posterior se fue reduciendo hasta llegar al 0,3%. (Ver Anexo 7)

Los recursos destinados al Mantenimiento y Mejoramiento vial llegaron en este primer periodo a un acumulado de Bs. 230,9 Millones, situándose en el segundo lugar después de las carreteras pavimentadas, el valor mínimo que fue en 1999 con Bs. 7,8 Millones y el máximo el 2005 con Bs. 66,2 Millones con una participación del 20,6% y 36,4 % respectivamente, su mayor participación la obtuvo el 2005 con un 36,4% del total de proyectos en infraestructura vial.

En el segundo periodo comprendido en los años 2006 al 2018 la asignación de recursos en carreteras Pavimentadas tiene una tendencia cíclica, el acumulado es de Bs. 6.431,3 Millones, nueve veces más que en el anterior periodo, su ejecución mínima fue de Bs. 66,1 Millones en la gestión 2009 debido a la reducción del crédito externo y la máxima se encontró el año 2017 con Bs. 1.456,6 Millones, por la créditos externos provenientes de china, con una participación de 50,3 % y 88,4% respectivamente, su mayor participación la obtuvo el año 2018 con un 88,5% del total.

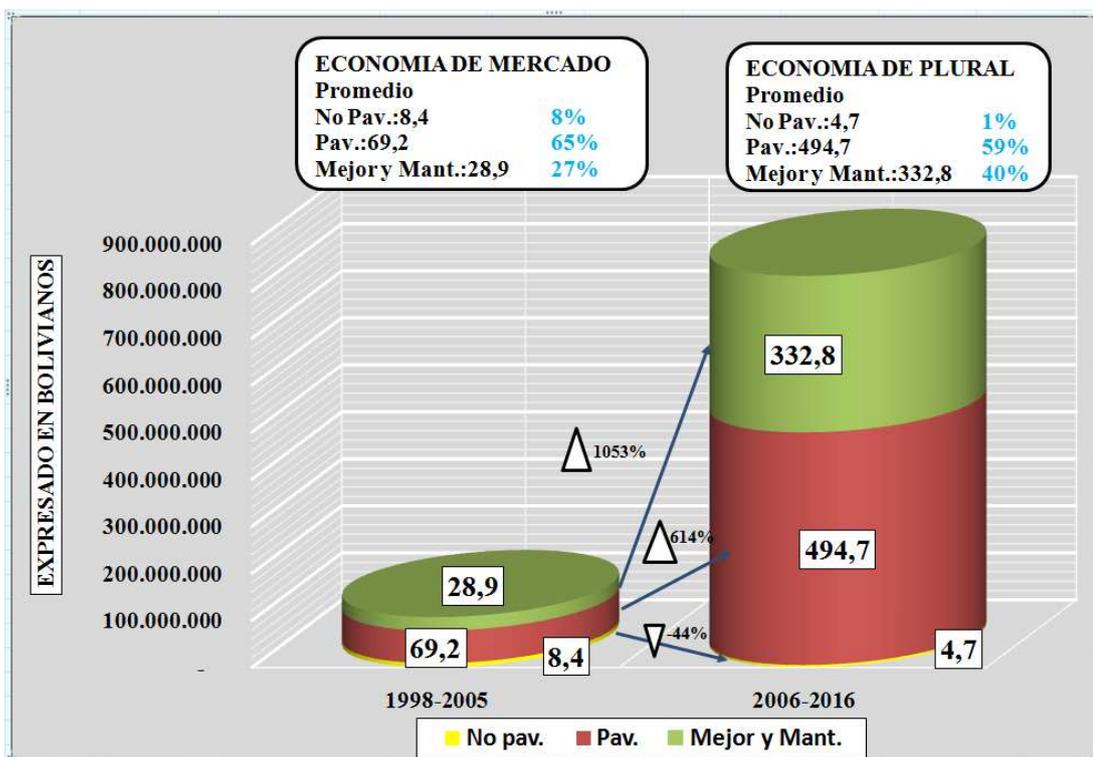
Las carreteras No Pavimentadas presentan un comportamiento constante, a excepción del año 2007 con un máximo de Bs. 15,4 Millones con una participación del 9,5 %, el punto mínimo fue de Bs. 0,08 Millones el 2018 con una participación del 0,01%; Los recursos destinados para este tipo de proyectos alcanzan un acumulado de Bs. 60,7 Millones.

Los recursos destinados al Mantenimiento y Mejoramiento vial llegaron en este segundo periodo a un acumulado de Bs. 4.326,8 Millones, situándose en el segundo

lugar después de las carreteras pavimentadas, el valor mínimo fue en el año 2008 con Bs. 44,9 Millones y el máximo el 2010 con Bs. 1.710,1 Millones con una participación del 17,6% y 80,4% respectivamente donde obtuvo su mayor participación en proyectos en infraestructura vial.

4.1.3.3.1.- Comparación por Periodos en la Ejecución del Presupuesto de Inversión Pública por Tipo de Proyecto.

Gráfico N° 11: Comparación de la Ejecución de los Proyectos del Presupuesto de Inversión Pública del Sector Infraestructura Vial por Tipo de Proyecto; 1998-2018(Millones de bs. y Porcentajes).



Fuente: Viceministerio de Inversión Pública y Financiamiento externo VIPFE.
Elaboración Propia.

En el análisis comparativo de ambos periodos entre los proyectos pavimentados, no pavimentados y de mantenimiento y mejoramiento vial, el Gráfico N° 11 Muestra un incremento de inversión promedio para los Tres Tipos de Proyecto en el Segundo periodo. Los Proyectos Pavimentados son los que incrementaron en promedio de Bs.

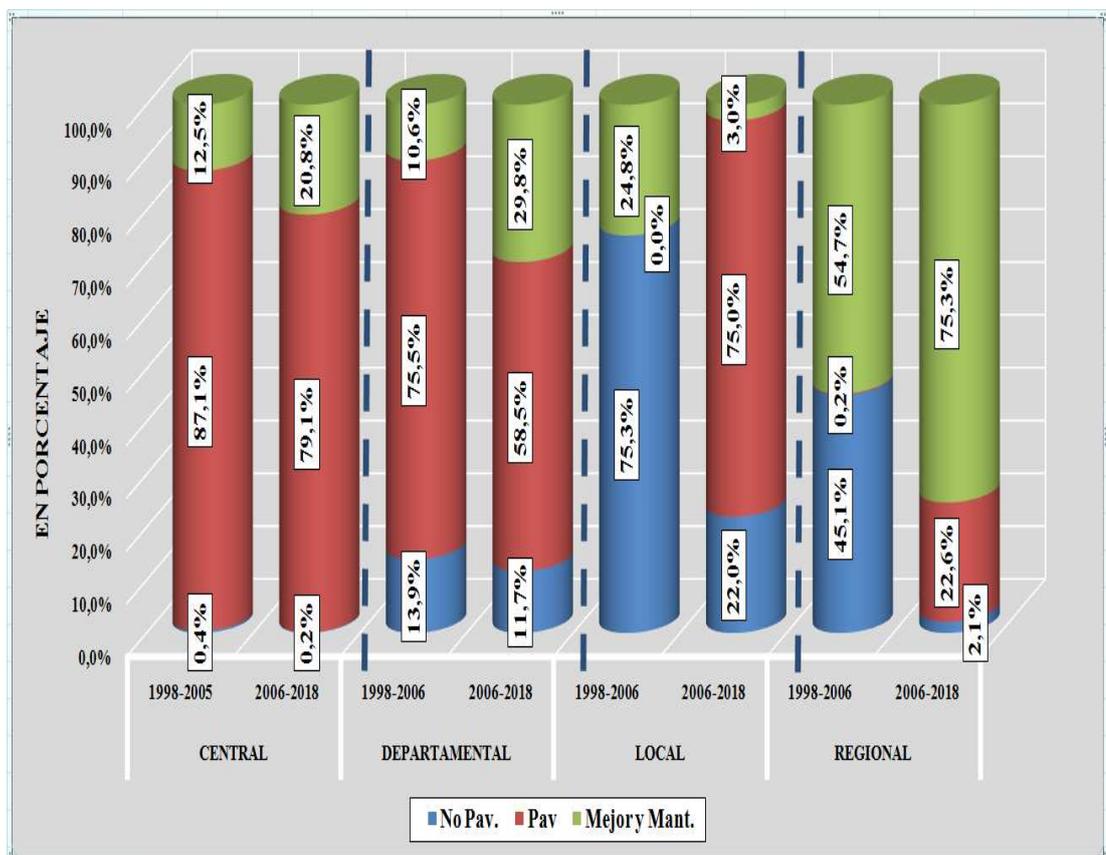
69,2 Millones en el primer periodo a Bs. 494,7 Millones el segundo periodo, en términos porcentuales un 614%; aunque hubo un incremento en términos monetarios, en porcentajes de participación disminuyó del 65% a 59%. (Ver Anexo N° 8).

Los Proyectos No Pavimentados en cuanto a porcentajes de participación entre el primer (1998-2005) y segundo periodo (2006-2016) disminuyó en 7%, considerando que su participación fue de 8% y 1% respectivamente, pero en inversión promedio disminuye de Bs. 8,4 Millones a Bs. 4.7 Millones, en términos porcentuales hay una disminución de - 44% (Ver Anexo N° 8).

La inversión promedio en los proyectos de Mejoramiento y Mantenimiento de la red vial durante el primer periodo fue de Bs. 28,9 Millones y en el segundo periodo de Bs. 332,8 Millones con un incremento de cuatro veces. Sin duda se dio prioridad a este tipo de proyectos en el segundo periodo pasando de una participación en la inversión de 27% a 40% hasta el 2018. (Ver Anexo N° 8).

4.1.3.3.2.-Comparación por Periodos en la Ejecución del Presupuesto de Inversión Pública por Nivel de Gobierno y Tipo de Proyecto.

Gráfico N° 12: Comparación de la Ejecución del Presupuesto de Inversión Pública del Sector Infraestructura Vial por Nivel de Gobierno y Tipo de Proyecto; 1998-2018 (Porcentajes).



Fuente: Viceministerio de Inversión Pública y Financiamiento externo VIPFE.
Elaboración Propia.

Existen niveles de gobierno que son: el de administración central, administración departamental, administración local y el cofinanciamiento regional a través de los fondos de inversión.

En la gráfica N° 11, se puede verificar la comparación de promedios de inversión a Nivel de Gobierno por proyectos pavimentados, no pavimentados y de mantenimiento y mejoramiento vial. La Institución encargada de la Administración Central en el primer periodo 1998-2005 es el Servicio Nacional de Caminos SNC que se dio su institucionalización por el año 2000. En el segundo periodo la institución encargada es la Administración Boliviana de Carreteras cuyos objetos principales es de Planificar y de Gestionar las Redes Viales Fundamentales con una Política de Vertebración Interna e Integración Externa, Estrategia de Desarrollo y Mantenimiento Vial, la cual tiene como objetivo la integración física del país para el desarrollo del sector productivo, a fin de buscar la conexión de los mercados internos y externos.

La participación en inversión durante el primer periodo, se puede verificar que la ejecución del sector está a cargo del gobierno central en su totalidad a través del Servicio Nacional de Caminos SNC. En cuanto al tipo de proyecto que ejecuto este nivel de gobierno fue de un 87,1% en carreteras pavimentadas, el 12,5% en mejoramiento y mantenimiento vial y un 0,4% en carreteras no pavimentadas. Durante el segundo periodo comprendido desde 2006 al 2018 se puede verificar que el gobierno central su inversión se centró en carreteras pavimentadas disminuyendo a 79,1% seguido de Mantenimiento y Mejoramiento vial con un incrementando de 12,5% a 20,8% en el segundo periodo y 0,2% respectivamente, sin mucha diferencia en cuanto a No Pavimentados (Ver Anexo 9).

En la Administración Departamental la institución Encargada durante el Primer Periodo fue el Servicio Departamental de Caminos SEDCAM y durante el segundo periodo a efectos de cumplir las atribuciones en materia de transporte terrestre interprovincial e intermunicipal en el Departamento de Cochabamba, el Órgano Ejecutivo Departamental por el cual el Gobernador o Gobernadora se constituye en autoridad departamental competente, quien para el ejercicio de sus funciones podrá actuar como un intermediario la Secretaría Departamental de Obras Públicas y Ordenamiento Territorial.

A nivel departamental se observa durante primer periodo, su mayor inversión la realizó en carreteras pavimentadas con 75,5%, seguido por carreteras no pavimentadas con un 13,9% y en mantenimiento y mejoramiento vial con un 10,6%. En el segundo periodo el valor máximo de inversión la realizó igual en carreteras pavimentadas con un 58,5%, seguido del mejoramiento y mantenimiento vial con un 29,8% y finalmente en carreteras no pavimentadas con un 11,7%. Se puede comparar que en ambos periodos hay un incremento de Mejora y Mantenimiento y una disminución del Pavimento y No Pavimento.

Uno de los factores por el cual habría una reducción de participación del gobierno departamental es debido los recursos escasos para inversiones en el sector, ya que el IDH y las Regalías son las que sustentan en su presupuesto, también por otra parte esto se utilizan para la realización de bonos.

El tipo de administración local el cual está regulado por el gobierno autónomo Municipal invirtió mayor cantidad de recursos durante el primer periodo en carreteras no pavimentadas representando un 75,3% y en segundo lugar en mejoramiento y mantenimiento vial con un 24,8%, no se invirtió en carreteras pavimentadas. En el segundo periodo su inversión se centra en carreteras pavimentadas con un 75 %, quedando en segundo lugar las carreteras no pavimentadas con un 22% y en tercer lugar el mejoramiento y mantenimiento vial con un 3%. (Ver Anexo 9)

El tipo de Administración Regional más conocido como el Cofinanciamiento Regional surge a partir de las inversiones que realizan a través de los fondos de inversión entre municipios, gobernación y el nivel central. En el primer periodo Su mayor inversión la realizó es en Mejora y Mantenimiento Vial con 54,7%, seguido por No Pavimentos con un 45,1% y finalmente en carreteras pavimentadas con un 0,2 %. En el segundo periodo el valor máximo de inversión la realizó en mejoramiento y mantenimiento vial con un 75,3%, seguido por carreteras pavimentadas con un 22,6 %, y por último en carreteras no pavimentadas con un 2,1%. A comparación del primer periodo se puede observar que hay un incremento

porcentual en Mejora y Mantenimiento y Pavimentos y una reducción porcentual de No Pavimentos.

“Tener buenos puentes, carreteras o autopistas, puede significar un punto de inflexión para el desarrollo”.⁸⁷

4.1.4. -Infraestructura Vial del Departamento Cochabamba.

“La infraestructura caminera es un componente necesario para el desarrollo de un país ya que permite la movilización de personas y productos entre ciudades, regiones y países, aprovechando sus ventajas comparativas y competitivas y, por lo tanto, promoviendo crecimiento económico endógeno y desarrollo territorial. Además, la vinculación vial impulsa la cohesión territorial dentro de un país, requisito fundamental para construir un desarrollo equitativo e inclusivo”.⁸⁸

“Esta realidad evidencia bajos niveles de tráfico en todos los modos, bajo grado de desarrollo de la infraestructura de transporte y altos costos de operación, lo que provoca costos de transporte superiores a los de otros países de la Región. La productividad de amplias zonas es muy baja como así también la generación de actividad económica y comercial, por lo que las inversiones en infraestructura tienen un alto costo per cápita y su mantenimiento conlleva a un endeudamiento continuo”.⁸⁹

“La mayor problemática del sector transporte de Bolivia es el alto costo del transporte de personas y mercancías, las dificultades para el comercio interno y externo, y la afectación del tráfico y desarrollo del comercio regional”.⁹⁰

“El principal problema del sector transporte de Bolivia es el bajo grado de desarrollo de la infraestructura en su conjunto y los altos costos de operación, los cuales limitan a su vez la capacidad competitiva del país y restringen sus oportunidades de desarrollo.

⁸⁷ Infraestructura, la piedra angular del desarrollo, El país. 22/05/2016

⁸⁸ Lykke E. Andersen - Boris Branisa - Stefano Canelas, El ABC del desarrollo en Bolivia, Fundación INESAD Cáp.V-Vías Camineras. Pág. 243

⁸⁹ Corporación Andina de Fomento. 2004, Informe sectorial de infraestructura. Bolivia. Pág. 2

⁹⁰ IBID.Pág.16

La baja densidad poblacional y sus características geográficas, como país andino, amazónico y mediterráneo, aumentan las dificultades para la integración física, social y económica. Debido a los escasos volúmenes de tráfico se dificulta la atracción para la inversión privada, con lo cual se traslada una enorme responsabilidad financiera para la economía del Estado. La mala calidad de la infraestructura actual en el país es consecuencia de muchos años de déficit crónicos de financiamiento para la inversión y un mal manejo de los recursos disponibles”.⁹¹

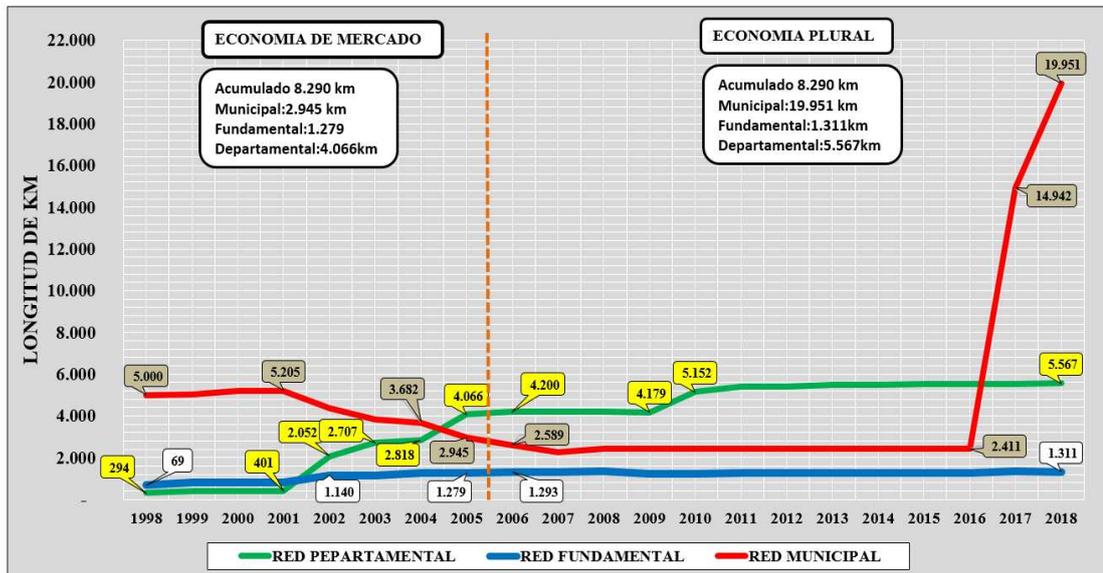
4.1.4.1. Longitud de Caminos en Infraestructura Vial.

Según los estudios realizados por el Instituto Nacional de Estadísticas INE el divide en longitud de caminos en infraestructura vial por tipo de red y tipo de superficie: Por tipo de Red se sub divide en Red Fundamental, Red Departamental y la Red Municipal y Por Tipo de Superficie en Caminos pavimentados, Ripio y Tierra.

4.1.4.1.1.-Longitud de Caminos en Infraestructura Vial Construidos por Tipo de Red.

⁹¹ IBID. Pág. 42.

Gráfico N° 13: Longitud en Caminos de Infraestructura Vial Construidos por Tipo de Red; 1998-2018 (en kilómetros).



Fuente: Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda. Instituto Nacional de Estadísticas-INE. Elaboración Propia.

La Infraestructura vial del Departamento de Cochabamba se compone de una Red Vial Fundamental, Departamental y Municipal. La Red Vial Fundamental hace mención a carreteras que se conectan a las diferentes capitales de los departamentos del país, sean parte de la conexión con carreteras internacionales que vinculan al país con los países limítrofes y conecten entre sí dos o más carreteras de la Red Vial Fundamental.

En la gráfica N° 13 se puede observar que la RVF durante el primer periodo en 1998 cuenta con una extensión de 696 Kilómetros y en 2005 con una extensión de 1.279 Kilómetros, administrada por el Sistema Nacional de Caminos SNC con un crecimiento de 445 kilómetros. En el segundo periodo en 2006 cuenta con una extensión 1.293 y en 2018 con una extensión 1311, administrada por la Administradora de Boliviana de Carreteras ABC con un crecimiento de 18 kilómetros (Ver Anexo 10).

La Red Vial Departamental es aquella que integra las distintas regiones de un departamento, se conectan directamente con la Red Vial Fundamental, la cual

vincula a las provincias con la capital del departamento y permite las conexiones entre los municipios.

En la gráfica N° 13 se puede observar que la RVD durante el primer periodo con una extensión en la gestión 1998 de 294 Kilómetros y el 2005 de 4.066 kilómetros, presenta un incremento de 3.772 kilómetros. El proceso de la descentralización llevado a cabo en 1998 y 1999 ocasiona el vacío de información en la red departamental y municipal, la red vial departamental está a cargo de las Prefecturas departamentales. (Ver Anexo 10).

El Sector Transportes de Bolivia juega un rol importante para el desarrollo de la economía y el desarrollo de los diferentes Sectores productivos. La red vial de transportes de Bolivia es altamente inadecuada en cantidad y en calidad, la incipiente red de carretas esta sin pavimentar y pobremente mantenida.⁹²

“Para el año 2005 se produjo una distribución inequitativa de los recursos de Inversión Pública que dispone para construcción y mejoramiento de carretas, que en su mayoría se destinan a la construcción y rehabilitación de carretas mayormente de la red fundamental, desatendiendo las redes departamental y municipal. En el análisis realizado sobre Inversión Pública a el año 2000, se evidencia que la Inversión destinada al Sector transportes, sub Sector carretas; fue del 95% del total de los recursos”.⁹³

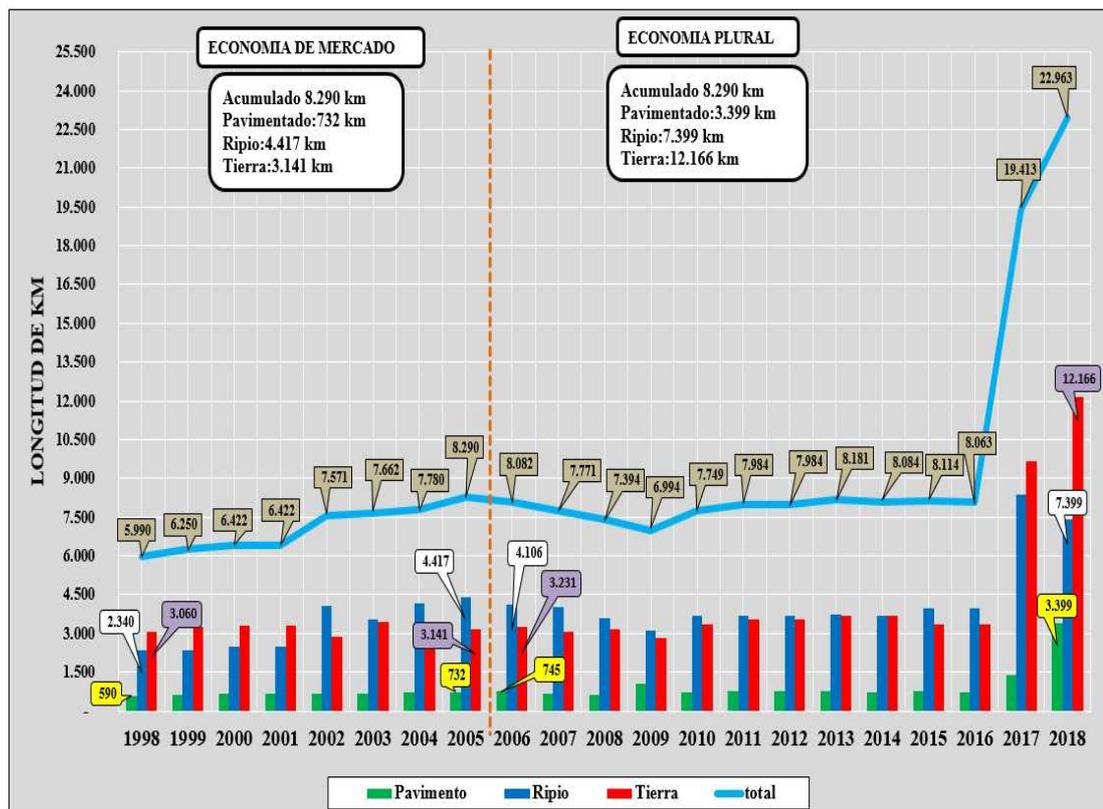
En el segundo periodo la Red Vial Departamental cuenta con una extensión de 5.567 kilómetros en 2018 con un incremento de 1367 Kilómetros generalmente se dio esta situación durante el 2009,2010 y 2011, los siguientes años creció la longitud de caminos de manera más lenta.

⁹² Ing. Oscar Espinoza, Proyecto de Investigación “Propuesta del plan de inversiones para las carretas de Bolivia” año 2012, Pág. 1-5.

⁹³ IBID. Pág. 12-13

4.1.4.1.2.-Longitud en Caminos de Infraestructura Vial Construidos por Tipo de Superficie.

Gráfico N° 14: Longitud en Caminos de Infraestructura Vial Construidos por Tipo de Superficie; 1998-2018 (En Kilómetros).



Fuente: Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda, Instituto Nacional de Estadísticas-INE. Elaboración Propia.

La longitud de caminos por tipo de superficie se divide por 3 tipos de carretera: Pavimento, de Ripio y Tierra. El departamento de Cochabamba durante el primer periodo como se aprecia en la gráfica N° 14 tiene mayor preponderancia los proyectos de tipo tierra, se puede verificar que hay una extensión para el año 2005 de 3.141 Kilómetros de los 8.290 kilómetros en total. Durante el segundo periodo se construyeron 8.935 kilómetros más, llegando a contar con una extensión de 12.166

kilómetros de tierra de los 22.963 kilómetros de carreteras con las que cuenta el departamento de Cochabamba (Ver Anexo 11).

La segunda superficie con mayor impacto que tiene son los proyectos de ripio, a finales del primer periodo cuenta con 4.417 kilómetros, la cantidad de kilómetros construido durante el 2.005 de los 8.290 Kilómetros del total. En el segundo periodo se construyeron 2.654 Kilómetros llegando a una extensión de 7.399 kilómetros durante el 2018 llegando a contar el total 22.963 Kilómetros.

Y finalmente el gráfico N° 14 da el panorama de la reducida ejecución física de proyectos pavimentados, donde a finales del primer periodo cuenta con 732 kilómetros, la cantidad de kilómetros construidos durante este periodo fueron de 142. En el segundo periodo llega a una extensión de 3.399 kilómetros, con 2.654 kilómetros más de carreteras pavimentadas, siendo cuatro veces más que el primer periodo (Ver Anexo 11).

“La infraestructura es un elemento clave para el crecimiento regional, especialmente en lo referido a comunicaciones y transporte. En este aspecto, Cochabamba presenta una situación aventajada, pues su ubicación geográfica facilita el acceso a mercados del occidente y el oriente del país. Asimismo, el departamento se halla dentro de la ruta interoceánica de exportación hacia mercados del Atlántico y del Pacífico.

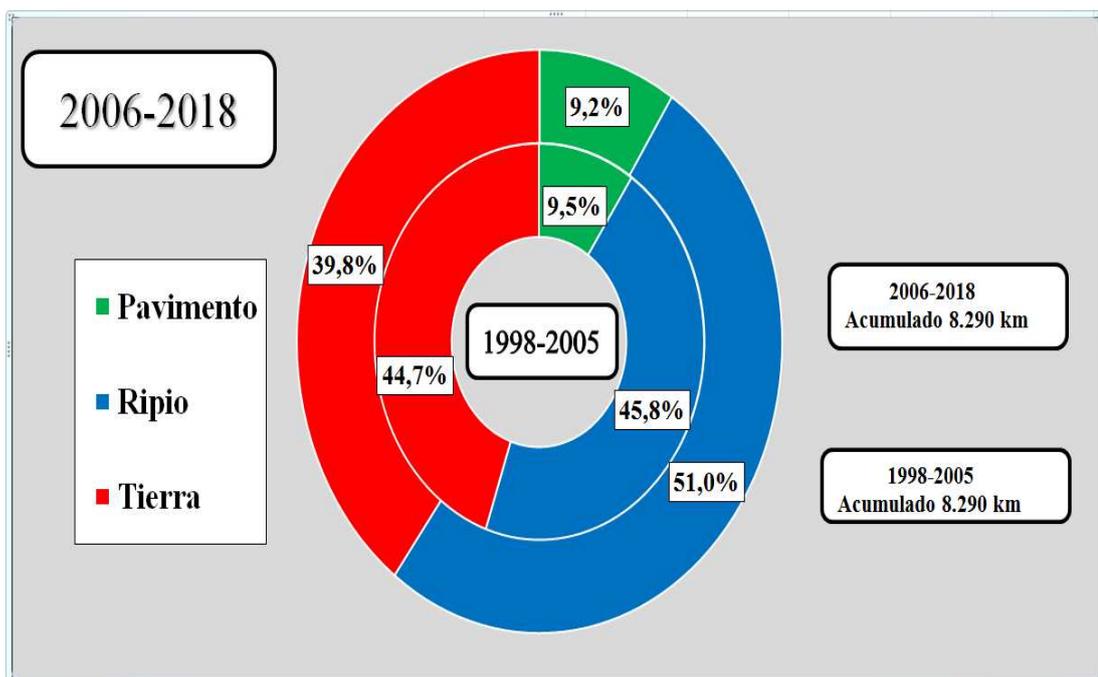
La red caminera de Cochabamba cuenta con un total de 8.831 km, cuya superficie presenta tramos combinados de pavimento, empedrado, ripio y tierra. La red fundamental del sistema de estructura central dispone de 816 km de carreteras pavimentadas y ripladas, que significan el 9,2% del total. Esta red se vincula con los departamentos de Santa Cruz, Oruro y La Paz, además de integrar los centros productivos del valle bajo y el trópico, con proyecciones hacia el Atlántico a través del Brasil y hacia el Pacífico vía Chile y el Perú. Esta red articula también a Cochabamba con el sur del país, específicamente con los departamentos de Chuquisaca, Potosí y Tarija, proyectándose hacia la Argentina.

La red departamental incluye 2.810 km de carreteras pavimentadas, empedradas, ripladas y de tierra; representa el 31,8% de la red caminera. Comprende la Ruta de

los Libertadores (que vincula los centros poblados del Valle Alto, Mizque y Aiquile con la ciudad de Cochabamba) y el camino Ansaldo-La Viña hasta el Río Caime. La red municipal cuenta con una extensión de 5.205 km, equivalentes al 58,9% del total, y articula las zonas más alejadas de la región con las capitales de provincias y demás poblaciones o centros productivos rurales”.⁹⁴

4.1.4.1.2.1.-Comparación por Periodos de Longitud en Caminos de Infraestructura Vial Construidos por Tipo de Superficie.

Gráfico N° 15: Comparación de Longitud en Caminos de Infraestructura Vial Construidos por Tipo de Superficie: 1998-2018 (En Porcentajes).



Fuente: Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda, Instituto Nacional de Estadísticas-INE. Elaboración Propia.

⁹⁴OBJETIVOS DE DESARROLLO DEL MILENIO: COCHABAMBA “Situación Actual, Evaluación y perspectivas. 2007 Pág. 24-25

Un análisis de porcentajes entre el primer y segundo periodo complementa el estudio de longitud de caminos por tipo de superficie.

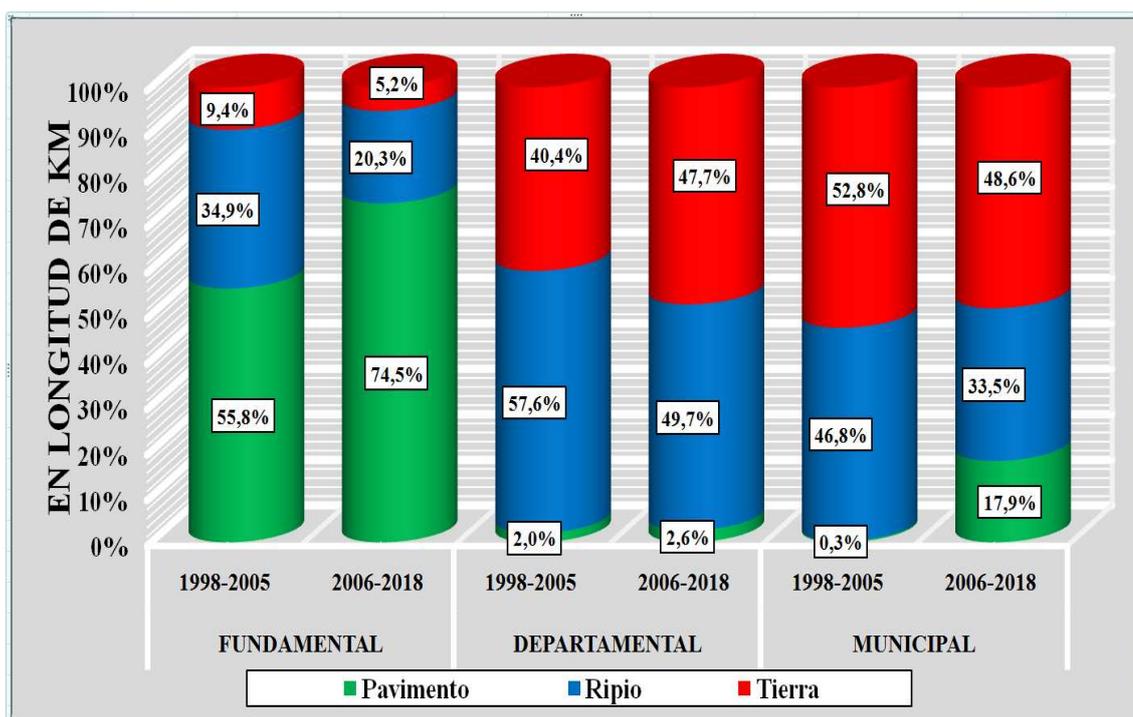
Durante el primer periodo se tiene un total de 8.290 kilómetros de carreteras de las cuales un 9,5 % son pavimentadas, el 90,5% restante son no pavimentadas de las cuales, 45,8% son de ripio y 44,7% son de tierra, haciendo que el departamento de Cochabamba sea un departamento con un porcentaje alto de caminos de ripio y tierra (Ver Anexo 12).

En el segundo periodo que se comprende del 2006 al 2018 cuenta con una extensión vial de 8.290 kilómetros donde el 9,2% son carreteras pavimentadas, disminuyendo al anterior periodo en 0,3% y el 90,8% son carreteras no pavimentadas de las cuales el 51% son de ripio y el 39,8% tierra, se evidencia la disminución de carreteras de tierra y el incremento leve de carreteras de ripio (Ver Anexo 12).

Al tener una mayor cantidad de carreteras no pavimentadas y especialmente de tierra muestra un alto porcentaje de costo y mantenimientos del transporte en tiempo y precio, por lo que no ayuda al desarrollo del departamento.

4.1.4.1.3.-Comparación por Periodos por Tipo de Superficie y Red en Kilómetros de Carretera Construidos.

Gráfico N° 16: Comparación de Longitud en Caminos de Infraestructura Vial Construidos por Tipo de Superficie y Red; 1998-2018 (En Porcentajes).



Fuente: Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda, Instituto Nacional de Estadísticas-INE. Elaboración Propia.

Al realizar una comparación entre el tipo de red y superficie de longitud caminera del departamento de Cochabamba, se puede verificar en la gráfica N° 16, la red fundamental durante el periodo primer periodo presenta un mayor porcentaje en caminos de tipo pavimento con un 55,8%, seguido de proyectos de ripio con un 34,9% y tierra con un con un 9,4%. En el segundo periodo la red fundamental está compuesta por un 74,5% de caminos pavimentados y 20,3% de ripio, contando con un 5,2% de caminos de tierra (Ver Anexo 12).

La red departamental durante el primer periodo cuenta con más carreteras de tipo ripio llegando al 57,6%, seguido por caminos de tierra con un 40,4% y pavimentadas en un 2,0%, para el segundo periodo el cambio no es muy grande, presentando una disminución al 49,7% de caminos de ripio, incrementado un 47,7% de ripio y 2,6% pavimentados. Incrementándose los caminos de tierra, pavimento y disminuyendo las de ripio (Ver Anexo 12).

La red municipal como se observa en la gráfica N° 16 no hay cambios en su estructura, durante el primer periodo cuenta con un 52,8% en caminos de tierra, 46,8% de ripio y 0,3% pavimentado, en el segundo periodo el 48,6% son de tierra, 33,5% de ripio y 17,9% pavimentados. Incrementándose los caminos de pavimento y disminuyendo los caminos de ripio y tierra en el segundo periodo. (Ver Anexo 12).

Hay que resaltar que la red fundamental incrementa para el segundo periodo carreteras pavimentadas, pero en la red departamental cuenta más del 97% y municipal cuentan con casi más del 80% de carreteras no pavimentadas en el primer periodo, se puede verificar de igual manera que no existe cambio alguno durante el segundo periodo. Verificando que la Red Fundamental llega al 75%, la red departamental y municipal cuenta más del 80% de carreteras no pavimentadas, son de ripio 83,2% y de tierra más de 95%.

“En Bolivia, el 55% de los caminos son de tierra. Esta característica hace que los costos de transporte por kilómetro sean más elevados y el tiempo de transporte sea más largo, repercutiendo en el precio del producto final y en el menor transporte de pasajeros.

Un aspecto importante de resaltar es el incremento sustancial de kilómetros pavimentados de la Red Vial Fundamental. Durante los últimos tres años se pavimentaron más de 1,500 kilómetros de esta Red lo que representa un incremento de cerca del 23%”.⁹⁵

⁹⁵UDAPE, Tomo IV Sector Transporte 2009. Pág. 14

4.1.4.2.-Densidad Vial y Accesibilidad de Cochabamba.

Una buena Infraestructura vial, es el buen resultado de los buenos caminos a su vez determina una buena accesibilidad territorial. Para lograr un buen desarrollo socioeconómico del departamento o de un determinado territorio la cual es la clave la Densidad vial:

La fórmula de la densidad vial es:

$$\text{Densidad vial} = \frac{\text{Kilómetros lineales de red vial}}{100 \text{ Kilómetros cuadrados de superficie}}$$

“Es la proporción existente de kilómetros lineales de redes viales por kilómetro cuadrado para un territorio determinado. La red vial analizada incluye: rutas pavimentadas de calzada simple, autopistas, autovías, caminos de ripio y caminos de tierra (red primaria y secundaria). No incluye caminos vecinales ni municipales (red terciaria).

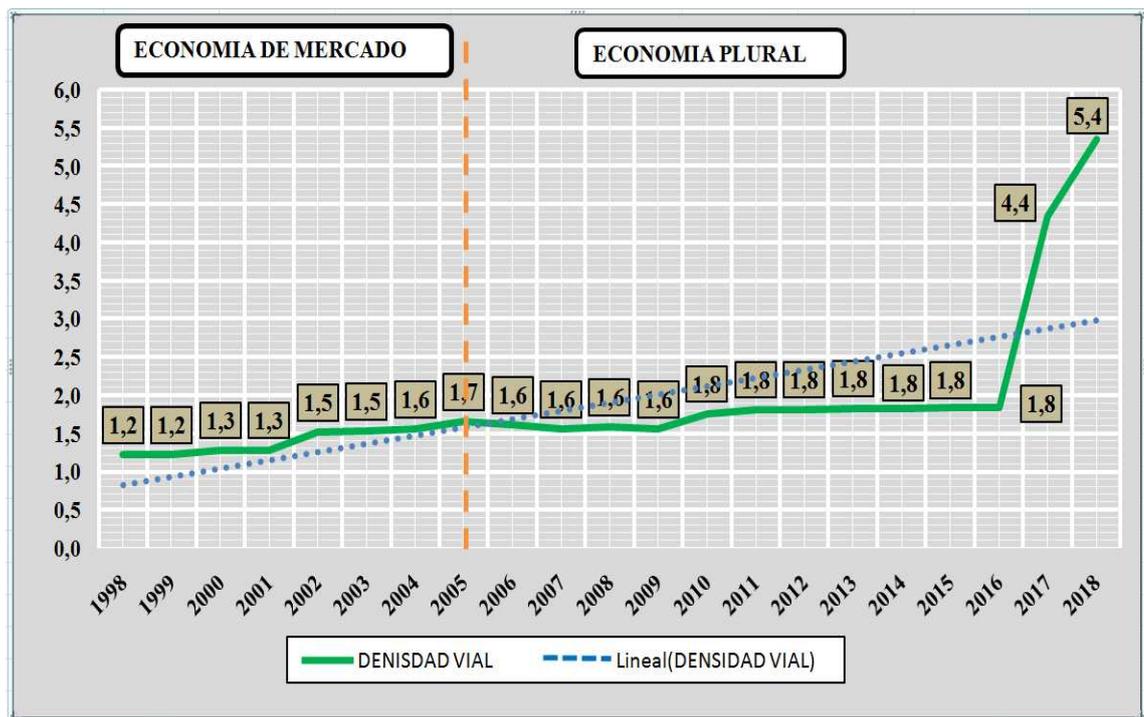
Es un descriptor importante para medir la situación de desarrollo en infraestructuras y/o la accesibilidad de un territorio. La densidad vial es una de las claves para el desarrollo socioeconómico de un territorio. Consolidar y hacer crecer la red vial son objetivos dirigidos hacia el logro de una mayor integración regional y territorial.

Es crucial para el transporte de materias primas, productos y personas. El transporte vial fomenta la creación de infraestructuras y se relaciona con el empleo. Las redes viales existentes y la creación de nuevas están condicionadas por múltiples factores (socio demográficos, políticos, productivos, ambientales, migratorios e históricos)”⁹⁶.

⁹⁶ Ficha Técnica-Densidad Vial-Observatorio Federal Urbano

4.1.4.2.1.-Densidad Vial del Departamento de Cochabamba 1998-2018.

Gráfico N° 17: Densidad Vial del Departamento de Cochabamba; 1998-2018 (en km/100km²).



Fuente: Instituto Nacional de Estadísticas-INE.
Elaboración Propia.

La densidad vial ha mantenido una lenta evolución desde los años 1998 al 2016, en los dos últimos años 2017 y 2018 tiene un incremento. El gráfico N° 17 muestra que aumento durante el primer periodo de 1,2 kilómetros de carretera por cada 100 kilómetros cuadrados de superficie en 1998 a 1,7 km en 2005.

Durante el segundo periodo cambia el panorama la densidad vial pasa 1,6 km de 2006 a 5,4 km 2018. (Ver Anexo 14). El incremento del segundo periodo con respecto al primero no es significativo hasta el año 2016. Dada esta situación el desarrollo en infraestructura o la accesibilidad en el departamento no mejoraron significativamente, no coadyuvando al desarrollo socio- económico de sus provincias

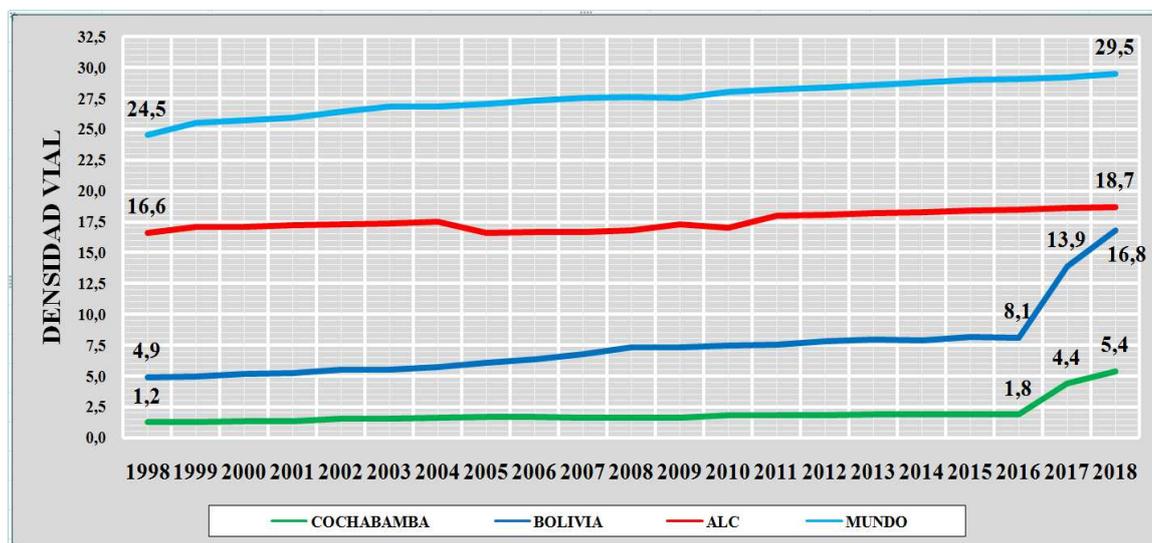
y municipios, ni a la calidad de vida de los ciudadanos, incrementando los costos para grandes, medianas y pequeñas empresas, a partir del 2017 muestra un panorama diferente no será muy significativo incrementando la calidad de vida, reduciendo costos.

“La densidad vial tiene gran importancia tanto para la calidad de la vida de los ciudadanos como para las actividades económicas. La mayoría de la movilidad de personas se realiza a través de coches, de modo que la red de las carreteras aumenta la capacidad de viajar tanto por razones laborales como, por ejemplo, por turismo. En el caso de las grandes empresas, la red vial, facilita hacia los consumidores que pueden disponer de ellos, aunque el producto haya sido procesado a miles de kilómetros.

En Europa, el transporte vial, forma 44% del transporte de mercancías frente al 8% del ferrocarril y el 4% de las vías navegables. El transporte por carretera de pasajeros representa un 79%, el aéreo el 5%, y el ferroviario el 6%. La carretera parece imprescindible dentro de nuestras vidas”.⁹⁷

⁹⁷Infraestructuras de comunicación: Densidad vial por Municipio. Geoinnova.

Gráfico N° 18: Densidad Vial en el Departamento de Cochabamba, Bolivia, ALC y el Mundo; 1998-2016 (en km/100km²).



Fuente: Ministerio de Obras Públicas Servicios y Viviendas
 Administradora Boliviana de Carreteras-ABC
 Instituto Nacional de Estadísticas
 Elaboración Propia

En comparación de la tasa de crecimiento del departamento de Cochabamba con Bolivia no es distinto ya que hubo un crecimiento de 3,7% anualmente, con un crecimiento de 4,9 Km en 1998 a 16,8 km en 2018, tres veces más que el departamento de Cochabamba. Claramente en porcentajes hubo un crecimiento, pero en comparación los valores promedios de Cochabamba como de Bolivia son menores a nivel del ALC y mundial.

A nivel mundial la densidad vial ha mantenido una lenta evolución entre 1998 y 2018, ya que el gráfico N° 18 muestra un aumento de 24,5 Km de carreteras por 100 km² de superficie en 1998 a 29,5 km el 2016.

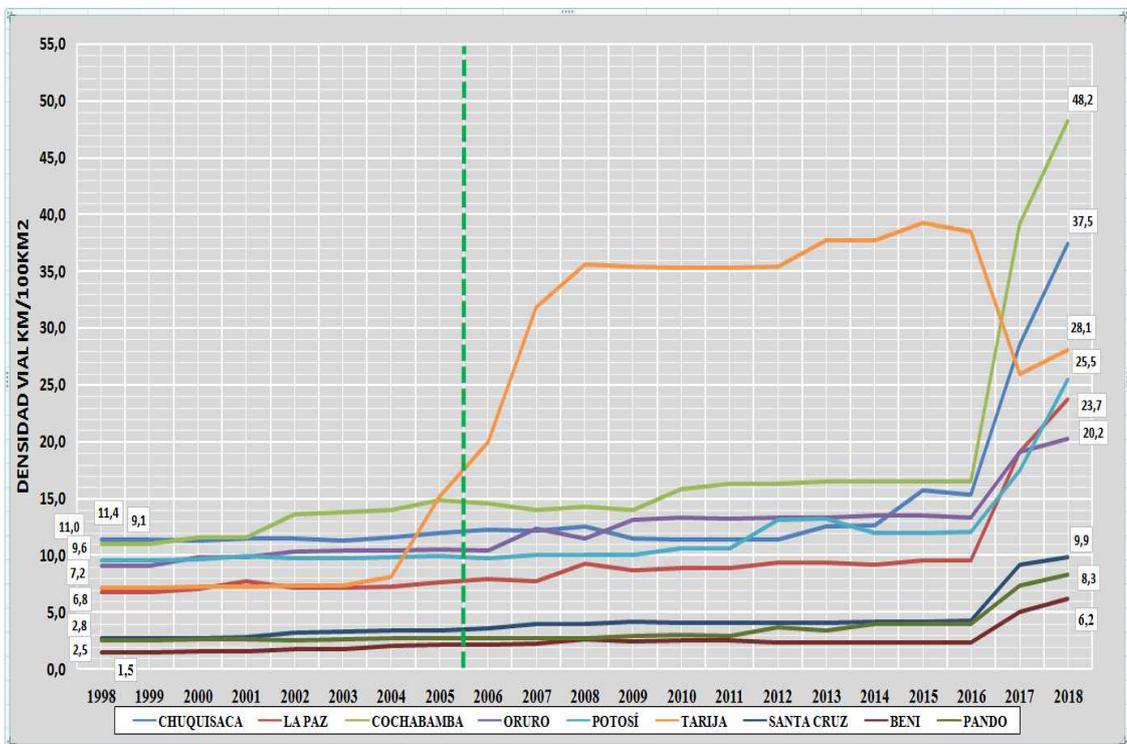
“La densidad de caminos de Bolivia según es una de las más bajas de la región, de 0,07 km/100 km² siendo el promedio de América Latina de 0,18 km/100 km².

En Bolivia, la Red Vial Fundamental es la vía principal de transporte y se estima que transporta el 95% de los bienes de consumo interno y el 59% de los bienes

exportados. Sin embargo, sólo el 11% de esta red vial está pavimentada, muy por debajo del promedio regional de 39%.

La falta de carreteras pavimentadas es responsable de que los costos de transporte interno sean entre 2 y 20 veces más altos que en los países vecinos⁹⁸.

Gráfico N° 19: Densidad Vial por Departamentos de Bolivia; 1998-2018 (en km/100km²).



Fuente: Instituto Nacional de Estadísticas
Elaboración Propia

Tarija según la gráfica N° 19 es el departamento que tuvo un mayor desarrollo vial durante los últimos 20 años, el año 1998 presentaba una densidad vial de 7,2 empezó su crecimiento el año 2004 y hasta el 2005 tenía 15,1 kilómetros de red por 100 kilómetros cuadrados.

⁹⁸ Estado de situación: BOLIVIA SEGURIDAD ALIMENTARIA E INFRAESTRUCTURA, Fundación Alternativas, Alyssa Chan.2016

En el segundo periodo llego a alcanzar el 2018 una densidad vial de 28,1. Sin duda uno de los departamentos con un gran crecimiento, hay que destacar que su mayor crecimiento fue en el año 2016 con una densidad vial de 38,5 reduciendo en los dos últimos periodos. (Ver Anexo 14)

Cochabamba es el segundo departamento con mayor densidad vial, en el año 1998 con 11 km/100 km² y el 2018 con una densidad vial de 48,2. Santa cruz se encuentra entre los departamentos con menor densidad vial con Beni y Pando, claramente tiene un comportamiento lineal al igual que los demás departamentos a excepción de Tarija.

La densidad vial tiene un incremento lento durante los años 1998 al 2016 luego cambia el panorama en los dos últimos años teniendo un incremento.

Uno de los factores que se puedes hablar acerca de la densidad vial es que requiere de planificación y de movilización de elevados montos de inversión y más en el caso de Bolivia debido a la diversidad geográfica sumada a la importación de casi todos los insumos para construir vías, encarecen los costos de las carreteras en Bolivia, además que el financiamiento para la construcción de carreteras generalmente proviene de organismos financiadores internacionales, como el Banco Interamericano de desarrollo BID y el Banco de Desarrollo de América Latina de la CAF, entre otros.

Capítulo V

Conclusiones y recomendaciones

CAPÍTULO V

5.-CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES.

5.1.-Conclusiones.

5.1.1.-Conclusión General.

“Determinar la contribución de los proyectos del Presupuesto de Inversión Pública en fase de ejecución del Sector Infraestructura vial en la generación física y desarrollo de infraestructura vial en el departamento de Cochabamba”.

Los proyectos del presupuesto de Inversión Pública en la fase de ejecución del sector infraestructura vial, en el departamento de Cochabamba, presenta una desigualdad entre la programación y ejecución durante el primer periodo, por el incumplimiento en el ciclo de vida del proyecto. En el segundo periodo presenta una ejecución óptima según los parámetros de la evaluación de la ABC.

Esta no contribuye a incrementa la ejecución física respecto de la superficie en kilómetros de carreteras construidos durante el primer periodo debido a la falta de políticas en el sector transporte y la deficiencia institucional, es muy importante hablar que la mayor cantidad de inversión se destinó a este sector, durante el segundo periodo por incumpliendo el lineamiento de las políticas aprobadas dentro del Plan de Desarrollo Departamental de Cochabamba para promover el Sector transporte, entre las políticas más relevantes se tiene la articulación interna, nacional e internacional de las redes de transporte.

En el segundo periodo se direccionan los proyectos a los lineamientos de las políticas aprobadas dentro del Plan Departamental de Cochabamba 2013-2017 consistente en la construcción de proyectos de construcción y mejoramiento y los sistemas de transportes masivos.

El análisis que se hace sobre la infraestructura vial es un tema importante donde complace qua la opinión en general, atreves de este documento el estado actual de la infraestructura vial y sus diversos proyectos en ejecución y los que están proyectados

hacia el futuro se puede ver como incide en la economía y que políticas se implementara para la competitividad en la región ya que es un país donde hay una esperanza para las regiones y comunidades.

Se ha podido destacar que en varios capítulos la información de respaldo que nos brinda es un país que tiene una gran responsabilidad de avances con el tema de la infraestructura de obras en tema vial, sin duda hay un crecimiento, pero falta una visión clara del sector, ya que las cifras muestran un subdesarrollo vial.

Los que se encuentran en el medio y tienen la experiencia en la ejecución de este tipo de proyectos de obras civiles, se puede decir, a lo largo de muchos años en el ejercicio de la contratación y ejecución de proyectos de infraestructura surge la problemática que no es de hoy en día que las regiones no son altamente competitivas, ahí es donde se encadenan una serie de intereses gubernamentales ya que es uno de los principales sectores con más presupuesto de la nación y que para los distintos partidos políticos es el gran escudo para las campañas electorales.

5.1.2.-Conclusiones Específicas.

5.1.2.1.-Conclusión Específica 1.

a) Conclusión: Objetivo Específico 1.

Determinar el comportamiento de la ejecución y programación del presupuesto de inversión pública.

El comportamiento de los proyectos del presupuesto de inversión pública presenta un nivel desigual incumpliendo las políticas de integración establecidas en el Plan de desarrollo del departamento e incumpliendo el ciclo de vida de los proyectos.

Durante el segundo periodo la inversión fue 5 veces más. La ejecución en términos porcentuales fue de un 78% lo cual muestra un nivel óptimo de ejecución según parámetros que sostiene la Administración Boliviana de Carreteras. Pero existe la distorsión del ciclo de vida de los proyectos en la fase de ejecución debido a ciertas políticas y una mayor participación del Estado a través de Bienes y Servicios con

implementación de Proyectos del Sector Infraestructura. En este periodo se hace énfasis a proyectos en el sector de transportes especialmente en caminos, por lo tanto, se ejecutó una mayor cantidad de obras respecto a periodos pasados.

5.1.2.2.-Conclusión específica 2.

b) Conclusión: Objetivo Específico 2.

Comparar el nivel de ejecución del Presupuesto de Inversión Pública por tipo de recurso.

Los recursos asignados en infraestructura vial en el departamento de Cochabamba son interno y externo, en el primer periodo de economía de mercado es preponderante la inversión con recursos externos con un 27% el restante 73% corresponde a los recursos internos, en el segundo periodo de la Economía Plural, debido a los cambios estructurales y a los recursos generados por los hidrocarburos los proyectos de inversión pública tienden a sufrir cambios a mediados de periodo donde hay una disminución en la inversión por financiamiento interno pero al final del periodo el financiamiento externo vuelve a recobrar fuerza donde al realizar un promedio en infraestructura vial con un 41% y 59% los recursos internos en promedio

Durante el primer periodo del financiamiento interno su mayor contribuyente fue de IEHD con un 32%, Seguido por Coparticipación Municipal con 23% de participación y finalmente recursos propios con un 19%. El financiamiento externo el primer periodo su mayor contribuyente es el crédito externo con un 91,2% de participación (los organismos que aportaron fueron CAF, AIF, FONDPLATA y finalmente por la BID), el 7,5% de Donaciones por JICA y finalmente las Donaciones HIPC II con un 1,3% en Promedio.

En el segundo periodo en la Economía Plural el presupuesto de Inversión ejecutado con recursos internos tiene en primer lugar como organismo financiador al TGN representando el 29%, el segundo lugar al IEDH con n 18% y finalmente a Regalías con un 17%, disminuyendo su participación el IEHD con 18% y la coparticipación

Municipal en un 6%. El financiamiento externo al igual que en el primer periodo su mayor contribuyente es el crédito externo representando el 92,2% (los organismos que aportaron fueron CAF, BID, FONDPLATA y finalmente la AIF), el 7,3 % de Donaciones por EU y finalmente las Donaciones HIPC II con un 0,5% en Promedio.

Si nos referimos a organismo financiadores en el primer periodo en cuanto a crédito externo, es la CAF y la AIF las que tienen un porcentaje de participación del 76.9% del total de los recursos externos, en el segundo periodo la dinámica cambia es la CAF, BID y FONDPLATA quienes financian un 76,9% del total de los recursos externos para ejecución de proyectos, la CAF por si sola representa casi el 50% de la inversión total

5.1.2.3.-Conclusión Específica 3.

c) Conclusión: Objetivo Específico 3.

Demostrar la Ejecución del Presupuesto de Inversión Pública por tipo de proyecto y nivel de gobierno.

La ejecución del Presupuesto de Inversión Pública señala que hay una distribución prioritaria en proyectos de tipo pavimentado desplazando a los proyectos de tipo no pavimentado y de mejoramiento y mantenimiento vial, evidenciando una desigual distribución de la inversión, contraponiéndose a las políticas establecidas por el sector en el cual la integración física caminera del departamento se considera primordial.

Se puede evidenciar claramente que los proyectos realizados por el gobierno central durante el primer y segundo prioriza las carreteras pavimentados 87,1 % y 79,1 y el mantenimiento vial 12,5% y 20,8%, al igual que la administración departamental prioriza las carreteras pavimentados 75,5 % y 58,5, la administración local tuvo un leve cambio ya que en el primer periodo realizo más inversiones en carreteras no pavimentados que representa el 75,3% del total y durante el segundo periodo invirtió más en proyectos pavimentados que representa el 75 %; la administración regional priorizó durante el primer periodo las carreteras en mantenimiento y mejora con

54,7% y el no pavimentado vial con una participación del 45,7%, pero durante el segundo periodo priorizó en proyectos de mejoramiento y mantenimiento vial llegando alcanzar más del 75%.

Su principal objetivo es priorizar los proyectos de tipo pavimentado que han llegado a ser durante el segundo periodo en el departamento de Cochabamba.

Los proyectos ejecutados en el departamento de Cochabamba son de tipo pavimentados, no pavimentados y mejora y mantenimiento, durante el primer periodo se ejecutaron menor cantidad de proyectos que en el segundo periodo tanto en pavimentados como no pavimentados, los proyectos pavimentados incrementaron en 614% puntos porcentuales para el segundo periodo en términos monetarios, pero en términos de participación tuvo una leve reducción de 65% a 59%. Los proyectos no pavimentados en cuanto a porcentajes de participación entre el primer (1998-2005) y segundo periodo (2006-2018) disminuyó en 7%, considerando que su participación fue de 8% y 1% respectivamente, pero en inversión promedio disminuye de Bs. 8,4 Millones a Bs. 4,7 Millones, en términos porcentuales en hay una reducción de -44%. La inversión promedio en proyecto de mejoramiento y mantenimiento vial que se los adhiere a carreteras pavimentadas, durante el primer periodo fue de Bs. 29,8 Millones y en el segundo periodo de Bs. 332,8 Millones con un incremento de 11 veces. Sin duda se dio prioridad a este tipo de proyectos en el segundo periodo pasando de una participación en la inversión de 27% a 40% hasta el 2018.

5.1.2.4.-Conclusión Específica 4.

d) Conclusión: Objetivo Específico 4.

Diferenciar los niveles de superficie y red en kilómetros de infraestructura vial construidos.

Se evidencia que en ejecución física existe una mayor participación de proyectos de tipo no pavimentado. La asignación y la captación de recursos son bastante significativa, Pero contraria a la ejecución física

En el departamento de Cochabamba se puede visibilizar, durante el primer periodo solo el 9,5% son carreteras de tipo pavimentado donde el restante es de tipo tierra y ripio, en el segundo periodo el panorama no cambia demasiado un 9.2% son carreteras pavimentadas, donde se comprueba una mayor preponderancia de carreteras de tipo tierra.

La RVF tiene un crecimiento mayor en el primer periodo con 696 km que en el segundo periodo con solo 32 km, cabe resaltar que durante el segundo periodo se reduce las carreteras de tierras de un 4,9% a 5,2% contando con únicamente con carreteras de tipo pavimentado y de ripio. La RVD tuvo un crecimiento en el primer periodo y segundo bajó su crecimiento drásticamente de 3772 y 1367 km, importante señalar que el crecimiento del segundo periodo se dio en los tres primeros años. La RVM presenta un crecimiento en km datos pasando de 2.945 km a 19.951 km, presenta un incremento de 6 veces más en la red municipal.

El incremento de carreteras se dio con más significancia por la RVD Y RVM, este incremento de las carreteras, en general, está mostrando que la vertebración del departamento ha mejorado durante los últimos veinte años y fue resultado de un aumento en las vías secundarias, que comprende las vías departamentales y municipales, que están a cargo de las gobernaciones y los municipios. Siendo esta las que representan un menor grado de inversión debido al tipo de carreteras que construyen, generalmente son de ripio y tierra que a comparación de las pavimentadas requieren de mayor inversión.

5.1.2.5.-Conclusión Específica 5.

e) Conclusión: Objetivo Específico 5.

Contrastar la evolución del indicador de infraestructura vial

La densidad vial del departamento de Cochabamba muestra que su incremento del segundo periodo con respecto al primero no es significativo, incrementando en 0,5 en el primer periodo y un 3,8 el segundo periodo. Dada esta situación el desarrollo en infraestructura o la accesibilidad en el departamento no mejoraron

significativamente, no coadyuvando al desarrollo socio-económico de sus provincias y municipios, ni a la calidad de vida de los ciudadanos, incrementando los costos para grandes, medianas y pequeñas empresas.

5.2.-Aporte de la Investigación en la Mención.

El aporte de la presente investigación en la mención de gestión de proyectos y presupuestos es haber investigado al sector de transportes del departamento de Cochabamba y su aporte a la generación de infraestructura caminera por tipo de proyecto, en el cual se encontró que el presupuesto asignado a los proyectos de tipo pavimentados es significativa y contraria a su ejecución física, los proyectos de tipo no pavimentado son los que más contribuyen a la ejecución física.

5.3.-Verificación de la Hipótesis.

HIPÓTESIS: “La ejecución de la Inversión Pública del sector infraestructura vial no contribuyen significativamente en la generación física y desarrollo de infraestructura vial del departamento de Cochabamba”.

En el estudio que se realiza en las diferentes gráficas se puede observar tanto como la inversión extranjera como las inversiones públicas son muy significativas en el sector transporte, ya que el programado y el ejecutado juegan un rol importante que se puede observar en la gráfica N° 1, el programado es más alto que el ejecutado ahí por ejemplo se puede verificar que el ejecutado solo alcanza el 50% de lo programado, también podemos observar en la gráfica N° 10 hay una fuerte ejecución en inversión en carreteras pavimentadas, se puede verificar también en la gráfica N° 12, el que tiene mayor impactos en las carreteras pavimentadas es el gobierno central a través de la Administradora Boliviana de Carreteras (ABC), ya que es el la encargada de las interconexiones interdepartamentales (RVF), en esa grafica también podemos verificar que el gobierno regional no incentiva a las carreteras pavimentadas ya que su inversión es destinadas más a la mejora y al mantenimiento de las carreteras, sin ir muy lejos podemos verificar también que en la gráfica N° 14 se puede observar que mayormente el departamento de Cochabamba está compuesto de carreteras no

pavimentadas, otro dato muy importante es la gráfica N° 16 ahí se puede verificar que mayormente las carreteras pavimentadas son las de RVF ya que cuentan con el 75% de carreteras pavimentadas, sin ir muy lejos podemos decir que la RVD y la RVM cuentan con mayores extensiones de carreteras no pavimentadas (ripio y tierra).

Cochabamba es el departamento con mayor inversión en infraestructura carretera ya que conecta el altiplano con el oriente como se observa en la gráfica N° 19.

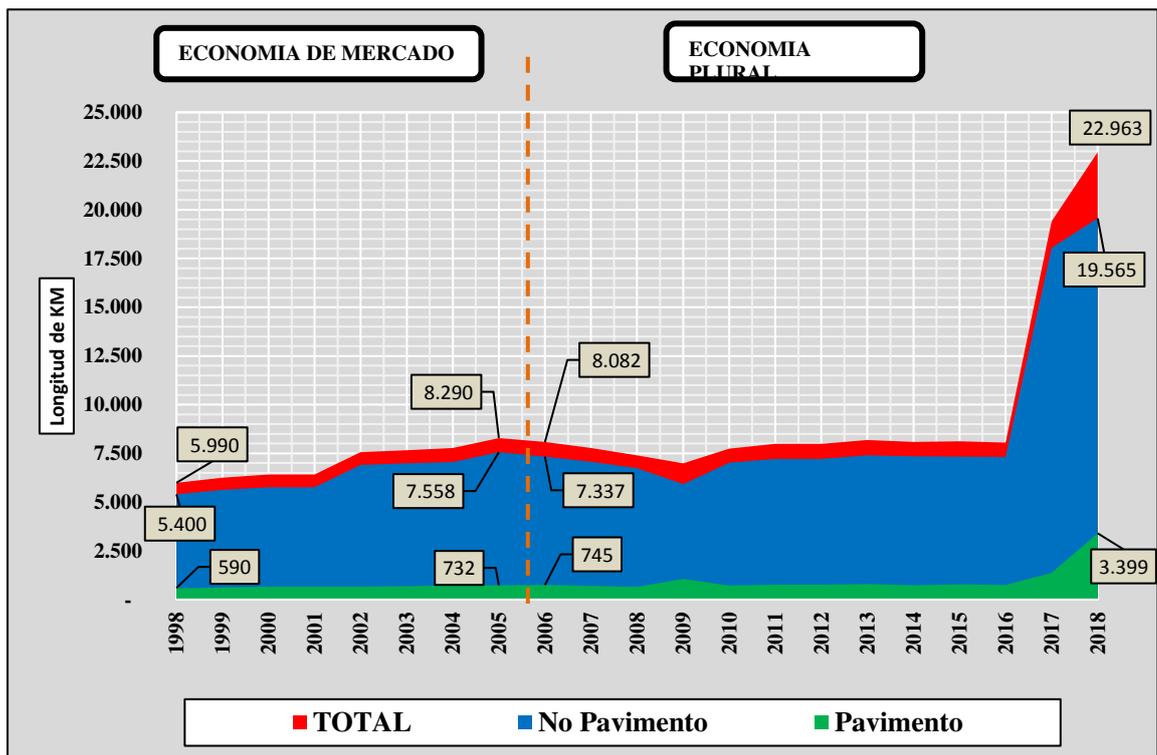
Por otra parte la longitud de carreteras que cuenta el departamento de Cochabamba, no muestra una cifra significativa en la longitud de caminos pavimentados, por lo tanto hay un incremento elevado de longitud de carreteras no pavimentadas tiene un incremento en los últimos años, esto nos hace entender que el sector transporte sus costos de reparación son altamente elevados, ya que con una carretera con mayor pavimento sus costos de mantenimiento son menores, pero aquí se puede verificar que es lo contrario y también otro dato importante es el factor tiempo, con mayores carreteras pavimentadas el tiempo de llegada a su destino será en corto tiempo, pero si las carreteras son no pavimentadas entonces el tiempo de llegada será en mayor, también esto implica en el desarrollo de una sociedad determinada, las carreteras vienen de la mano juntamente con el desarrollo y el progreso de una comunidad. Por otra parte, existen en algunos casos, condiciones geográficas y topográficas en el departamento de Cochabamba, el cual incide fuertemente en los costos de mantenimiento de las carreteras y transporte.

Un dato muy importante es que existen más carreteras pavimentadas en la red vial fundamental que conectan entre departamentos, mientras en el caso de los municipios no cuentan con muchas carreteras asfaltadas, cuentan con más carreteras no pavimentadas (ripio y tierra), ya que estos destinan su presupuesto más al sector salud y a la educación.

Se acepta la Hipótesis: Porque la ejecución de los proyectos del presupuesto de inversión pública del sector infraestructura vial se puede evidenciar un nivel de

inversión prioritario en proyectos de tipo pavimentado a diferencia de los proyectos no pavimentados compuesto por proyectos de tipo ripio y tierra.

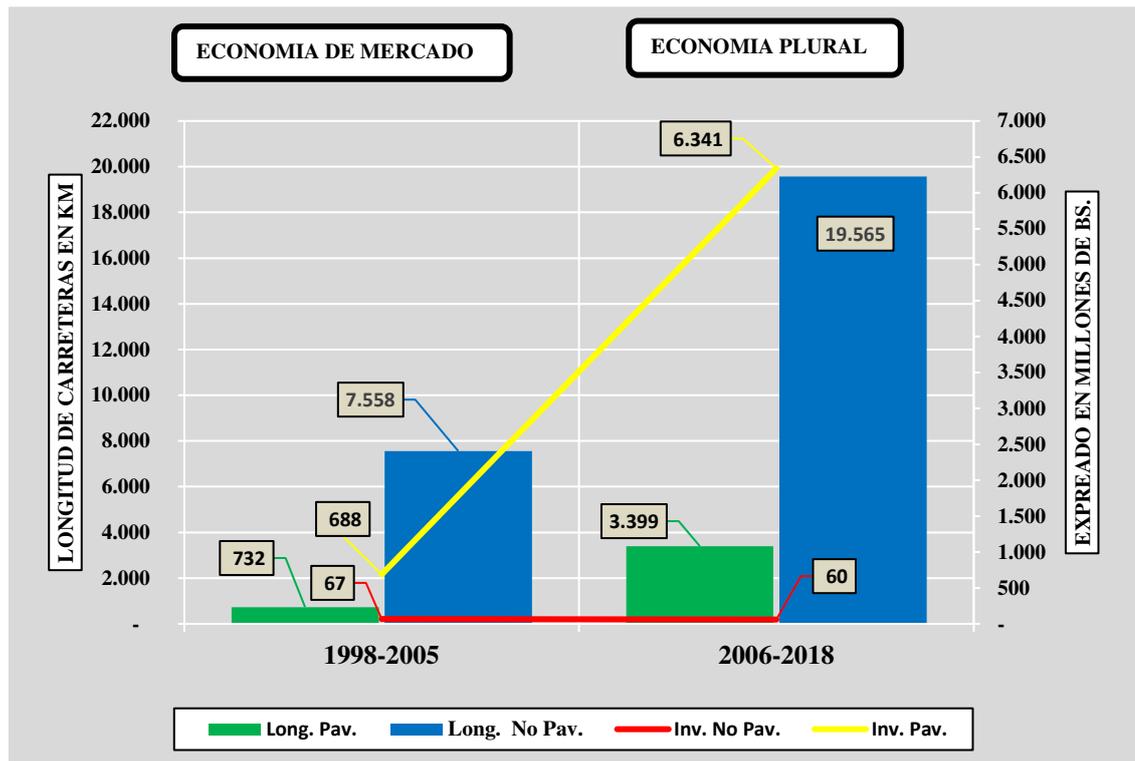
Gráfico N° 20: Comparación de la Generación Física de Infraestructura del Departamento de Cochabamba; 1998-2018 (en Kilometros).



En la gráfica N° 21 se puede observar que la generación física de infraestructura vial desde el año 1998 hasta el 2018 en cual existe una mayor parte de carreteras de tipo no pavimentado y una minoría de tipo pavimentado del total de carreteras del departamento de Cochabamba.

Se puede evidenciar dentro del primer periodo y segundo periodo un crecimiento lento de la longitud de carreteras, donde la estructura de carreteras de tipo ripio y tierra donde los caminos pavimentados no presentan un cambio a pesar de que se hicieron las grandes inversiones en carreteras pavimentadas.

Gráfico N° 21: Comparación de la Ejecución del Presupuesto de Inversión Pública y la Superficie en Kilómetros de Carretra Construidos; 1998-2018 (Millones de Bs vs Miles de km).

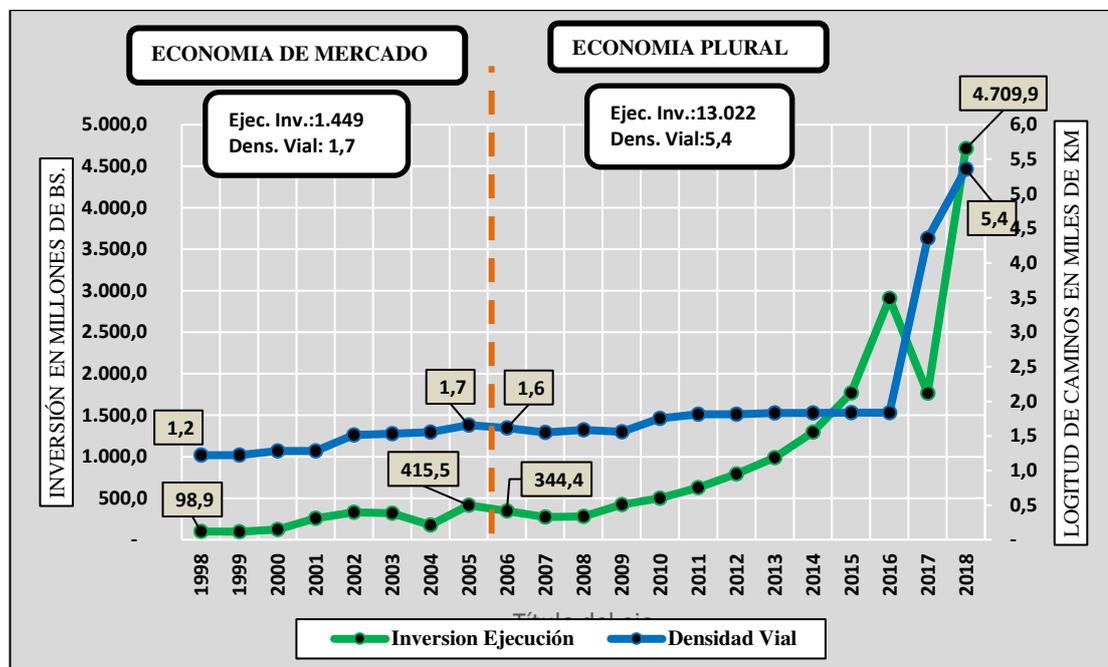


A lo largo de los años de estudio se puede evidenciar que la inversión en la infraestructura caminera se ha incrementado en el departamento de Cochabamba la inversión ha sido mayor en proyectos de carreteras pavimentadas y se ha invertido una minoría en proyectos de carreteras no pavimentados (ripio y tierra).

Según la gráfica N° 24 muestra la relación que existe entre la longitud de carreteras del departamento de Cochabamba y la inversión en infraestructura, donde la generación física de infraestructura caminera por tipo de superficie tanto en el primer periodo como en el segundo periodo está compuesta por en su mayor parte de carreteras no pavimentadas (tierra y ripio), y por otra parte, reducida las carreteras pavimentadas, contraria a la ejecución de proyectos de inversión donde entre el primer periodo y segundo creció en su mayor parte a proyectos de tipo

pavimentados, mostrando una tendencia positiva y con una cantidad mínima de proyectos de tipo no pavimentado con un comportamiento lineal entre el primer periodo y segundo periodo. El incremento del presupuesto es significativo en los proyectos de tipo pavimentado, pero no tiene una relación directa con la infraestructura en kilómetros de carretera construidos.

Gráfico N° 22: Presupuesto de Inversión Pública Ejecutado en Infraestructura Vial vs Densidad Vial en el Departamento de Cochabamba, 1998-2018 (en millones de bs y km/100km²).



La mejora de los indicadores es de intervención directa de los municipios, gobernaciones y de coordinación con el Gobierno Central, la inversión en Infraestructura de vial es inefectiva respecto a las mayores necesidades de conectividad de la población, por la carencia de carreteras y caminos que vinculen y mejoren la calidad de vida principalmente en los municipios más alejados.

A pesar de las grandes inversiones que se han realizado por parte del gobierno central, gobernaciones y municipios en este sector no han sido suficientes para cerrar

la brecha a nivel nacional e internacional en cuanto a desarrollo vial, por los altos costos que representa una carretera y por la geografía del país, además que el país tiene una dependencia de recursos externos en este sector ocasionan retardos en la ejecución de proyectos y finalmente la ineficiencia técnica para lograr una apropiada ejecución de proyectos en el Sector de Infraestructura Vial por funcionarios públicos y autoridades correspondientes.

5.4.-Evidencia Teórica.

Según los autores Felipe Larrain, Jeffrey Sach, Richard Musgrave, Ricardo Cibotti y Enrique Sierra, según estos autores la intervención del Estado en la Economía, a través de sus facetas como un Asignador, un Distribuidor y un Financiamiento de recursos de manera eficiente, con el propósito de mejorar la calidad de vida de la población. Pero en contraste de la evidencia empírica se demuestra que hay una distribución desigual del presupuesto de inversión pública en ejecución de los proyectos del sector infraestructura vial.

La propuesta Teórica de Reinaldo Sapag Chain, Nassir Sapag Chain, Karem Marie Mokate y el Sistema Nacional de Inversión Pública coinciden que un Proyecto constituye uno de los instrumentos más concretos de gestión de los planes, a través del cumplimiento del Ciclo de Vida de los Proyectos es muy importante ya que se podrá dar solución a los problemas y necesidades que tiene una determinada población, en ambos periodos se puede evidenciar que los proyectos no cumplen las fases obligatorias del ciclo de vida de un proyecto.

5.5.-Recomendaciones.

Es Impulsar las inversiones en el sector transporte combinado con un modelo de asociación público y privadas, capital público y fondos privados nacionales, donde países como, Brasil, México, Colombia, Perú, Ecuador y Chile, donde este último consiguió cifras importantes de infraestructuras de transporte más avanzadas de la región.

Aunque el actual clima de incertidumbre en la economía, dificulta la llegada de las

inversiones de todos los actores; gobiernos, sector privado, organismos multilaterales y sociedad civil. Debemos aportar nuestra parte para que el desarrollo de las infraestructuras ya que juega un papel importante en la agenda de desarrollo de los países.

Tanto el sector privado como el sector público juegan un rol importante en la creación de infraestructura básica, pues ante la falta de recursos disponibles del gobierno se deben buscar alternativas para lograr la colaboración del sector privado de tal manera que se convierta en parte activa en el desarrollo de obras y servicios públicos. En este sentido toma la importancia de las asociaciones públicas- privadas y las concesiones de obras públicas.

5.5.1.- Recomendación Específica 1.

Ejercer un mayor control en la Ejecución del Presupuesto de Inversión Pública del Sector Infraestructura Vial por las entidades rectoras del Presupuesto de Inversión Pública, priorizando el cumplimiento del Ciclo de Vida de un Proyecto para evitar las brechas que surgen entre la programación y ejecución del Presupuesto de Inversión Pública.

5.5.2.-Recomendación Específica 2.

Hacer una mejor distribución los recursos económicos del país y basándose en el análisis de la población beneficiada y el porqué, debido a las extensas distancias que presenta el departamento de Cochabamba, los volúmenes de mercancías son bajos y su estructura industrial es fragmentada, para una mejor gestión y priorización de necesidades logrando llegar a los resultados más esperados.

5.5.3.-Recomendación Específica 3.

Mejorar el modelo de contratación pública, orientado a la eficiencia y la transparencia, Creando varios mecanismos que permitan hacer un seguimiento correspondiente y hacer una evaluación del estado de los proyectos donde los agentes

se comprometan en el cual se encuentren bien definidos las reglas del juego tanto la fase de estudio como de diseño, evitando reclamos y demandas.

5.5.4.-Recomendación Específica 4.

Promover que tengan una mayor coordinación y comunicación interinstitucional entre los Gobiernos; Central, departamentales y municipales de manera que se logre alcanzar en un mismo objetivo, para lograr una efectiva participación de todos los niveles de intervención en el Sector Infraestructura Vial establecidos bajo las normas vigentes. Debido que las comunidades son parte del cumplimiento de los objetivos y alcance de los proyectos en ejecución los cuales serán directamente beneficiados del desarrollo vial.

5.5.5.-Recomendación específica 5.

Mejorar la calidad de planificación vial a nivel nacional para modificar el bajo desempeño que tiene, debido a que las carreteras con mayor expansión tienden a tener mayores capitales de inversión por lo cual es necesario una evaluación de eficiencia en la construcción de los caminos, debido a que una mayor cobertura vial podría esconder una gran pérdida de recursos o puede tener una fuga de capital.

BIBLIOGRAFÍA

BIBLIOGRAFÍA

Ablan Bortone Nayibe, “Apuntes De Presupuestos”, Mérida, Venezuela: Universidad De Los Andes, Facultad De Ciencias Económicas y Sociales, Noviembre De 2001. Capítulo II: El Presupuesto Público.

Atlas de potencialidades del Estado Plurinacional de Bolivia “Cochabamba”, 2009.

Banco Central de Bolivia, Primer Encuentro de Economistas de Bolivia “EL CONSENSO DE WASHINGTON Y LA INVERSIÓN EXTRANJERA DIRECTA EN BOLIVIA”.

BOLIVIA, Clasificador Presupuestario 2017.

BOLIVIA, Ley del Sistema de Regulación Sectorial SIRESE (Ley N° 1600. 28 de octubre de 1994).

BOLIVIA, Ley de Concesiones de Obras Públicas de Transporte (Ley N° 1874 de 22 de junio de 1998).

BOLIVIA, Ley N° 1178. Ley de Administración y Control Gubernamental del 20 de julio de 1990.

BOLIVIA, Ley 1551 (Ley de Participación Popular), del 20 de abril de 1994.

BOLIVIA, Ley N° 1600 de 28 de enero de 2004.

BOLIVIA, Ley N° 3507 de 27 de octubre de 2006.

BOLIVIA, Ley de Concesiones de Obras Públicas de Transporte (Ley N° 1874 de 22 de junio de 1998).

BOLIVIA, Ley de Creación de la Administradora Boliviana de Carreteras (Ley N° 3507 de 27 de Octubre de 2006).

BOLIVIA, Ley de Descentralización Administrativa del 28 de julio de 1996.

BOLIVIA, Ley 165-Ley General de Transporte. 16 de agosto de 2011.

BOLIVIA, Ministerio de Economía y Finanzas Públicas. Ley de Descentralización Administrativa, del 28 de julio de 1996.

BOLIVIA, Ministerio de Economía y Finanzas Públicas (2011) El Nuevo Modelo Económico Social, Comunitario y Productivo. Revista N°1 septiembre La Paz – Bolivia.

BOLIVIA, Ministerio de Economía y Finanzas Públicas, “Glosario de Conceptos y Definiciones”, año 2010.

BOLIVIA, Ministerio de Obras Públicas Servicios y Vivienda, Informe de Gestión 2012.

BOLIVIA, Ministerio de Planificación del Desarrollo. Directrices de Planificación e Inversión Pública.

CATACORA A. 2015. El Modelo Económico Social Comunitario Productivo. Eco plural.

CONSTITUCIÓN POLÍTICA DEL ESTADO, febrero de 2009, Gaceta oficial de Bolivia.

Corporación Andina de Fomento. 2004, Informe sectorial de infraestructura. Bolivia.

Estado de situación: BOLIVIA SEGURIDAD ALIMENTARIA E INFRAESTRUCTURA, Fundación Alternativas, Alyssa Chan.2016.

Ernesto R. Fontaine “Evaluación Social de Proyectos”. 2008. Edición. N° 13. Cap. 1

Ficha Técnica-Densidad Vial-Observatorio Federal Urbano.

Financiamiento de la inversión pública boliviana y sus perspectivas futuras, Cesar Manuel Romero Arnez 2015.

Financiamiento del Sector Educación en Bolivia 2011-2013, Fundación Jubileo.

FUNDACIÓN ALTERNATIVAS. Alyssa Chan, Clínica de leyes y políticas alimentarias de Harvard, Julio 2017.

HERNÁNDEZ, R y FERNÁNDEZ C. (2010). Metodología de Investigación. 5ta ed., Mc Graw-Hill México.

<https://www.cochabambabolivia.net/la-ciudad-de-cochabamba>.

Informe de Misión “Elaboración de Guía/Manual de Procedimiento para la inversión Pública” Año 2009.

Infraestructura, la piedra angular del desarrollo, El país 2016.

Ing. Oscar Espinoza, Proyecto de Investigación “Propuesta del plan de inversiones para las carretas de Bolivia” año 2012.

Infraestructuras de comunicación: Densidad vial por Municipio. Geoinnova.

KRUGMAN, P. y WELLS, R (2007) Introducción a la economía. Editorial Reverte S.A. Disponible en: <https://books.google.com.bo>.

Lupano J. La infraestructura de transporte sostenible y su contribución a la igualdad en América Latina y el Caribe CEPAL

Lykke E. Andersen - Boris Branisa - Stefano Canelas, El ABC del desarrollo en Bolivia, Fundación INESAD.

MENDOZA, M. (2000) Como investigan los economistas: Guía para elaborar y desarrollar un proyecto de investigación.

Mokate, K. (2004) Evaluación Financiera de Proyectos de Inversión. Ed. Alfa Omega, 2da Edición.

Musgrave Richard A., “Hacienda Pública Teórica y aplicada”, 5ª Edición, 1999, Editorial Mc Graw-Hill, Cap. 1.

Normas Básicas del Sistema de Inversión Pública”, Ministerio de Hacienda, Resolución Suprema N° 216768

Objetivos del desarrollo del milenio de Cochabamba 2007.

Ortún, Vicente, Gestión Pública: Conceptos y Métodos.

PLAN DEPARTAMENTAL DE DESARROLLO ECONÓMICO Y SOCIAL
(Agenda 21 – Cochabamba) Noviembre de 1995.

PLAN DEPARTAMENTAL DE DESARROLLO HUMANO INTEGRAL DE
COCHABAMBA 2017.

Reglamento Específico del sistema Nacional de Inversión Pública. Art. 9.

Revista PetroPress, “La falsa disputa de las prefecturas por los ingresos del IDH”.

Ricardo Cibotti y Enrique Sierra, “El Sector Público En La Planificación Del
Desarrollo*(4ta Edición) ,2005. Cap. I.

Romero Arnez Cesar Manuel, “Financiamiento de la Inversión Pública Boliviana y
sus perspectivas Futuras” 2015.

Rudnick H. Diseño Estratégico e Infraestructura Básica. Editorial IL.PES. 2008.

Sampieri Hernández, Roberto, Fernández Callao, Carlos, Baptista Lucio, Pilar.
“Metodología de la Investigación”. Cuarta Edición. Mc Graw Hill Cap. 1.

Sapag Chain, Nassir. Sapag Chain, Reinaldo. “Preparación Y Evaluación De
Proyectos” 5º Edición. (Mc Graw Hill) Cap. I El Estudio De Proyectos, El Proceso
De Preparación Y Evaluación De Proyectos

Stiglitz, Joshep E. Economía del Sector Público 3ª Edición, Antoni Bosch Editor,
2000. Cap. 1 El Sector Público en una Economía Mixta.

TORRICO, TERÁN. MARIO “¿Qué ocurrió en Bolivia realmente?”. Perfiles
Latinoamericanos. 2006.

Ticona García, Roberto. El Proceso De Las Reformas Económicas en el Ciclo de los
Proyectos de Inversión Pública del Sector Público. El Economista, La Paz, N° 46.

TICONA, Roberto. (2014) El proceso de descentralización de la inversión pública
regional. Revista. El economista N°47.

UDAPE, “Bolivia: Evaluación de La Economía 1998”.

UDAPE, “Bolivia: Evaluación de la Economía 1999”.

UDAPE, “Bolivia: Evaluación de la Economía 2000”.

UDAPE “Informe Económico y Social 2004”.

UDAPE Diagnósticos Sectoriales Transporte TOMO 4.

UDAPE, Tomo IV Sector Transporte 2009

WALLACE, w. (2014) Gestión de Proyectos. Edinburgh Business Scholl (EBS).

ANEXOS

Anexo 1

Cuadro N° 1: Programación y Ejecución del Presupuesto de Inversión Pública del Sector Infraestructura Vial del Departamento de Cochabamba; 1998-2018.
(Millones de Bs. y Porcentajes)

Presupuesto de Inversión Pública del Sector infraestructura vial del departamento de Cochabamba				
Año	Programado	Ejecutado	% Ejecución	Ejecutado
1998	98.998.631	95.586.878	97%	96,55373719
1999	96.654.758	94.202.010	97%	97,46236186
2000	121.111.001	115.000.154	95%	94,95434193
2001	259.123.274	255.033.100	98%	98,42153353
2002	329.987.575	229.846.632	70%	69,65311709
2003	318.989.431	109.966.180	34%	34,4732989
2004	178.318.954	150.940.423	85%	84,64631472
2005	415.597.020	399.357.439	96%	96,09246933
2006	344.491.642	338.314.960	98%	98,2070153
2007	272.676.878	251.127.399	92%	92,09706417
2008	278.937.356	400.405.950	144%	143,546908
2009	420.950.986	240.930.056	57%	57,2347054
2010	501.312.690	220.839.441	44%	44,05223445
2011	625.488.768	1.048.642.216	168%	167,6516463
2012	791.456.886	702.475.705	89%	88,75729271
2013	989.407.496	964.629.785	97%	97,49570213
2014	1.295.661.983	1.372.368.412	106%	105,9202501
2015	1.770.404.815	1.102.974.468	62%	62,30069295
2016	2.908.798.076	2.074.906.358	71%	71,33208646
2017	1.764.146.689	2.007.354.765	114%	113,7861594
2018	4.709.919.837	2.297.911.728	49%	48,78876516

FUENTE: Viceministerio de Inversión Pública y Financiamiento Externo – VIPFE.
Elaboración Propia

Anexo 2

Cuadro N° 2: Acumulado y Promedio por Periodo de la Programación y Ejecución del Presupuesto de Inversión Pública del Sector Infraestructura Vial del Departamento de Cochabamba; 1998-2018.
(Millones de Bs. y Porcentajes).

Periodo	Acumulado Programado	Acumulado Ejecutado	Promedio Programado	Promedio Ejecutado	% de Ejecución
1998-2005	1.818.780.644	1.449.932.816	227.347.581	181.241.602	80%
2006-2018	16.673.654.100	13.022.881.244	1.282.588.777	1.001.760.096	78%

FUENTE: Viceministerio de Inversión Pública y Financiamiento Externo – VIPFE.
Elaboración Propia.

Anexo 3

Cuadro N° 3: Ejecución del Presupuesto de Inversión Pública del Sector Infraestructura Vial del Departamento de Cochabamba por Tipo de Recursos; 1998-2016.
(Millones de Bs.).

Ejecución del Presupuesto de Inversión Pública por tipo de Recurso					
Año	Externos	Internos	total	% Part. Ext.	%Part. Int.
1998	55.456.320	109.447.526	164.905.844	34%	66%
1999	41.998.787	120.251.141	162.251.927	26%	74%
2000	66.870.151	175.987.250	242.859.401	28%	72%
2001	68.225.236	210.222.235	278.449.472	25%	75%
2002	84.321.123	260.565.458	344.888.583	24%	76%
2003	76.654.454	178.256.120	254.912.577	30%	70%
2004	65.989.001	150.484.595	216.475.600	30%	70%
2005	68.730.992	270.250.110	338.983.107	20%	80%
2006	72.864.412	271.627.230	344.493.648	21%	79%
2007	70.820.471	201.856.407	272.678.885	26%	74%
2008	61.181.338	217.756.018	278.939.364	22%	78%
2009	192.118.632	228.832.353	420.952.995	46%	54%
2010	280.248.799	221.063.891	501.314.700	56%	44%
2011	358.172.105	267.316.662	625.490.779	57%	43%
2012	415.822.107	375.634.779	791.458.898	53%	47%
2013	362.871.272	626.536.224	989.409.509	37%	63%
2014	298.361.095	997.300.888	1.295.663.997	23%	77%
2015	520.974.878	1.249.429.937	1.770.406.830	29%	71%
2016	2.043.800.552	864.997.523	2.908.800.092	70%	30%
2017	739.634.813	1.024.511.876	1.764.148.706	42%	58%
2018	2.697.706.816	2.012.213.021	4.709.921.855	57%	43%

FUENTE: Viceministerio de Inversión Pública y Financiamiento Externo – VIPFE.
Elaboración Propia.

Anexo 4

Cuadro N° 4: Acumulado, Promedio y Porcentaje de Participación por Periodo de la Ejecución del Presupuesto de Inversión Pública del Sector Infraestructura Vial del Departamento de Cochabamba por Tipo de Recursos; 1998-2018.
(Millones de Bs. y Porcentaje)

	Año	Externo	Interno
Acumulado	1998-2005	66.030.758	184.433.054
Acumulado	2006-2018	624.198.253	1.282.590.789
Promedio	1998-2005	8.253.845	23.054.132
promedio	2006-2018	48.015.250	98.660.830
%Part	1998-2005	27%	73%
%Part	2006-2016	41%	59%

FUENTE: Viceministerio de Inversión Pública y Financiamiento Externo – VIPFE.
Elaboración Propia.

Anexo 5

Cuadro N° 5: Acumulado, Promedio y Porcentaje de Participación por Periodo de la Ejecución del Presupuesto de Inversión Pública del Sector Infraestructura Vial del Departamento de Cochabamba Organismos con Financiamiento Externo; 1998-2018.
(Millones de Bs. y Porcentajes).

	Acumulado			Promedio		Porcentajes	
	1998-2005	2006-2018	total	1998-2005	2006-2018	1998-2005	1996-2018
Crédito Externo	60,2	575,5	635,7	7,5	44,3	91,1%	92,2%
AIF	20,40	3,74	24,1	2,6	0,3	30,9%	0,6%
BID	3,60	85,51	89,1	0,5	6,6	5,5%	13,7%
CAF	30,90	312,72	343,6	3,9	24,1	46,8%	50,1%
CHINA	0,00	44,63	44,6	0,0	3,4	0,0%	7,2%
EXIMBANK-K	1,30	32,15	33,5	0,2	2,5	2,0%	5,2%
FONPLATA	4,00	81,77	85,8	0,5	6,3	6,1%	13,1%
OTROS	0,00	14,98	15,0	0,0	1,2	0,0%	2,4%
Donaciones	5,0	45,6	50,5	0,6	3,5	7,5%	7,3%
JAP	0,30	0,6	0,9	0,0	0,0	0,5%	0,1%
JICA	4,50	1,9	6,4	0,6	0,1	6,8%	0,3%
UE	0,03	41,2	41,2	0,0	3,2	0,0%	6,6%
OTROS	0,12	1,9	2,0	0,0	0,1	0,2%	0,3%

Donaciones HIPC II	0,9	3,1	4,0	0,1	0,2	1,3%	0,5%
DON-HIPC	0,90	3,1	4,0	0,1	0,2	1,4%	0,5%
	66,05	624,2				100%	100%

FUENTE: Viceministerio de Inversión Pública y Financiamiento Externo – VIPFE.
Elaboración Propia.

Anexo 6

Cuadro N° 6: Acumulado, Promedio y Porcentaje de Participación por Periodo de la Ejecución del Presupuesto de Inversión Pública del Sector Infraestructura Vial del Departamento de Cochabamba Organismos con Financiamiento Interno; 1998-2018.
(Millones de Bs. y Porcentajes).

Año	Acumulado			Promedio		Porcentaje	
	1998-2005	2006-2018	Total	1998-2005	2006-2018	1998-2005	2006-2018
IEHD	59,7	226,8	286,5	7,5	17,4	32%	18%
Copart Mun	36,0	77,1	113,1	4,5	5,9	20%	6%
FCD	1,2	51,1	52,3	0,2	3,9	1%	4%
IDH	0,5	209,5	210,0	0,1	16,1	0%	16%
otros	5,3	6,5	11,8	0,7	0,5	3%	1%
Rec Esp Mun	0,0	12,5	12,5	0,0	1,0	0%	1%
Rec Pro	35,3	116,2	151,5	4,4	8,9	19%	9%
Reg	27,0	213,1	240,1	3,4	16,4	15%	17%
TGN	19,4	369,7	389,1	2,4	28,4	11%	29%
Total general	184,4	1.282,5				100%	100%

FUENTE: Viceministerio de Inversión Pública y Financiamiento Externo – VIPFE.
Elaboración Propia.

Anexo 7

**Cuadro N° 7: Ejecución del Presupuesto de Inversión Pública del Sector
Infraestructura Vial del Departamento de Cochabamba por Tipo de Proyecto;
1998-2018.**
(Millones de Bs.)

Año	No pavimentados	Pavimentados	Mejor y Mant.
1998	9.451.030	25.458.096	14.122.452
1999	5.589.541	24.878.036	7.892.362
2000	3.596.231	90.451.231	35.151.140
2001	7.517.199	115.196.785	29.133.566
2002	15.499.148	105.225.999	22.990.203
2003	15.015.328	77.379.402	19.890.673
2004	9.878.178	133.890.091	35.475.125
2005	593.404	115.376.875	66.256.112
2006	11.314.126	121.774.236	95.613.901
2007	15.418.630	92.592.672	54.960.579
2008	2.945.994	207.803.693	44.940.705
2009	11.475.528	66.138.941	53.926.967
2010	930.334	416.376.321	1.710.118.826
2011	366.905	598.987.387	322.340.960
2012	5.013.010	177.000.995	329.227.279
2013	4.577.616	228.699.373	481.120.272
2014	75.567	505.736.681	366.860.945
2015	4.310.160	237.708.571	351.411.403
2016	4.140.802	1.410.823.791	205.991.779
2017	90.932	1.456.652.985	191.930.138
2018	79.990	911.046.994	118.401.470

FUENTE: Viceministerio de Inversión Pública y Financiamiento Externo – VIPFE.
Elaboración Propia.

Anexo 8

Cuadro N° 8: Acumulado, Promedio y Porcentaje de Participación por Periodo de la Ejecución del Presupuesto de Inversión Pública del Sector Infraestructura Vial del Departamento de Cochabamba por Tipo de Proyecto; 1998-2018.

	Acumulado		Promedio		Porcentaje	
	1998-2005	2006-2016	1998-2005	2006-2016	1998-2005	2006-2016
No pav.	67.140.058,33	60.739.593,81	8.392.507,29	4.672.276,45	8%	1%
Pav.	553.966.422,95	6.431.342.639,32	69.245.802,87	494.718.664,56	65%	59%
Mejor y Mant.	230.911.633,44	4.326.845.223,84	28.863.954,18	332.834.247,99	27%	40%
TOTAL	852.018.114,72	10.818.927.456,97				

FUENTE: Viceministerio de Inversión Pública y Financiamiento Externo – VIPFE.
Elaboración Propia.

Anexo 9

Cuadro N° 9: Porcentaje de Participación por Periodo de la Ejecución del Presupuesto de Inversión Pública del Sector Infraestructura Vial del Departamento de Cochabamba por Tipo de Proyecto y Nivel de Gobierno; 1998-2018.

	Central		Departamental		Local		Regional	
	1998-2005	2006-2018	1998-2006	2006-2018	1998-2006	2006-2018	1998-2006	2006-2018
No Pav.	0,40%	0,15%	13,90%	11,70%	75,25%	22,00%	45,10%	2,10%
Pav	87,10%	79,05%	75,50%	58,50%	0,00%	75,00%	0,20%	22,60%
Mejor y Mant.	12,50%	20,80%	10,60%	29,80%	24,75%	3,00%	54,70%	75,30%
Total	100,00%							

FUENTE: Viceministerio de Inversión Pública y Financiamiento Externo – VIPFE.
Elaboración Propia.

Anexo 10

Cuadro N° 10: Longitud en Caminos de Infraestructura Vial Construidos por Tipo de Red y Superficie del Departamento de Cochabamba; 1998-2018.
(En km.)

Años	TOTAL	Pavimento	Ripio	Tierra	RED PEPART.	RED FUNDAM.	RED MUNICIPAL.
1998	5.990	590	2.340	3.060	294	696	5.000
1999	6.250	620	2.352	3.278	395	805	5.050
2000	6.422	668	2.466	3.288	401	816	5.205
2001	6.422	668	2.466	3.288	401	816	5.205
2002	7.571	662	4.055	2.854	2.052	1.140	4.379
2003	7.662	676	3.552	3.434	2.707	1.140	3.815
2004	7.780	725	4.169	2.886	2.818	1.280	3.682
2005	8.290	732	4.417	3.141	4.066	1.279	2.945
2006	8.082	745	4.106	3.231	4.200	1.293	2.589
2007	7.771	695	4.033	3.043	4.200	1.292	2.279
2008	7.936	643	3.603	3.148	4.190	1.335	2.411
2009	7.803	1.063	3.127	2.804	4.179	1.213	2.411
2010	8.789	721	3.662	3.366	5.152	1.226	2.411
2011	9.072	764	3.669	3.551	5.415	1.246	2.411
2012	9.072	764	3.669	3.551	5.415	1.246	2.411
2013	9.165	790	3.721	3.671	5.507	1.248	2.411
2014	9.165	736	3.677	3.671	5.507	1.248	2.411
2015	9.186	783	3.966	3.365	5.527	1.248	2.411
2016	9.195	744	3.954	3.365	5.527	1.257	2.411
2017	21.809	1.370	8.383	9.660	5.534	1.332	14.942
2018	26.829	3.399	7.399	12.166	5.567	1.311	19.951

Fuente: Instituto Nacional de Estadística-INE
Elaboración Propia.

Anexo 11

Cuadro N° 11: Longitud en Caminos de Infraestructura Vial Construidos por Tipo de Red y Superficie del Departamento de Cochabamba; 1998-2018.
(En Porcentajes).

Tipo de superficie	Totales		Fundamental		Departamental		Municipal	
	1998-2005	2006-2018	1998-2005	2006-2018	1998-2005	2006-2018	1998-2005	2006-2018
Pavimento	9,5%	9,2%	55,8%	74,5%	2,0%	2,6%	0,3%	17,9%
Ripio	45,8%	51,0%	34,9%	20,3%	57,6%	49,7%	46,8%	33,5%
Tierra	44,7%	40%	9,4%	5,2%	40,4%	47,7%	52,8%	48,6%

Fuente: Instituto Nacional de Estadística-INE Elaboración Propia

Anexo 12

Cuadro N° 12: Densidad Vial de Bolivia, Cochabamba, ALC y el Mundo; 1998-2018
(En KM/100KM2).

AÑO	CB	BOLIVIA	ALC	MUNDO
1998	1,2	4,9	16,6	24,5
1999	1,2	5,0	17,1	25,5
2000	1,3	5,1	17,1	25,7
2001	1,3	5,3	17,2	25,9
2002	1,5	5,5	17,3	26,4
2003	1,5	5,5	17,4	26,8
2004	1,6	5,7	17,5	26,8
2005	1,7	6,1	16,6	27,0
2006	1,6	6,3	16,7	27,3
2007	1,6	6,8	16,7	27,5
2008	1,6	7,3	16,8	27,6
2009	1,6	7,3	17,3	27,5
2010	1,8	7,5	17,0	28,0
2011	1,8	7,5	18,0	28,2
2012	1,8	7,9	18,1	28,4
2013	1,8	8,0	18,2	28,6
2014	1,8	7,9	18,3	28,8
2015	1,8	8,1	18,4	29,0
2016	1,8	8,1	18,5	29,1
2017	4,4	13,9	18,6	29,2
2018	5,4	16,8	18,7	29,5

Fuente: Instituto Nacional de Estadística-INE
 Ministerio de Obras Publica Servicios y Viviendas.
 Administradora de Carreteras de Bolivia. Elaboración Propia.

Anexo 13

Cuadro N° 13: Densidad Vial por Departamentos de Bolivia; 1998-2018
 (En KM/100KM2).

Año	CH	LP	CB	OR	PT	TJ	SC	BE	PD
1998	11,4	6,8	11,0	9,1	9,6	7,2	2,8	1,5	2,5
1999	11,4	6,8	11,0	9,1	9,6	7,2	2,8	1,5	2,5
2000	11,3	7,1	11,5	9,9	9,7	7,3	2,8	1,5	2,6
2001	11,5	7,8	11,5	9,9	9,9	7,3	2,8	1,5	2,6
2002	11,5	7,2	13,6	10,4	9,8	7,3	3,3	1,8	2,5
2003	11,4	7,2	13,8	10,4	9,8	7,3	3,3	1,8	2,6
2004	11,6	7,3	14,0	10,5	9,9	8,1	3,4	2,1	2,7
2005	12,0	7,7	14,9	10,5	9,9	15,1	3,5	2,2	2,7
2006	12,3	7,9	14,5	10,5	9,8	20,0	3,7	2,2	2,7
2007	12,2	7,8	14,0	12,3	10,1	31,8	4,1	2,2	2,7
2008	12,5	9,3	14,3	11,5	10,1	35,6	4,1	2,6	2,7
2009	11,5	8,7	14,0	13,1	10,1	35,4	4,2	2,5	2,9
2010	11,4	8,9	15,8	13,3	10,6	35,3	4,2	2,5	3,0
2011	11,4	8,9	16,3	13,3	10,6	35,3	4,2	2,6	2,9
2012	11,5	9,4	16,3	13,4	13,2	35,4	4,2	2,3	3,7
2013	12,6	9,4	16,5	13,4	13,2	37,7	4,2	2,4	3,3
2014	12,7	9,2	16,5	13,5	12,0	37,7	4,2	2,4	4,0
2015	15,8	9,5	16,5	13,5	12,0	39,3	4,2	2,4	4,0
2016	15,4	9,5	16,5	13,4	12,1	38,5	4,3	2,4	3,9
2017	28,6	19,1	39,2	19,1	17,5	25,9	9,2	5,0	7,3
2018	37,5	23,7	48,2	20,2	25,5	28,1	9,9	6,2	8,3

Fuente: Instituto Nacional de Estadística-INE Elaboración Propia.