



Diagnósticos Sectoriales

Transporte

4



Transporte

Diagnósticos Sectoriales - Transporte

Autoridades Responsables:

María Félix Delgadillo Camacho, Directora General Ejecutiva de UDAPE

Álvaro Lazo Suárez, Subdirector de Política Macrosectorial de UDAPE

Actualización*:

Ilychss A. Rodriguez Juárez

Septiembre 2015

*Cualquier comentario remítase al correo electrónico: irodriguez@udape.gob.bo

Contenido

1. INTRODUCCIÓN
2. MARCO INSTITUCIONAL Y LEGAL
 - 2.1. Reformas
 - 2.2. Institucionalidad
 - 2.3. Marco Normativo
3. CARACTERÍSTICAS DEL SECTOR
 - 3.1. Producción-crecimiento, empleo e inversiones
 - 3.1.1. Producción-crecimiento
 - 3.1.2. Empleo
 - 3.1.3. Inversiones
4. MODALIDADES DE TRANSPORTE
 - 4.1. Transporte aéreo
 - 4.1.1. Tráfico nacional origen/destino regular de pasajeros y carga
 - 4.1.2. Tráfico internacional origen/destino regular de pasajeros y carga
 - 4.2. Transporte acuático
 - 4.2.1. Transporte fluvial
 - 4.2.2. Transporte lacustre
 - 4.3. Transporte terrestre
 - 4.3.1. Transporte férreo
 - 4.3.2. Transporte carretero
5. MERCADOS INTERNOS Y EXTERNOS
 - 5.1. Corredores de Integración
 - 5.1.1. Corredor Este-Oeste
 - 5.1.2. Corredor Norte-Sur

- 5.1.3. Corredor Oeste-Norte
- 5.1.4. Corredor Oeste-Sur
- 5.1.5. Corredor Central-Sur
- 6. FLUJOS INTERNACIONALES
 - 6.1. Transporte internacional de pasajeros según modalidad
 - 6.2. Transporte de carga internacional según modalidad
- 7. ENCADENAMIENTO DEL SECTOR TRANSPORTE EN LA ECONOMÍA
 - 7.1. Encadenamiento Extra Sectorial
 - 7.2. Encadenamiento Intra Sectorial
- 8. PERSPECTIVAS
- 9. BIBLIOGRAFÍA

Índice de Cuadros

- Cuadro 1 Competencias del sector transporte
- Cuadro 2 Población ocupada en el sector transporte, 1999-2012
- Cuadro 3 Inversión pública ejecutada e inversión extranjera directa en transportes, 2000-2013
- Cuadro 4 Pasajeros y carga transportados en empresas aéreas a nivel nacional, 2011-2013
- Cuadro 5 Matriz del tráfico aéreo nacional origen/ destino de pasajeros, 2013
- Cuadro 6 Pasajeros y carga transportados en empresas aéreas a nivel internacional, 2011-2013
- Cuadro 7 Distancias fluviales en la hidrovía Paraguay-Paraná
- Cuadro 8 Tráfico de carga por puertos, 2004-2011
- Cuadro 9 Distancias lacustres en la cuenca endorreica - Lago Titicaca
- Cuadro 10 Parque automotor por tipo de servicio y vehículos, 2002-2013
- Cuadro 11 Longitud de caminos por año según red y superficie de rodadura, 2002-2012
- Cuadro 12 Longitud de caminos por tipo de rodadura y departamento, 2012 (p)

Cuadro 13 Tráfico internacional de pasajeros según modo de transporte 2008-2013

Cuadro 14 Importaciones según modalidad de transporte, 2000-2013

Cuadro 15 Exportaciones según modalidad de transporte, 2000-2013

Índice de Gráficos

Gráfico 1 Comparación entre tasas de crecimiento de transporte y almacenamiento y PIB 2000-2013

Gráfico 2 Inversión pública ejecutada en transportes, 2000-2013

Gráfico 3 Tráfico aéreo origen/destino regular de pasajeros y carga, 2000-2013

Gráfico 4 Tráfico aéreo nacional origen/destino regular de pasajeros y carga, 2000-2013

Gráfico 5 Tráfico aéreo internacional origen/destino regular de pasajeros y de carga, 2002 - 2013

Gráfico 6 Tráfico del sistema portuario de carga, 2004-2011

Gráfico 7 Flujo de pasajeros y carga en el transporte férreo, 2000-2013

Gráfico 8 Transporte de pasajeros y carga de la red ferroviaria oriental, 2000 - 2013

Gráfico 9 Transporte de pasajeros y carga de la red ferroviaria andina, 2000-2013

Gráfico 10 Parque automotor nacional, 2002-2013

Gráfico 13 Transporte carretero de carga, 2000-2013

Índice de Mapas

Mapa 1 Bolivia: Hidrovías

Mapa 2 Bolivia: Vías Férreas

Mapa 3 Bolivia: Corredor de Integración (Este-Oeste)

Mapa 4 Bolivia: Corredor de Integración (Norte-Sur)

Mapa 5 Bolivia: Corredor de Integración (Oeste- Norte)

Mapa 6 Bolivia: Corredor de Integración (Oeste-Sur)

Mapa 7 Bolivia: Corredor de Integración (Central-Sur)

1. Introducción

El sector del transporte representa uno de los sectores más importantes de la economía, que por sus características tiene un comportamiento creciente. Este sector abarca diferentes modalidades de transporte, entre los que se encuentran el transporte aéreo, el transporte acuático que a su vez consta del transporte fluvial, lacustre y marítimo, y el transporte terrestre que consta del transporte ferroviario y carretero.

La importancia de este sector se ve reflejada en la cantidad de pasajeros y carga que son transportados anualmente, en este sentido, el sector transporte tiene un carácter estratégico y una fuerte incidencia en la economía nacional.

Con las directrices de la Agenda Patriótica y el Programa de Gobierno 2015-2020, los esfuerzos están siendo orientados a consolidar importantes proyectos de infraestructura de transportes que permitan alcanzar una adecuada integración interna, concretándose en una significativa política de construcción de caminos vinculados a la Red Vial Fundamental, además de la priorización de recursos para la construcción de aeropuertos internacionales y turísticos en diferentes regiones del país y la consolidación del corredor bioceánico, entre otros.

El presente documento está constituido en siete secciones, la primera describe el marco institucional y normativo en el cual se desenvuelve el sector; la segunda establece las características del sector dentro la economía; la tercera describe las características del transporte en sus diferentes modalidades; la cuarta resume brevemente los corredores de integración; la quinta explica los flujos internacionales del flujo de pasajeros y carga; el sexto describe el encadenamiento del sector transporte en la economía y por último se incluye una sección con las perspectivas del sector transporte.

2. Marco Institucional y Legal

2.1. Reformas

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 coordinación entre los distintos niveles de gobierno y las empresas públicas y 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 sector 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. Este busca garantizar mayores recaudaciones para el mantenimiento de los caminos y un proceso progresivo de modernización en las actividades de recaudación y control.

Asimismo, destaca la participación activa del Estado en el transporte aéreo, a través de la empresa Boliviana de Aviación y la Empresa Estatal de Transporte por Cable “Mi

Teleférico”¹, el objetivo institucional de prestar servicios de transporte aéreo de pasajeros.

Por otra parte, la Agencia para el Desarrollo de las Macroregiones y Zonas Fronterizas – ADEMAF, en materia de transportes, facilita la coordinación con las instancias gubernamentales correspondientes, destacando el apoyo que brinda la implementación, en zonas fronterizas, especialmente en la modalidad fluvial.

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 esta Ley se establecen los lineamientos generales para el crecimiento del sector y mejoramiento de la infraestructura necesaria para la prestación de los servicios de cada modalidad de transporte. A su vez, se establecen los parámetros para que dicha prestación sea eficiente, eficaz, económica, accesible, velando el acceso al transporte público sea un derecho de todas las bolivianas y bolivianos, conforme a la Constitución Política del Estado.

La Agenda Patriótica, pone un fuerte énfasis en el sector transporte de manera que las políticas y proyectos públicos, están destinados a consolidar adecuadas condiciones en todas las modalidades de transporte (terrestre, ferroviario, aeronáutico y fluvial-lacustre), definiendo lineamientos que proponen la recuperación del patrimonio y del rol conductor del Estado en las actividades del transporte, la vertebración interna e integración externa basados en la construcción, mantenimiento y rehabilitación de carreteras, ferrovías, aeropuertos e hidrovías y por último la ejecución de

inversiones eficientes en infraestructura de transportes.

2.2. Institucionalidad

La definición de políticas y normas para el sector transporte, está a cargo del Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda, a través del Viceministerio de Transportes. Las funciones para este Ministerio están establecidas en el D.S. N° 29894 de 7 de febrero de 2009, Estructura Organizativa del Órgano Ejecutivo del Estado Plurinacional.

La regulación y fiscalización en el Sector Transportes está a cargo de la Autoridad de Regulación y Fiscalización de Telecomunicaciones y Transportes - ATT. Los principales objetivos de esta Autoridad son promover la competencia y la eficiencia en las actividades del Sector Transportes y regular, controlar, supervisar, fiscalizar y vigilar la prestación de los servicios y actividades del sector.

La planificación y gestión de la Red Vial Fundamental se encuentra a cargo de la Administradora Boliviana de Carreteras, entidad que se encarga de administrar los caminos que forman parte de la Red Vial Fundamental. En cuanto a los caminos que son parte de la red departamental y municipal, son estos niveles de gobierno los encargados de administrar dichas redes, en el marco de sus competencias. Posteriormente se creó Vías Bolivia, institución que tiene como función administrar la recaudación proveniente de peajes, pesaje y dimensionamiento de vehículos en la Red Vial Fundamental, con el fin de mantener y alargar su vida útil.

En materia de aviación civil, la autoridad aeronáutica es ejercida por la Dirección General de Aeronáutica Civil. Esta entidad es

¹ Si bien la Ley N° 165, de 16 de agosto de 2011, General de Transporte, establece al transporte aéreo como una modalidad de transporte, no distingue claramente si el

Sistema de Transporte por cable corresponde a esta modalidad de transporte.

la máxima autoridad técnica operativa del sector aeronáutico civil nacional con facultades de administrar, reglamentar, fiscalizar, inspeccionar y controlar las actividades aéreas.

En el año 2013 el Estado boliviano nacionalizó la empresa Servicios de Aeropuertos Bolivianos SA. - SABSA, dedicada a la administración, modernización y expansión de los aeropuertos en el eje central del país (El Alto en La Paz, Jorge Wilsterman en Cochabamba y Viru Viru en Santa Cruz).

La planificación de la infraestructura aeronáutica y el control del tránsito aéreo está delegado a la Administración de Aeropuertos y Servicios Auxiliares a la Navegación Aérea (AASANA), adicionalmente, esta entidad tiene a su cargo la administración de los aeropuertos del país a excepción de los principales ubicados en el eje central del país.

Para el tema marítimo, fluvial y lacustre, se cuenta con la Dirección General de Intereses Marítimos, Fluviales, Lacustres y de Marina Mercante dependiente del Viceministerio de Defensa y Cooperación al Desarrollo Integral. Esta entidad se encarga de dirigir, coordinar y

ejecutar todas las actividades relativas a la navegación marítima, fluvial y lacustre en coordinación con la Dirección General de Transporte Terrestre, Fluvial y Lacustre, dependiente del Viceministerio de Transportes.

Por otro lado, se cuenta con dos instancias técnico-administrativas: el Servicio de Mejoramiento de la Navegación Amazónica – SEMENA² que se encarga de mantener a los ríos de la cuenca amazónica boliviana en condiciones de navegabilidad permanente, instalar y manejar la infraestructura portuaria y de construcción naval, realizar estudios hidráulicos e hidrológicos y controlar el comportamiento de los ríos de la cuenca amazónica y el Registro Internacional Boliviano de Buques-RIBB, a cargo del Ministerio de Defensa³.

2.3. Marco Normativo

La Constitución Política del Estado, en materia de transportes, establece a cada nivel territorial competencias privativas, exclusivas y concurrentes, en materia de transporte aéreo, terrestre y acuático, mismos que se resumen a continuación.

Cuadro 1 Competencias del sector transporte

Competencias/Niveles	Nivel central del Estado	Nivel Departamental	Nivel Municipal	Nivel Indígena Originario Campesino
Privativas	CPE: 298,I,14. Control del espacio y tránsito aéreo, en todo el territorio nacional. Construcción, mantenimiento y administración de aeropuertos internacionales y de			

² La Ley Nº 1039 de 6 de diciembre de 1988, transforma el Comité Ejecutor del Proyecto Ichilo-Mamoré – CEPIMA en el Servicio de Mejoramiento de la Navegación Amazónica –SEMENA.

³ El D.S. Nº 27023 de 6 de marzo de 2003 establece la norma marco para el registro de buques y artefactos

navales que navegan y se encuentran en aguas internacionales con bandera boliviana, a través del Registro Internacional Boliviano de Buques-RIBB.

	tráfico interdepartamental.			
Exclusivas	CPE: 298,II,9. Planificación, diseño, construcción, conservación y administración de carreteras de la Red Fundamental.	CPE: 300,I,7. Planificación, diseño, construcción conservación y administración de carreteras de la red departamental de acuerdo a las políticas estatales, incluyendo las de la Red Fundamental en defecto del nivel central, conforme a las normas establecidas por éste.	CPE: 302,I,7. Planificar, diseñar, construir, conservar y administrar caminos vecinales en coordinación con los pueblos indígena originario campesinos cuando corresponda. CPE: 302,I,18. Transporte urbano, registro de propiedad automotor, ordenamiento y educación vial, administración y control del tránsito urbano.	
	CPE: 298,II,10. Construcción, mantenimiento y administración de líneas férreas y ferrocarriles de la Red Fundamental.	CPE: 300,I,8. Construcción y mantenimiento de líneas férreas y ferrocarriles en el departamento de acuerdo a las políticas estatales, interviniendo en los de las Red fundamental en coordinación con el nivel central del Estado.	CPE: 302,I,28. Diseñar, construir, equipar y mantener la infraestructura y obras de interés público y bienes de dominio municipal, dentro de su jurisdicción territorial.	CPE: 304,I,6. Mantenimiento y administración de caminos vecinales y comunales.
	CPE: 298,II,11. Obras públicas de infraestructura de interés del nivel central del Estado.	CPE: 300,I,9. Transporte interprovincial terrestre, fluvial, ferrocarriles y otros medios de transporte en el departamento.		
	CPE: 298,II,32. Transporte, terrestre, aéreo, fluvial y otros cuando alcance a más de un departamento.	CPE: 300,I,9. Construcción, mantenimiento y administración de aeropuertos públicos departamentales.	CPE: 302,I,8. Construcción, mantenimiento y administración de aeropuertos públicos locales.	
Concurrentes	CPE: 299,II,12. Administración de puertos fluviales (Legislación)			

Fuente: Constitución Política del Estado - CPE

Asimismo, en el marco de la CPE, la Ley N° 031 Marco de Autonomías “Andrés Ibáñez” y la Ley N° 165 General de Transportes, el Ministerio de Autonomías presentó el Mapeo Competencial en materia de Transportes, el cual muestra las competencias asignadas a cada nivel de Gobierno el mismo que se presenta en forma detallada en el Anexo del presente documento.

Ley N° 165, de 16 de agosto de 2011, General de Transportes. La política sectorial de transporte, tiene el propósito de orientar la intervención del Estado en el nivel central, departamental, municipal y autonomías indígena originario campesinas. Esta ley es el marco central en la que se rigen las políticas tanto de planificación como regulación, a través de los mecanismos regulares establecidos.

Ley N° 031, de 19 de julio de 2010, Marco de Autonomías y Descentralización “Andrés Ibáñez”. Regula el régimen de autonomías establecido en la Constitución Política del Estado para los órganos del nivel central del Estado y entidades territoriales autónomas. Esta Ley prevé la aprobación de la Ley General de Transporte de manera tal que establezca elementos técnicos para el ejercicio de las competencias estipuladas en la Constitución Política del Estado.

Ley N° 2902, de 29 de octubre de 2004, de Aeronáutica Civil. Dota a la Aviación Nacional de un ordenamiento jurídico aeronáutico.

Ley N° 3507, de 27 de octubre de 2006, de Creación de la Administradora Boliviana de Carreteras. Crea la Administradora Boliviana de Carreteras, como una entidad autárquica dependiente del Ministerio de Obras Públicas Servicios y Vivienda.

Ley N° 441, de 25 de noviembre de 2013, de Control de Pesos y Dimensiones Vehiculares en la Red Vial Fundamental. Cuyo objeto es establecer los pesos y dimensiones

vehiculares máximos permitidos para la circulación en las carreteras de la Red Vial Fundamental y sus mecanismos de control.

Ley N° 261, de 15 de julio de 2012, de Construcción, Implementación y Administración del Sistema de Transporte por Cable (Teleférico) en las ciudades de La Paz y El Alto. Se declara de interés del nivel central del Estado la construcción, implementación y administración del Sistema de Transporte por Cable (Teleférico) en las ciudades de La Paz y El Alto.

Decreto Supremo N° 071, de 9 de abril de 2009, de creación de las Autoridades de Fiscalización y Control Social de Telecomunicaciones y Transportes. Define los lineamientos del marco regulatorio y fiscalización para el sector de transportes que involucra la creación de la Autoridad de Fiscalización y Control Social de Transportes y Telecomunicaciones.

Decreto Supremo N° 28948, de 25 de noviembre de 2007, de creación de la entidad pública descentralizada Vías Bolivia. Establece el marco legal de creación de Vías Bolivia para la administración directa de los peajes, pesajes, control de pesos y dimensiones de la Red Vial Fundamental.

3. Características del Sector

3.1. Producción-crecimiento, empleo e inversiones

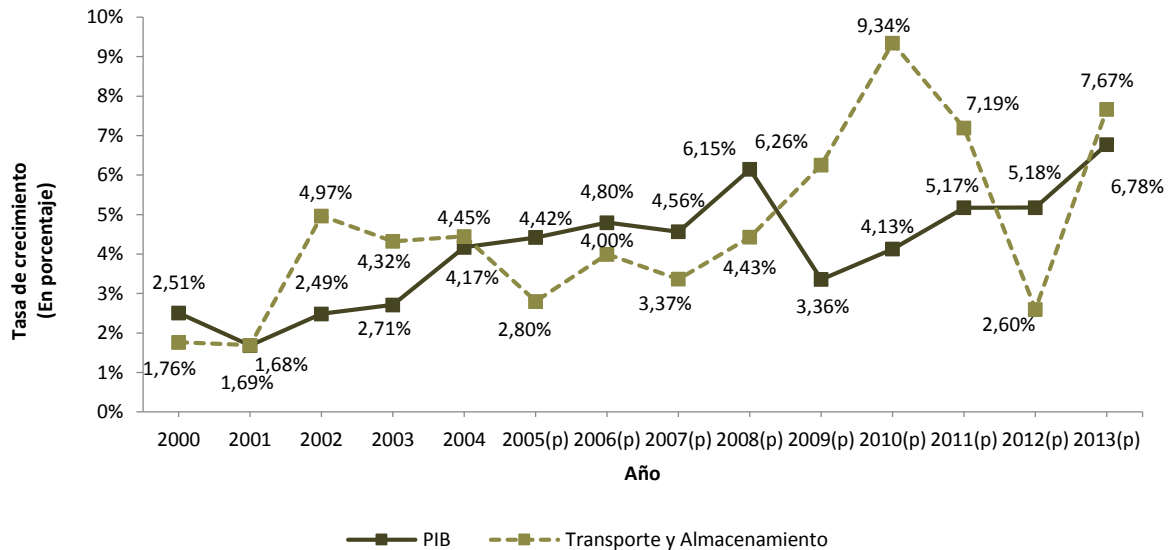
3.1.1. Producción-crecimiento

Durante el periodo 2000-2009 el Sector Transporte y Almacenamiento creció a una tasa promedio de 3,80%, presentando en el siguiente periodo de 2010 una tasa de crecimiento del 9,34% siendo el más alto en los últimos 10 años. Durante el 2013, la tasa de crecimiento del Sector Transporte y

Almacenamiento fue de 7,67%, respecto al periodo anterior. Entre los principales factores que incidieron en éste crecimiento se encuentra el incremento de las actividades de transporte terrestre de pasajeros y carga, así como también el transporte aéreo y férreo, producto de mayores niveles de crecimiento

económico y de volúmenes de exportaciones de minerales y productos no tradicionales. No obstante, la última tasa registrada refleja la necesidad de mejorar la oferta de servicios en las modalidades de transporte, tanto en la demanda insatisfecha por el acceso a los servicios como en la calidad de los mismos.

Gráfico 1 Comparación entre tasas de crecimiento de transporte y almacenamiento y PIB 2000-2013 (En porcentaje)



Fuente: Instituto Nacional de Estadística - INE
(p) Preliminar

3.1.2. Empleo

Según la información de las Encuestas de Hogares en el periodo de 1999 al 2011, el porcentaje de participación promedio de la población ocupada del Sector Transporte en la población ocupada a nivel nacional asciende a 5,55% y en el área urbana alcanzó a 8,66%.

En el año 2012, la cantidad de personas ocupadas a nivel nacional alcanzó a 5.113

miles de personas, de los cuales 7,22% representan a las personas ocupadas en el Sector Transporte. Por su parte en el área urbana la población ocupada asciende a 3.255 miles de personas de las cuales 9,85% de personas ocupadas se encuentran en el Sector Transporte. Este comportamiento se debe a varios factores, destacando el crecimiento en la demanda del sector y la escasez de empleos formales en el área urbana.

Cuadro 2 Población ocupada en el sector transporte, 1999-2012
(En miles de personas y porcentaje)

Año	Población Ocupada estimada a nivel nacional	Porcentaje de la Población Ocupada en el Sector Transporte a nivel nacional	Población Ocupada estimada en el área urbana	Porcentaje de la Población Ocupada en el Sector Transporte en el área urbana
1999	3.638	4,98%	2.017	8,58%
2000	3.637	4,30%	2.091	6,90%
2001	3.884	4,64%	2.156	7,69%
2002	3.825	4,60%	2.118	7,67%
2003	4.222	4,90%	2.356	7,52%
2004	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
2005	4.257	6,02%	2.435	9,26%
2006	4.550	5,53%	2.522	8,90%
2007	4.672	5,83%	2.680	8,99%
2008	4.919	6,94%	2.919	10,66%
2009	5.011	6,58%	3.090	9,24%
2010	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
2011	5.361	6,77%	3.289	9,81%
2012	5.113	7,22%	3.255	9,85%
2013	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.

Fuente: Unidad de Análisis de Políticas Sociales y Económicas - UDAPE.

(n.d.) No disponible, en vista de que el INE no realizó la Encuesta de Hogares para los años 2004 y 2010.

Nota: No se cuenta con información para el año 2013, toda vez que la EH 2013 continúa en proceso de análisis.

3.1.3. Inversiones

La inversión pública en transporte es una de las más importantes con relación al total de la inversión pública ejecutada y representó el 28,64% del total de la inversión pública en el año 2013. Por otra parte, la inversión extranjera directa en transportes para el año

2013 alcanzó 2,95% del total de la inversión extranjera. La mayor parte de esta inversión es financiada por el Banco Interamericano de Desarrollo – BID, misma que es destinada a desarrollar la infraestructura ferroviaria nacional, que está poco desarrollada en comparación con los países de la región.

Cuadro 3 Inversión pública ejecutada e inversión extranjera directa en transportes, 2000-2013
(En porcentaje)

Año	Inversión Pública Ejecutada	Inversión Extranjera Directa (*)
2000	31,15%	13,08%
2001	31,64%	22,90%
2002	32,56%	3,98%
2003	40,70%	6,90%
2004	43,93%	1,53%
2005	45,88%	2,37%
2006	46,56%	10,69%
2007	44,71%	18,73%
2008	36,28%	4,50%
2009	37,32%	12,62%
2010	39,49%	3,04%
2011	33,11%	9,83%
2012	31,14%	3,29%
2013 (p)	28,64%	2,95%

Fuente: Viceministerio de Inversión Pública y Financiamiento Externo (VIPFE) – (BCB).

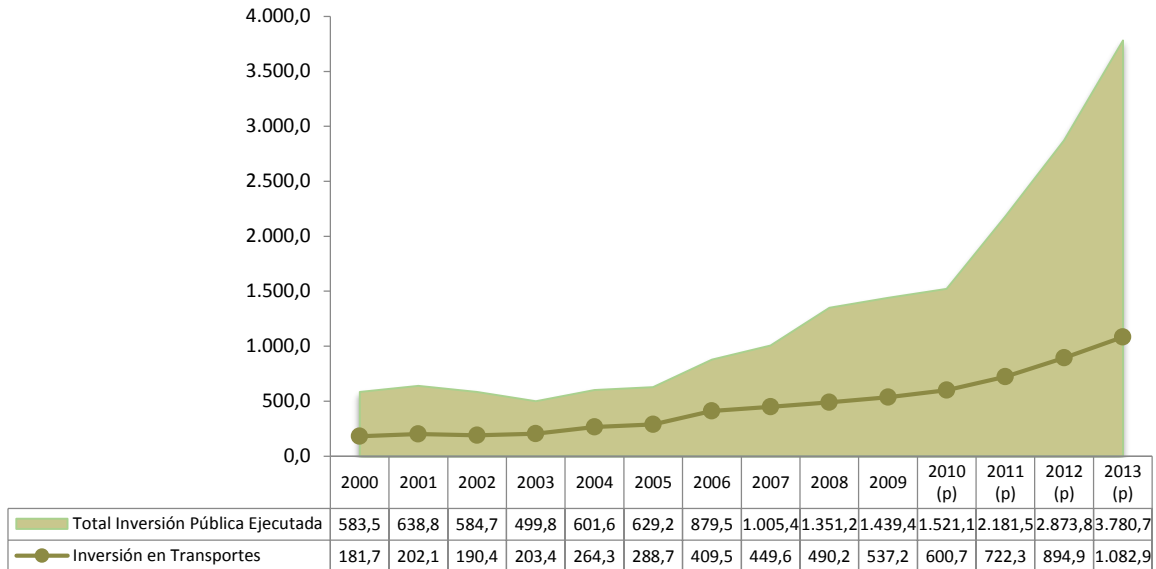
(*) Incluye la Inversión Extranjera Directa en Almacenamiento y Comunicaciones

(p): Preliminar

En el periodo comprendido entre los años 2000 y 2013, se destinaron más de \$us6.500 millones a la inversión pública en transporte. En el año 2012 la inversión pública en transporte alcanzo a \$us1.082,9 millones de dólares, con una participación del 28,64% respecto al total de la inversión pública y

72,07% del total de la inversión pública en infraestructura, alcanzando una tasa de crecimiento de 21% respecto al periodo anterior del año 2012. Este incremento se debe a los diferentes proyectos que se llevaron adelante.

Gráfico 2 Inversión pública ejecutada en transportes, 2000-2013
(En millones de dólares)



Fuente: Viceministerio de Inversión Pública y Financiamiento Externo (VIPFE)
(p) Preliminar

4. Modalidades de transporte

4.1. Transporte aéreo

En la modalidad de transporte aéreo, operan líneas aéreas comerciales nacionales e internacionales, avionetas privadas registradas en la Dirección General de Aeronáutica Civil – DGAC y la línea aérea militar comercial.

Hasta el año 1992, sólo funcionaban dos líneas aéreas internas: Lloyd Aéreo Boliviano (LAB) y Transportes Aéreos Militares (TAM), ambas empresas públicas. Hasta el año 2013, los servicios de transporte aéreo regular interno son prestados por cuatro operadores

nacionales: Boliviana de Aviación (BoA), AMASZONAS, AEROCON y Transporte Aéreo Militar (TAM), este último, como operador militar comercial que está vinculado al sistema de aviación civil.

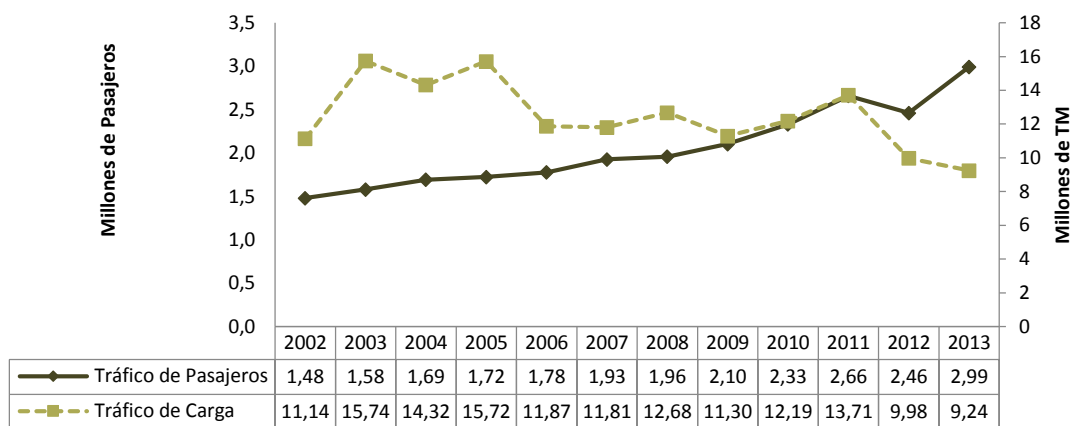
Un aspecto importante es la creación en el 2007 de la línea aérea BoA, como Empresa Pública, bajo tuición del Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda. Paralelamente en la gestión 2012 la empresa AeroSur S.A. dejó de operar en el territorio nacional, mientras que la empresa pública BoA amplió sus rutas internacionales, así como el incremento de operaciones en el mercado nacional. Esta empresa inició sus operaciones comerciales en el 2009 con vuelos regulares a

los departamentos de La Paz, Cochabamba y Santa Cruz, para luego ampliar su cobertura a Tarija, Sucre y Cobija. En el año 2013, cubre tres rutas internacionales: Buenos Aires, Sao Paulo y Madrid⁴, y se tiene previsto ampliar esta cobertura hacia otros destinos internacionales.

Según información proporcionada por la DGAC, en el 2013 se transportaron 2,99 millones de personas, tanto en operaciones nacionales como internacionales. Durante el periodo 2002-2013, el tráfico de pasajeros ha mostrado en promedio un crecimiento anual de 6,84% y de 2,06 millones de pasajeros.

Por su parte, en el transporte de carga durante el año 2013 se transportó 9,24 millones de toneladas, representando una tasa de crecimiento negativo de -7,37% respecto al periodo anterior del año 2012. Este comportamiento negativo se viene presentando desde el año 2012, periodo que presentó una tasa de crecimiento negativo de -27,21% respecto al año 2011. Es importante considerar que el transporte de carga nacional es el que más incide en la caída de la actividad de transporte por carga.

Gráfico 3 Tráfico aéreo origen/destino regular de pasajeros y carga, 2000-2013
(En millones de pasajeros y millones de toneladas métricas)



Fuente: Dirección General de Aeronáutica Civil - DGAC

4.1.1. Tráfico

4.1.2. Nacional origen/destino regular de pasajeros y carga

En destinos nacionales, se aprecia una concentración tanto de los mercados, como de las frecuencias utilizadas por los usuarios. En el año 2011, AEROSUR concentraba el

42,16% del mercado y BoA el 48,33%. En la medida que AEROSUR deja de operar en el mercado durante la gestión 2012, para esta gestión, BoA concentra el 81,91% del mercado del transporte de pasajeros, seguida de la empresa AEROCON con un 9,34% del mercado.

⁴ El tráfico a este destino aún no es regular.

Cuadro 4 Pasajeros y carga transportados en empresas aéreas a nivel nacional, 2011-2013
(En millones de pasajeros y mm de toneladas métricas)

EMPRESA	PASAJEROS			CARGA		
	2011	2012	2013	2011	2012	2013
TOTAL	1,49	1,39	1,77	7,00	5,50	4,82
AEROSUR	0,63	0,06		3,45	0,25	
AEROCON	0,11	0,13	0,13	0,77	0,69	0,71
ECO JET			0,02			
BOLIVIANA DE AVIACIÓN	0,72	1,14	1,41	2,73	4,47	3,93
SERVICIOS AÉREOS VARGAS ESPAÑA						
AMAZONAS	0,03	0,07	0,21	0,05	0,08	0,18

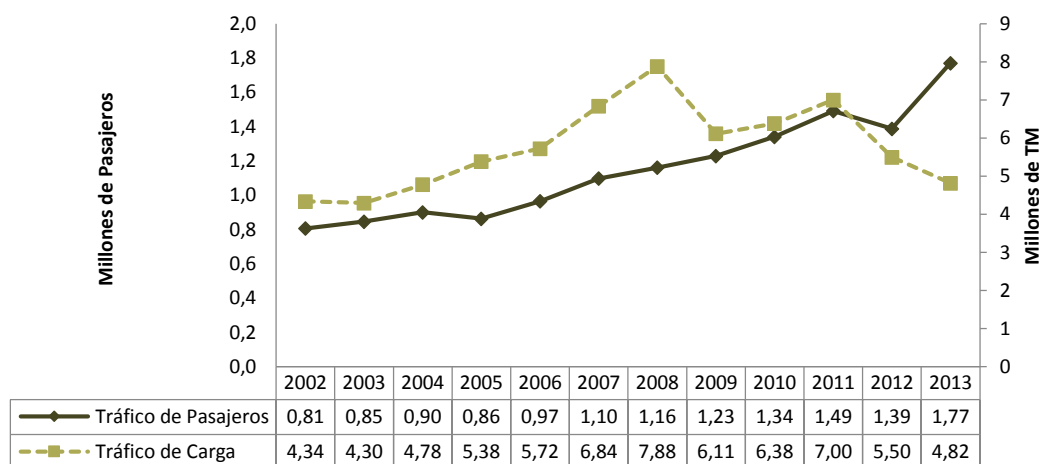
Fuente: Dirección General de Aeronáutica Civil - DGAC

Es importante mencionar el ingreso al mercado de la nueva línea aérea Ecojet S.A. el cual comenzó a operar con vuelos regulares a nivel nacional en noviembre del 2013 enlazando inicialmente la ciudad de Cochabamba con las ciudades de Sucre, Trinidad y Riberalta y desde estos puntos hacia Santa Cruz y La Paz. Posteriormente comenzó a la segunda etapa de sus operaciones conectando los puntos extremos del país entre las ciudades de Cobija y Tarija con el eje troncal, enlazando las ciudades intermedias y logrando así la integración nacional mediante el servicio de transporte de pasajeros y carga. En este marco en el año

2013 esta empresa llegó a transportar 16.924 personas en sus diferentes rutas a nivel nacional.

En el año 2013, se transportaron 1,77 millones de pasajeros a nivel nacional, lo que representa una tasa de crecimiento de 27,54% respecto a similar periodo del año 2012. Asimismo, en el mismo año la empresa BoA presentó una participación en el mercado de 79,54%, representando 3,93 millones de pasajeros, le sigue Amazonas con 12,07% y Aerocom 7,43% de participación en el mercado.

Gráfico 4 Tráfico aéreo nacional origen/destino regular de pasajeros y carga, 2000-2013
(En MM de pasajeros y MM de toneladas métricas)



Fuente: Dirección General de Aeronáutica Civil - DGAC

Con relación al transporte de carga en el 2013 la cantidad de carga transportada alcanzó a 4,82 millones de toneladas, representando una tasa de crecimiento negativa de -12,38% respecto 2012. Esta disminución se debe a que la empresa BoA bajó su tráfico aéreo de carga en -12,04% respecto al año 2012.

Por otra parte, las compañías con operaciones vigentes el 2008 tenían servicios con 14 destinos nacionales regulares: La Paz, Cochabamba, Santa Cruz (Trompillo, Viru-Viru), Trinidad, Tarija, Cobija, Sucre, Puerto Suárez, Riberalta, Rurrenabaque, Guayaramerin, San Borja y Santa Ana. El país cuenta con 37 aeropuertos, siendo los principales, las ciudades de La Paz, Cochabamba y Santa Cruz de la Sierra.

Los principales aeropuertos del eje central del país, están administrados por la compañía de Servicios Aeroportuarios Bolivianos S.A. (SABSA)⁵. El resto de los aeropuertos, están bajo administración estatal de AASANA (Administración de Aeropuertos y Servicios Auxiliares a la Navegación Aérea). Es importante destacar que en el periodo 2001 y

2012 se dio inicio a la construcción de 3 aeropuertos internacionales y que al 2013 se tienen importantes avances: el aeropuerto de Alcantarí (Chuquisaca) cuya inversión asciende a Bs367,3 millones; aeropuerto de Chimoré (Cochabamba) con una inversión de Bs133,1 millones, así como también se realizó la construcción de aeropuertos turísticos en Copacabana (Bs45,9 millones) y Monteagudo (Bs58 millones) que serán destinados a impulsar la actividad turística. Asimismo, en el año 2013 el nivel central del Estado hizo entrega de dos importantes obras aeroportuarias: aeropuerto internacional de Oruro así como de Uyuni, beneficiando de esta manera al público nacional como internacional y turístico.

El siguiente cuadro muestra el tráfico aéreo nacional de pasajeros entre destinos, que en el año 2013 la cantidad de pasajeros transportados desde su lugar de origen hasta su destino alcanzó a 1,77 millones de personas de las cuales alrededor del 78% de los pasajeros se concentraban en los aeropuertos de La Paz (El Alto), Cochabamba (Jorge Wilsterman) y Santa Cruz (Viru Viru).

Cuadro 5 Matriz del tráfico aéreo nacional origen/ destino de pasajeros, 2013
(En número de pasajeros)

	BYC	CBB	CIJ	GYA	LPB	ORU	POI	PSZ	RBQ	RIB	SRE	SRZ	TDD	TJA	UYU	VVI	TOTAL
BYC		2	-	-	9					-	7	4.914	22	4.950			9.904
CBB	1		10.175	649	193.120			2	129	355	22.315	5.588	6.198	29.816	57	182.309	450.714
CIJ	-	8.976		3	13.727				-	15	-	91	2.866	87		8.798	34.563
GYA	-	430	-		524					494	13	778	4.302	4			6.545
LPB	37	174.023	13.675	658			2.493	34	10.798	724	29.426	9.229	14.247	30.873	4.430	186.983	477.630
ORU		2											2.806	1			2.809

⁵ Mediante Decreto Supremo N° 1494 de 18 de febrero de 2013, el Estado boliviano nacionaliza el paquete accionario que posee la compañía TBI Overseas Bolivia, perteneciente a la sociedad Airport Concessions &

Development Limited - ACDL encabezado por Abertis S. A. y las acciones en propiedad de terceros provenientes de esta sociedad a favor de la empresa SABSA.

POI					1.981					53	583	8				2.625	
PSZ		4	-		4						1.193		-			1.201	
RBQ		142			12.136				1	9	60	1.545	8	4	103	14.008	
RIB	-	536	5	235	766				-	6	636	7.029	-		3	9.216	
SRE	5	16.223	26	11	29.075		1		8	5		9.260	68	1.303	5	32.759	88.749
SRZ	5.314	5.693	176	766	11.025	3.087	667	1.150	123	706	10.218		12.511	3.406	73	54.915	
TDD	65	6.483	3.733	4.567	14.040	1	5	-	1.453	7.069	57	13.520		107		133	51.233
TJA	4.546	27.627	11	1	38.409				6	1	1.084	3.152	100		1	35.949	110.887
UYU		321			6.352				6		2	179		6		32	6.898
VVI		174.993	8.261		197.475				60		33.217		88	33.606	234		447.934
Total	9.968	415.455	36.062	6.890	518.643	3.088	3.166	1.186	12.583	9.370	96.407	51.989	48.985	104.166	4.804	447.069	1.769.831

Fuente: Dirección General de Aeronáutica Civil – DGAC

4.1.3. Tráfico internacional origen/destino regular de pasajeros y carga

Respecto a los destinos internacionales, actualmente se realizan operaciones de vuelo a varios países: Buenos Aires y Salta (Argentina); Sao Paulo (Brasil); Arica e Iquique (Chile); Cuzco, Lima, Arequipa (Perú); Asunción (Paraguay); Miami (Estados Unidos), Madrid (España); Panamá (Panamá); Montevideo (Uruguay) y Bogotá (Colombia) además interconexiones con otros países, es decir, se cubren destinos internacionales.

Además de los operadores nacionales y en virtud a los convenios y acuerdos de transporte aéreo internacional, los servicios regulares de transporte aéreo de pasajeros,

carga y correo en rutas internacionales son atendidos por trece aerolíneas extranjeras: American Airlines, Aerolíneas Argentinas, Avianca, Copa Airlines, VRG Linhas Aereas, Sky Airlines, LAN Airlines, LAN Perú, BoA, TAM - Mercosur, TACA Perú, AIR Europa y AMASZONAS.

En el año 2013 el transporte aéreo de pasajeros internacional alcanzó a 1,22 millones de pasajeros representando una tasa de crecimiento de 0,14% respecto a similar periodo del año 2012. La empresa Boliviana de Aviación con una participación de 21,07% se constituye como la principal empresa del mercado proveyendo este servicio, seguido de TACA Perú (10,41%) y American Airlines (10,40%).

Cuadro 6 Pasajeros y carga transportados en empresas aéreas a nivel internacional, 2011-2013
(En millones de pasajeros y millones de toneladas métricas)

EMPRESA	PASAJEROS			CARGA		
	2011	2012	2013	2011	2012	2013
TOTAL	1,17	1,07	1,22	6,71	4,48	4,43
AEROSUR	0,42	0,05	-	3,38	0,28	-
AMERICAN AIRLINES	0,13	0,12	0,13	0,31	0,39	0,35
AEROLÍNEAS ARGENTINAS	0,06	0,08	0,08	0,24	0,20	0,20
AVIANCA	0,00	0,05	0,06	0,02	0,17	0,29

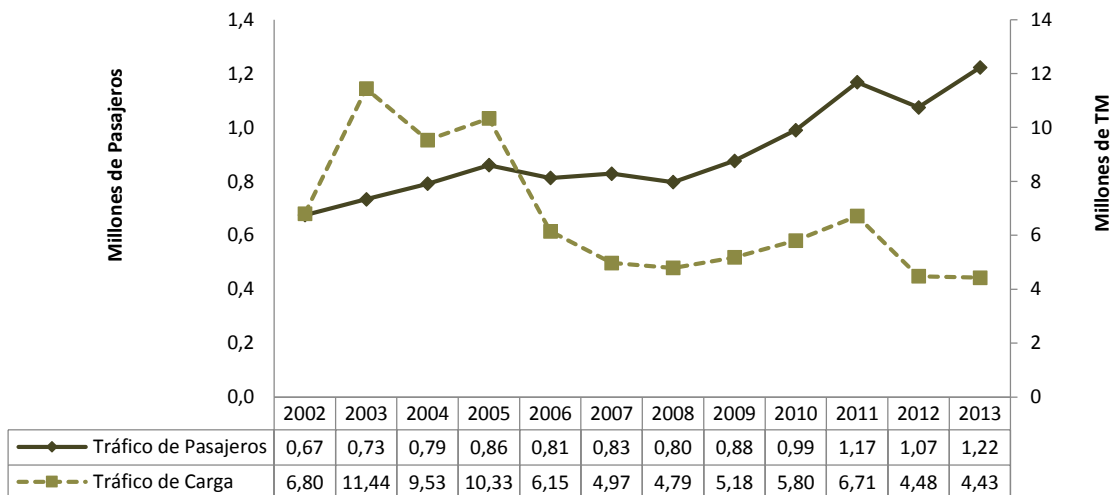
COPA AIRLINES	0,05	0,09	0,11	0,27	0,50	0,37
VRG LINHAS AÉREAS	0,07	0,09	0,08	0,31	0,39	0,40
SKY AIRLINES	0,03	0,04	0,05	0,00	0,10	0,29
LAN AIRLINES	0,06	0,08	0,09	0,49	0,50	0,37
LAN PERÚ	0,08	0,10	0,14	0,46	0,33	0,41
BOLIVIANA DE AVIACIÓN	0,10	0,17	0,26	0,35	0,69	0,99
TAM MERCOSUR	0,05	0,06	0,04	0,09	0,23	0,12
TACA PERÚ	0,11	0,14	0,13	0,81	0,70	0,63
AIR EUROPA	-	0,00	0,05	-	-	0,01
AMAZONAS	-	0,00	0,01	-	-	-

Fuente: Dirección General de Aeronáutica Civil - DGAC

En el transporte internacional de carga, el año 2013 la cantidad transportada alcanzó a 4,43 millones de toneladas, cifra que representa el una tasa de crecimiento de -0,01% respecto a similar periodo del año 2012. El comportamiento negativo se debe,

principalmente, a que las empresas TAM Mercosur (-0,48%), LAN Airlines (-0,26%) y Copa Airlines (-0,25) presentaron una caída en la prestación de servicio de carga. Mostrando de esa manera poca actividad del sector en el transporte internacional de carga.

Gráfico 5 Tráfico aéreo internacional origen/destino regular de pasajeros y de carga, 2002 - 2013
(En millones de pasajeros y millones de toneladas métricas)



Fuente: Dirección General de Aeronáutica Civil - DGAC

4.2. Transporte acuático

El transporte acuático está conformado por el transporte fluvial y lacustre. El modo de transporte fluvial en el país se desarrolla en dos sistemas: el Amazónico y La Plata, y el transporte lacustre representado principalmente por el sistema del Lago Titicaca.

El transporte fluvial es bimodal, carretero-fluvial en el caso amazónico y ferroviario-fluvial en el caso de la cuenca de la Plata.

4.2.1. Transporte Fluvial

Cuenca Amazónica

La región amazónica está constituida por ríos y arroyos que comprenden a los

departamentos de Cochabamba, Santa Cruz, Pando, Beni y La Paz que fluyen en su mayoría hacia los ejes principales con 2.900 Km. de ríos navegables y a los ejes o vías secundarias con 2.000 Km.

Entre los ríos de los ejes principales figuran en orden de importancia el Ichilo-Mamoré (Beni) y el río Madre de Dios. Como vías secundarias se tiene el río Itenez, Tahuamanu, Orthon, Yacuma y el eje de los ríos San Luis, San Pablo e Itonamas.

El río Ichilo-Mamoré que tiene una navegación de 1.430 Km entre los puertos terminales de Puerto Villarroel y Sucre, seguido por el río Beni con 720 Km desde Puerto Salinas a Riberalta, continuando hasta Cachuela Esperanza con 131 Km el río Madre de Dios vincula Puerto Heath con Riberalta con 483 Km y Puerto Maldonado en la República del Perú a 100 Km, aguas arriba de Puerto Heath.

Eje Ichilo-Mamoré:

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

Eje Beni-Madre de Dios-Orthon:

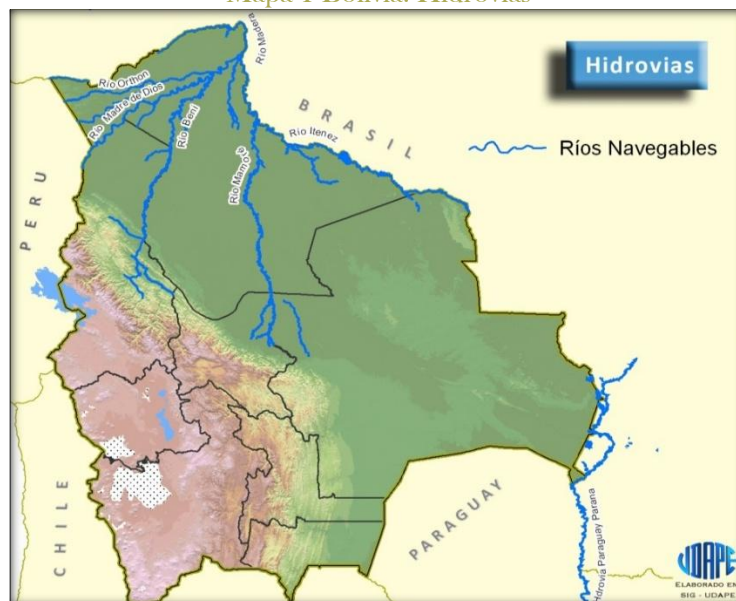
Sistema de tres grandes hidrovías: los ríos Beni, Madre de Dios y Orthon.

El Río Beni va desde Puerto Linares en el departamento de La Paz hasta Puerto Cachuela Esperanza en el departamento del Beni con una longitud de 1.028 Km.

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

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

Mapa 1 Bolivia: Hidrovías



Fuente: Unidad de Análisis de Políticas Sociales y Económicas - UDAPE

Cuenca de La Plata

En la cuenca de La Plata se encuentra la Hidrovía Paraguay-Paraná como sistema principal.

Hidrovía Paraguay-Paraná

Es la vía más importante para el acceso de Bolivia al océano Atlántico. El sistema hidrográfico Paraguay-Paraná tiene una

extensión de 3.442 Km. desde sus cabeceras en el puerto de San Luis de Cáceres (interior del Estado de Mato Grosso del Norte de Brasil) hasta el delta de los ríos Paraná a la altura del puerto uruguayo de Nueva Palmira (desembocadura del río Uruguay en el río de la Plata), permitiendo el acceso de Bolivia al mercado brasilero, partiendo de Puerto Suárez en Bolivia y llegando a Cáceres en Brasil.

Cuadro 7 Distancias fluviales en la hidrovía Paraguay-Paraná
(En kilómetros)

Río	Puerto		Distancia Km
	Desde	Hasta	
Paraguay	Gravetal (Bol.)	Cáceres (Bra.)	693
Paraguay	Puerto Suárez (Bol.)	Puerto Busch (Bol.)	239
Paraguay	Puerto Busch (Bol.)	Asunción (Par.)	894
Paraguay	Puerto Busch (Bol.)	Formosa (Arg.)	1.077
Paraná	Puerto Busch (Bol.)	Rosario (Arg.)	2.194
Paraná	Puerto Busch (Bol.)	Buenos Aires (Arg.)	2.614

Fuente: Dirección Nacional de Marina Mercante

Canal Tamengo

Como Hidrovía navegable secundaria se encuentra el Canal Tamengo. Se constituye en el acceso boliviano desde Laguna Cáceres al Río Paraguay con la presencia de dos puertos: Central Aguirre y Gravetal. El comercio de granos, especialmente soya es uno de los productos más significativos para el puerto Aguirre. En este puerto se manejan tres tipos de carga diferentes: el granelero, el de líquidos y la exportación de azúcar.

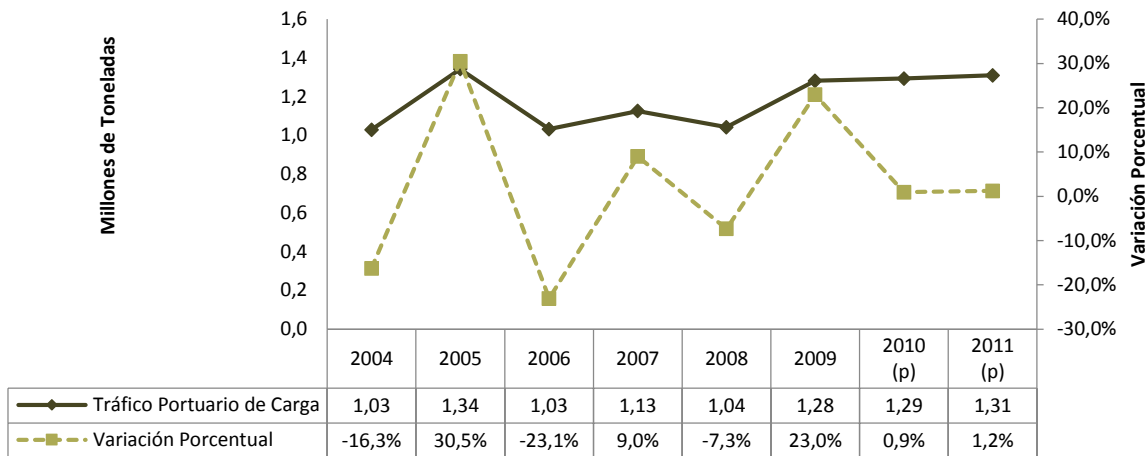
Por la Hidrovía Paraguay – Paraná se exporta más de 1 millón de toneladas anuales de soya. Si se desarrolla Puerto Busch, además de contar con un acceso soberano al Río Paraguay y por las condiciones de profundidad permitiría la operación de embarcaciones de mayor calado.

A mediano y largo plazo se prevé la consolidación de un polo de desarrollo en la

región de El Mutún, que incluye proyectos de la industrialización de hierro, la construcción de un planta termoeléctrica, mejoramiento de la carretera Mutún-Puerto Busch y la construcción de la vía férrea Motacusito-Puerto Busch. La concreción de estos proyectos permitiría que el transporte sobre la Hidrovía Paraguay-Paraná se incremente notablemente gracias a la exportación del hierro.

En cuanto al tráfico portuario de carga se puede apreciar que a partir del año 2009 los niveles transportados de carga se han incrementado hasta el año 2011, alcanzando en este último periodo 1,31, millones de toneladas lo que representa una tasa de crecimiento del 1,2% respecto al año 2010. Se debe considerar que al momento de la elaboración del presente documento no se cuenta con información consolidada de los años 2012 y 2013.

Gráfico 6 Tráfico del sistema portuario de carga, 2004-2011
(En millones de toneladas métricas y porcentaje)



Fuente: Instituto Nacional de Estadística y la Dirección General de Capitanías de Puerto
(p): Preliminar

Cuando se analiza el tráfico portuario de carga a través de los puertos, se evidencia que el puerto Quijarro presenta en promedio de los últimos 9 años cerca del 83% de participación

del total de carga comercializada, alcanzando en el año 2011 el 84% de participación, lo que representa un nivel de 1,10 millones de toneladas.

Cuadro 8 Tráfico de carga por puertos, 2004-2011
(En miles de toneladas métricas)

PUERTOS	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010(p)	2011(p)
TOTAL	1.028,82	1.342,34	1.032,62	1.125,52	1.042,83	1.282,18	1.293,93	1.309,84
Villarroel	16,00	51,47	38,58	42,57	19,93	47,42	51,235	53,561
Quijarro	883,98	1.167,14	728,98	939,98	895,28	1.089,29	1.091,24	1.097,56
Sócrates Vargas	54,65	59,81	174,54	74,57	76,14	71,57	75,305	81,461
Vaca Díez	74,19	63,92	90,51	68,39	51,47	73,89	76,155	77,257

Fuente: Instituto Nacional de Estadística y la Dirección General de Capitanías de Puerto
(p): Preliminar

4.2.2. Transporte Lacustre

Cuenca del Lago Titicaca

El transporte lacustre se realiza fundamentalmente en el Lago Titicaca que tiene en Guaqui su único puerto. Los productos comercializados en este puerto son azúcar, aceite de soya, trigo y torta de soya.

Debido a que el lago Titicaca, por su ubicación, historia (lago sagrado de Los Incas) y la característica que tiene al ser el lago navegable más alto del mundo, es un lugar turístico, posee una flota mercante conformada en su mayoría por embarcaciones de recreo, deportivas y pasajeros.

Cuadro 9 Distancias lacustres en la cuenca endorreica - Lago Titicaca
(En kilómetros)

Puerto		Distancia
Desde	Hasta	(Km)
Huatajata	Tiquina	30
Tiquina	Copacabana	42
Copacabana	Puno (Perú)	167

Fuente: Autoridad de Transporte y Telecomunicaciones (ATT)

4.3. Transporte terrestre

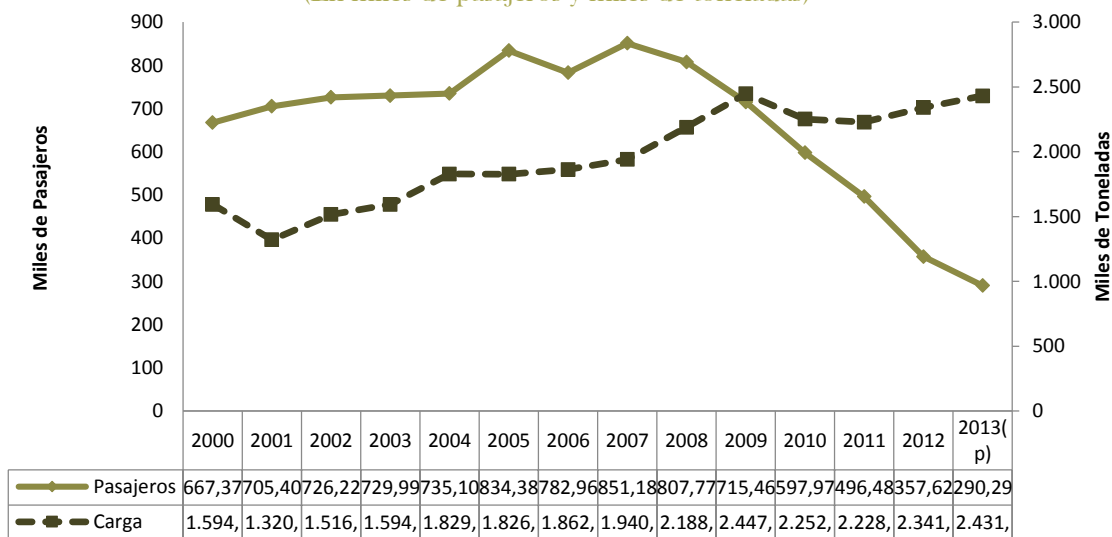
El sistema de transporte terrestre está conformado por el transporte carretero y férreo.

4.3.1. Transporte Férreo

El sistema ferroviario tiene una longitud de 3.697 Km y está dividido en dos redes (Red Andina y Red Oriental). Por otra parte, el flujo de transporte férreo de pasajeros a partir del año 2007 presenta una tendencia a la baja, disminuyendo de 851,18 mil pasajeros en el año 2007 a 290,29 mil pasajeros en el año

2013, a partir del año 2008 se presentan tasas de crecimiento negativas alcanzando en el año 2013 un valor de -18,83% respecto al año 2012. Este comportamiento puede estar explicado por las preferencias del consumidor final, prefiriendo otro tipo de transporte como es el caso del transporte fluvial de pasajeros que por sus características ofrecen un mayor atractivo turístico.

Gráfico 7 Flujo de pasajeros y carga en el transporte férreo, 2000-2013
(En miles de pasajeros y miles de toneladas)



Fuente: Instituto Nacional de Estadística – INE

A partir del año 2001 hasta el 2011, el flujo de transporte de carga aumentó de manera general en todo el período, alcanzando en el año 2013 un total de 2.431,1 miles de TM

representando una tasa de crecimiento de 3,83% respecto al año 2012, dicho comportamiento se encuentra explicado por el mayor dinamismo del tráfico internacional

de carga transportando mayor cantidad de productos de exportación hacia los países vecinos.

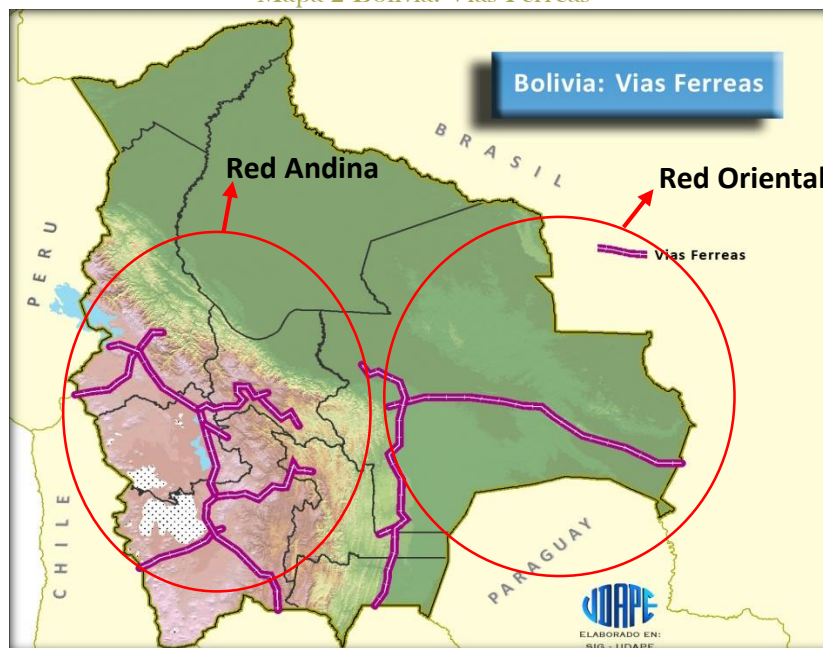
Redes de interconexión férrea

Actualmente Bolivia cuenta con dos redes de interconexión férrea de transporte de pasajeros y carga, las cuales son: la Red Oriental en la que realiza sus actividades la Empresa Ferrovial Oriental Sociedad

Anónima (FO S.A.) y la Red Andina con la Empresa Ferrovial Andina Sociedad Anónima (FCA S.A.).

A continuación se presenta un mapa que contiene las dos Redes Ferroviarias que interconectan a nivel nacional como internacional, seguido del análisis respectivo de cada una de estas Redes referidos al flujo de transporte de pasajeros y carga.

Mapa 2 Bolivia: Vías Férreas



Fuente: Unidad de Análisis de Políticas Sociales y Económicas – UDAPE.

Red Oriental

La Ferrovial Oriental Sociedad Anónima (FO S.A.), conocida antes como Empresa Ferrovial Oriental Sociedad Anónima (FCOSA) conecta la ciudad de Santa Cruz con Argentina (Yacuiba-Pocitos) y Brasil (Puerto Suárez-Quijarro-Corumbá). La red ferroviaria oriental cuenta con 1.243 Km. de vía, de los cuáles 643 Km. corresponden al sector este, 539 Km. al sector sur y 62 Km. al ramal norte.

En cuanto al flujo de pasajeros, de acuerdo a la Resolución Administrativa Regulatoria

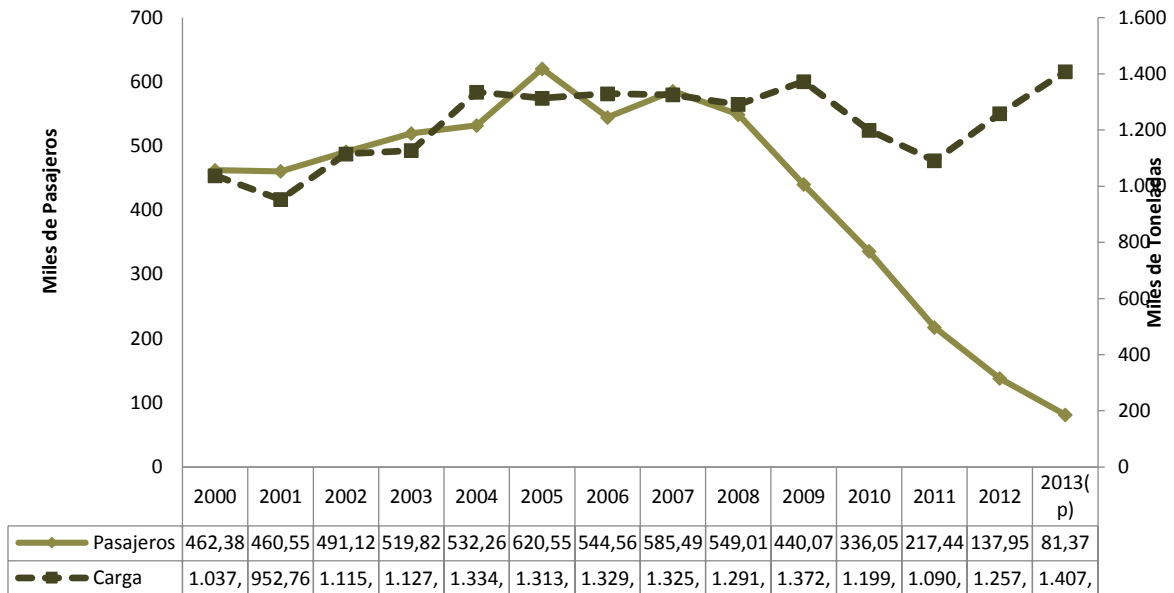
0339/2011, se reduce la frecuencia de salida para el transporte de pasajeros, de 6 salidas semanales a 3 en el Tren Regional, explicándose la tendencia a la baja en los últimos años, y en función a la adecuación a la demanda de mercado. Por otro lado, en la gestión 2010 esta empresa inauguró el “Ferrobús Chiquitano”, con una inversión de \$us250.000 y con una capacidad de 42 personas. En noviembre de 2010 se hace efectiva la compra de una segunda locomotora para el ramal sur, invirtiendo

§us1,2 MM, proyectando mayor actividad para los siguientes años.

Sin embargo, pese a inversiones realizadas en la empresa, a partir del año 2007 los niveles

del tráfico de pasajeros han disminuido, alcanzando el año 2013 a 81,37 miles de pasajeros transportados por la Red Oriental, lo que representa una tasa de crecimiento de -41,01% respecto al año 2012.

Gráfico 8 Transporte de pasajeros y carga de la red ferroviaria oriental, 2000 - 2013
(En miles de pasajeros y miles de toneladas)



Fuente: Instituto Nacional de Estadística - INE

En relación al transporte de carga la FO S.A. en el periodo del año 2004 al 2009 en promedio a transportado 1.327,73 miles de toneladas, para posteriormente a partir del año 2011 incrementar sus niveles de carga transportada. En el año 2013 la empresa FO S.A. ha transportado 1.407,92 miles de toneladas de carga, lo que representa una tasa de crecimiento de 11,92% respecto al año 2012.

Red Andina

La Empresa Ferroviaria Andina Sociedad Anónima (FCA S.A.) conecta la ciudad de La Paz con Chile (Charaña-Arica), La Paz con Perú (Guaqui), y Potosí con Chile (Avaroa-Antofagasta) y La Paz con Argentina (Villazón-La Quiaca). La Red Andina cuenta con 2.274

Km y sus corredores son: Avaroa, Charaña y Villazón.

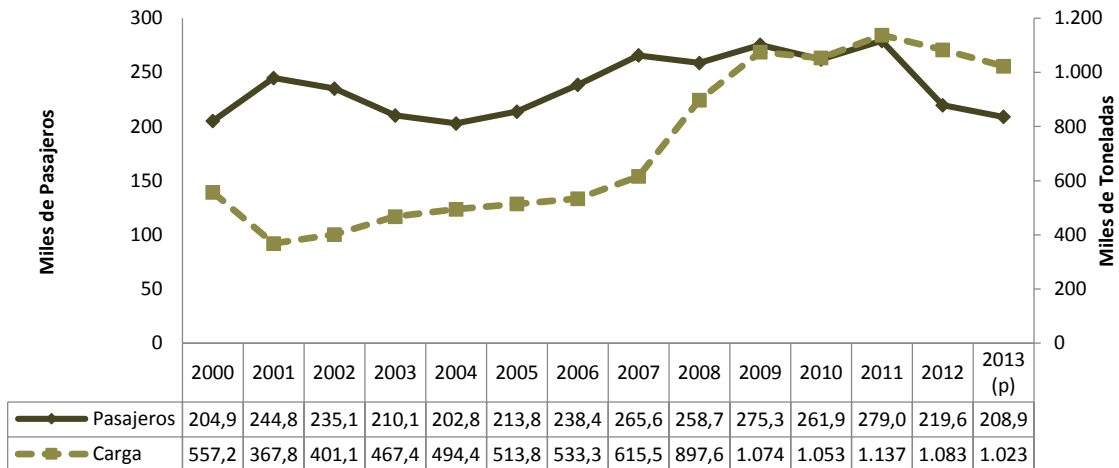
En la gestión 2010, la empresa FCASA ha realizado inversiones en mantenimiento de infraestructura (reemplazo de rieles, reconstrucción de puentes y otras obras civiles), donde se puede destacar la rehabilitación del tramo Viacha – Pando. En el año 2011, se habilita el tramo Viacha – Charaña y se optimiza el tramo “Viva Bolivia”, ubicado en la vía férrea entre el Río Mulatos - Uyuni.

A partir del año 2005 el transporte de pasajeros en la Red Ferroviaria Andina estuvo marcado por niveles de crecimiento positivos hasta alcanzar el año 2007 un nivel de 265,69 miles de personas, a partir de ese año el transporte de pasajeros tuvo un

comportamiento cíclico hasta el 2011, año en que las tasas de crecimiento tendieron a ser negativas. Para el año 2013, el nivel de transporte de pasajeros alcanzó a 208,92

miles de personas transportadas por la Red Andina, el cual represento una tasa de crecimiento de -4,89% respecto al año 2012.

Gráfico 9 Transporte de pasajeros y carga de la red ferroviaria andina, 2000-2013
(En miles de pasajeros y miles de toneladas)



Fuente: Instituto Nacional de Estadística - INE

A partir del año 2001 los niveles transportados de carga tienen un continuo crecimiento, salvo el año 2010, en el que presentó una tasa de crecimiento de -2,01% respecto al periodo anterior del año 2009. A partir del año 2011 las tasas de crecimiento presentan variaciones de -4,77% en el 2012 y -5,57% en el año 2013, año que representó un nivel de carga transportada de 1.023,27 miles de toneladas por la Red Andina.

En relación al transporte de carga, los niveles transportados por la Red Ferroviaria Andina en general siempre estuvieron por debajo de los niveles transportados por la Red Oriental, a partir del año 2010 el transporte de carga en la Red Andina sobrepasa los niveles exportados por la Red Oriental, este cambio en el comportamiento puede ser explicado, por un lado, por el mayor tráfico interno y externo de productos exportados e importados en la Red Andina como minerales, harina, trigo y otros productos agrícolas,

clinker, cemento, ulexita, entre otros y por otra parte por la menor demanda de carga transportada por la Red Oriental.

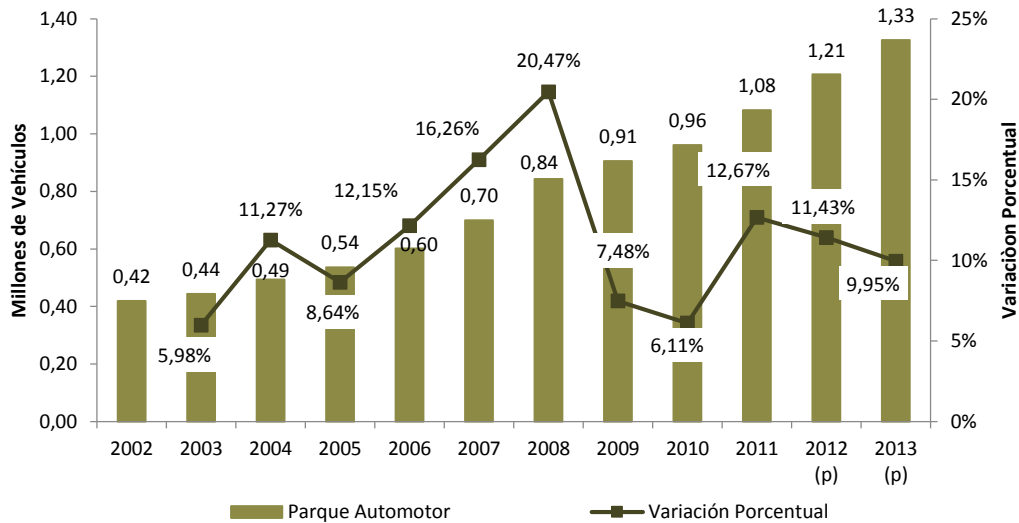
4.3.2. Transporte Carretero

Parque Automotor

Una variable que muestra el comportamiento de la cantidad de vehículos automotores a nivel nacional, es la información referida al parque automotor de vehículos. En el periodo comprendido entre el año 2003 al 2008 la tasa de crecimiento promedio del parque automotor fue de 12,46%, presentando en el año 2008 la tasa de crecimiento más alta de los últimos 10 años la cual alcanzó a 20,47% respecto a similar periodo del año 2009.

En el año 2003 el parque automotor alcanzó a 1,33 millones de vehículos el cual presenta una tasa de crecimiento de 9,95% respecto al año 2012.

Gráfico 10 Parque automotor nacional, 2002-2013
(En millones de vehículos y variación porcentual)



Fuente: Instituto Nacional de Estadística – INE
(p): Preliminar

Según la clasificación que utiliza el INE, el parque automotor se divide en: particular, público y oficial. En los últimos años, el parque automotor se ha incrementado considerablemente, destacándose el incremento en los vehículos de transporte

particular, el cual representa en el año 2013 una participación del 91,48% respecto al total, seguido de los vehículos públicos con una participación de 6,76% y de uso oficial el 1,76%.

Cuadro 10 Parque automotor por tipo de servicio y vehículos, 2002-2013
(En número de vehículos)

Año	Total Parque Automotor	Particular	Público	Oficial ⁽¹⁾
2002	418.849	327.181	87.153	4.515
2003	443.888	352.828	86.222	4.838
2004	493.893	400.178	88.083	5.632
2005	536.578	438.585	91.284	6.709
2006	601.790	506.339	88.130	7.321
2007	699.642	601.866	88.747	9.029
2008	842.857	744.451	86.587	11.819
2009	905.870	807.268	85.462	13.140
2010	961.221	860.375	86.822	14.024
2011	1.082.979	972.271	95.081	15.627
2012 (p)	1.206.751	1.096.678	90.237	19.836
2013 (p)	1.326.833	1.213.762	89.682	23.389

Fuente: Instituto Nacional de Estadística - INE

(p): Preliminar

(1) El Servicio Oficial Incluye Vehículos Diplomáticos.

Sistema Nacional de Carreteras

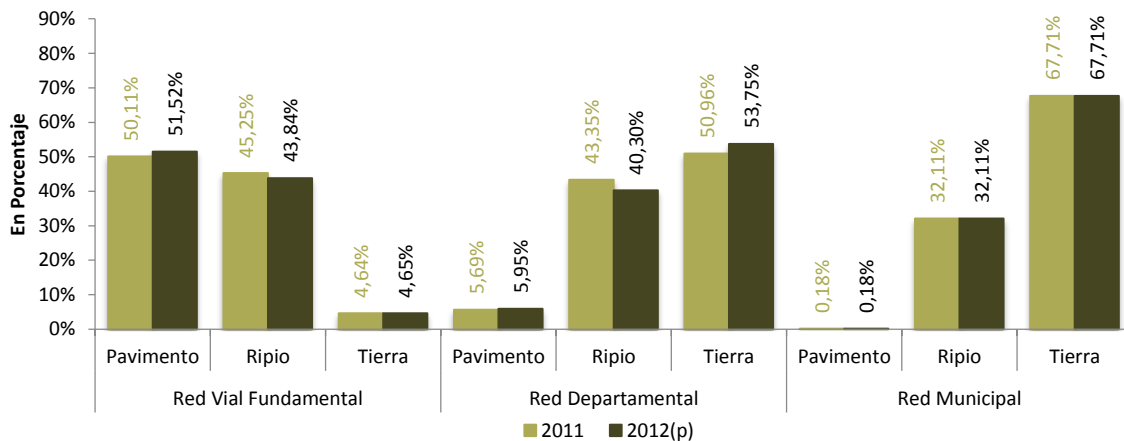
El Sistema Nacional de Carreteras tiene una longitud de más de 80.000 Kilómetros, cuya extensión y administración es de la siguiente manera:

- Red Vial Fundamental con más de 16.000 Km. y es administrada por el nivel central del Estado, a través de la Administradora Boliviana de Carreteras;
- Red Vial Departamental con más de 24.000 Km., cuya administración está a cargo de los gobiernos autónomos departamentales;
- Red Vial Municipal con cerca de 40.000 Km. y administrada por los gobiernos autónomos municipales.

En el año 2012 la longitud de caminos a nivel nacional representó alrededor del 85.757 km, de los cuales, la Red Municipal representa el 47,82% (41.006 km) respecto del total, le sigue la Red Departamental con el 33,55% (28.773 km) y la Red Vial Fundamental con el 18,63% (15.978 km).

Si bien la Red Vial Fundamental es el tercero en representación a nivel nacional en el Sistema de Carreteras, es el que cuenta con el mayor porcentaje de carreteras pavimentadas. En el año 2012, las carreteras con superficie de rodadura de tipo pavimento alcanzó a 51,52%, seguido de la grava o ripio con 43,84% y la tierra con 4,65%. El estado en que se encuentran los caminos de la Red Vial Fundamental demuestra que las carreteras están mejorando, aumentando los caminos pavimentados y reduciendo así los caminos con superficie de rodadura con grava y tierra.

Gráfico 11 Participación de la longitud de caminos de la red y superficie de rodadura, 2011-2012 (En porcentaje)



Fuente: Instituto Nacional de Estadística (INE)
(p) Preliminar

La información refleja que un gran porcentaje de los caminos, en especial aquellos que forman parte de la red departamental y municipal son de tierra, lo que hace que los costos de transporte tiendan por lo general a ser más elevados y el tiempo de traslado sea más largo. Asimismo, se puede apreciar que a

nivel de la Red Municipal, en los años analizados no presenta mayores cambios en cuanto a la mejora de los caminos, por su parte en la Red Departamental existe una disminución de los caminos con ripio y un aumento en los caminos pavimentados. Actualmente, la Red Vial Fundamental cuenta

con más del 50% de su longitud pavimentada, lo que demuestra una mejora de las condiciones de transporte en nuestro país.

Cuadro 11 Longitud de caminos por año según red y superficie de rodadura, 2002-2012
(En kilómetros)

Red y Superficie de rodadura	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012(p)
Total	60.436	60.751	62.641	67.076	69.734	74.740	80.890	80.398	81.124	82.288	85.757
Pavimento	4.003	4.291	4.599	4.637	4.831	5.088	6.379	7.961	8.495	9.521	10.018
Ripio	18.302	18.514	19.406	22.857	23.913	29.910	30.145	28.700	31.865	31.367	31.767
Tierra	38.131	37.946	38.636	39.582	40.990	39.742	44.366	43.737	40.764	41.399	43.972
Red Fundamental	12.255	12.255	14.366	15.665	16.029	15.964	15.921	16.054	15.983	15.983	15.978
Pavimento	3.790	4.032	4.276	4.394	4.514	4.741	5.910	7.443	7.859	8.009	8.232
Ripio	4.980	4.738	5.603	5.843	6.455	7.837	5.570	4.755	7.382	7.232	7.004
Tierra	3.485	3.485	4.487	5.428	5.060	3.386	4.441	3.856	742	742	742
Red Departamental	11.531	14.224	14.606	16.433	17.851	19.284	24.532	24.524	24.157	25.299	28.773
Pavimento	157	195	259	186	256	283	400	444	562	1.439	1.713
Ripio	5.998	6.928	7.052	9.093	8.186	8.817	11.076	10.710	11.268	10.967	11.594
Tierra	5.376	7.101	7.295	7.154	9.409	10.184	13.056	13.370	12.327	12.893	15.466
Red Municipal	36.650	34.272	33.669	34.978	35.854	39.492	40.437	39.819	40.984	41.006	41.006
Pavimento	56	64	64	57	61	64	69	74	74	74	74
Ripio	7.324	6.848	6.751	7.921	9.272	13.256	13.499	13.236	13.215	13.168	13.168
Tierra	29.270	27.360	26.854	27.000	26.521	26.172	26.869	26.510	27.695	27.764	27.764

Fuente: Instituto Nacional de Estadística (INE)

Comparando la información de caminos entre los nueve departamentos del país, se tiene que el departamento con mayor longitud de caminos en el año 2012 ha sido Potosí con 18,16% respecto del total, con más del 80%

correspondiente a caminos con superficie de rodadura tipo tierra. Asimismo, Potosí cuenta con una densidad de caminos del 0,29 km/km², siendo el más alto a nivel nacional.

Cuadro 12 Longitud de caminos por tipo de rodadura y departamento, 2012 (p)
(En Km y porcentaje)

Departamento	Total		Pavimento		Ripio		Tierra		Razón (Pavimento/Tierra)	Densidad de Caminos (En Km por Km ²)	Superficie Departamental
Total	85.757	100%	10.018	100%	31.767	100%	43.972	100%	0,23	0,08	1.098.581
Chuquisaca	5.904	6,88%	680	6,79%	1.710	5,38%	3.513	7,99%	0,19	0,03	213.564
La Paz	12.124	14,14%	1.326	13,24%	5.024	15,81%	5.774	13,13%	0,23	0,24	51.524
Cochabamba	9.064	10,57%	1.853	18,49%	3.610	11,36%	3.601	8,19%	0,51	0,07	133.985
Oruro	7.155	8,34%	1.017	10,15%	1.931	6,08%	4.208	9,57%	0,24	0,13	55.631
Potosí	15.575	18,16%	1.294	12,91%	1.757	5,53%	12.525	28,48%	0,10	0,29	53.588
Tarija	13.311	15,52%	887	8,86%	10.487	33,01%	1.937	4,41%	0,46	0,21	63.827
Santa Cruz	15.430	17,99%	2.395	23,91%	3.830	12,06%	9.204	20,93%	0,26	0,13	118.218
Beni	4.949	5,77%	533	5,32%	1.862	5,86%	2.554	5,81%	0,21	0,01	370.621
Pando	2.244	2,62%	33	0,33%	1.556	4,90%	655	1,49%	0,05	0,06	37.623

Fuente: Instituto Nacional de Estadística - INE

En relación a la cantidad de caminos con superficie de rodadura tipo pavimento, el departamento de Santa Cruz representó el 23,91% respecto al total de caminos pavimentados, le sigue Cochabamba con 18,49% y La Paz 13,24%, entre los más representativos.

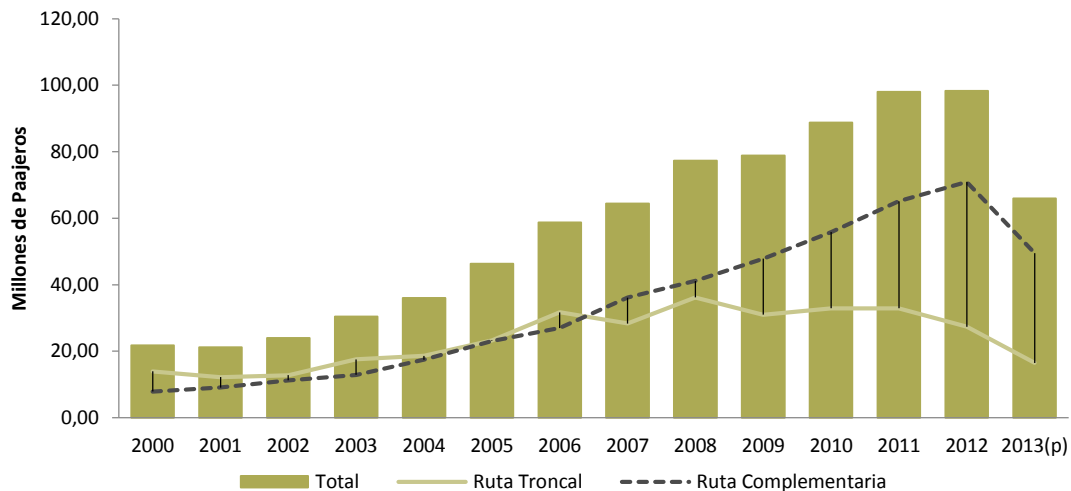
Transporte de Pasajeros y Carga

Un indicador que muestra el comportamiento del sector es el número de pasajeros transportados por carretera, que entre los

años 2002 y 2012 presentó una tasa de crecimiento promedio de 15,32%.

En el año 2012 la cantidad de personas transportadas por carretera alcanzó a 98,28 millones de pasajeros de los cuales el 72,16% (70,91 millones de pasajeros) fueron transportados por la ruta complementaria y el 27,84% (27,36 millones de pasajeros) fueron transportados por la ruta troncal. Este crecimiento se debe, principalmente al incremento en obras de infraestructura carretera, realizadas en cumplimiento a las políticas del nivel central del Estado.

Gráfico 12 Transporte carretero de pasajeros, 2000-2013
(En millones de pasajeros)



Fuente: Instituto Nacional de Estadística - INE

(p) Preliminar

Nota: La información del transporte carretero de pasajeros y carga comprende geográficamente dos rutas: Troncal y Complementaria. La **ruta troncal** que comprende a las carreteras de los departamentos: La Paz, Santa Cruz y Cochabamba; la **ruta complementaria** comprende las carreteras de los departamentos de: Oruro, Tarija, Potosí, Chuquisaca, Beni y Pando.

En el 2013, la cantidad de pasajeros transportados por carretera alcanzó a 65,99 millones de personas, el cual representa una tasa de crecimiento negativo de -32,86% respecto a similar periodo del año 2012. Del total de personas transportadas en el 2013, el

75,03% (49,51 millones de personas) fueron transportados por rutas complementarias⁶ y el 24,97% (16,47 millones de personas) fueron transportadas por las rutas troncales⁷, lo que representa tasas de crecimiento

⁶ **Ruta complementaria**, comprende las carreteras de los departamentos de: Oruro, Tarija, Potosí, Chuquisaca, Beni y Pando

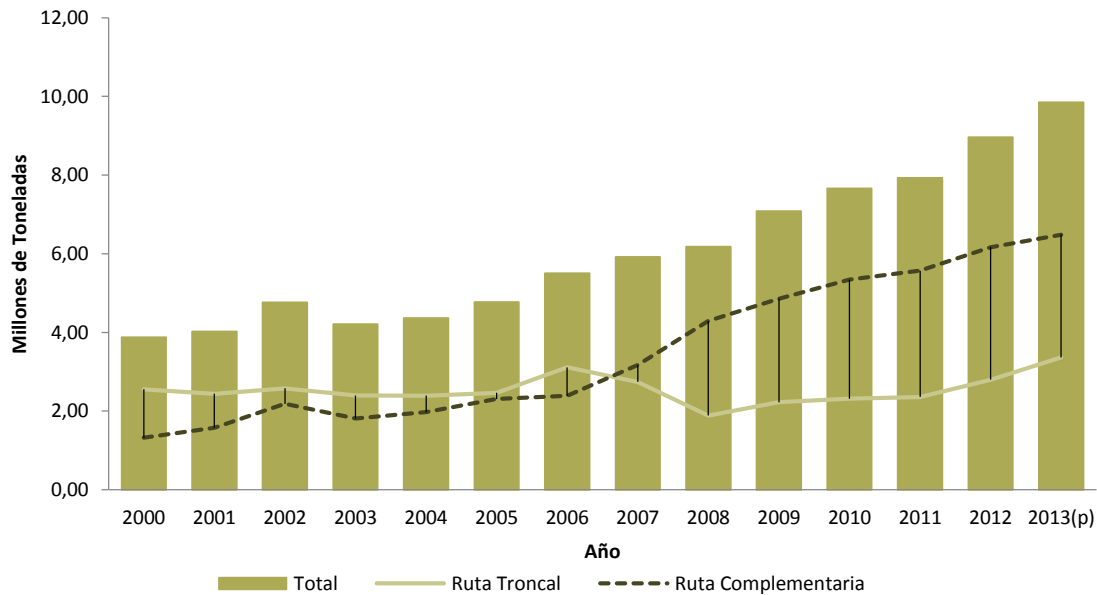
⁷ **Ruta troncal**, comprende las carreteras de los Departamentos: La Paz, Santa Cruz y Cochabamba

negativas de -30,18% y -39,79%, respectivamente.

En relación al transporte de carga por carretera, en el año 2013 alcanzó a 9,85 millones de toneladas, con una tasa de crecimiento de 9,88%, respecto al periodo anterior del año 2012. En este mismo periodo, el transporte de carga realizado por la ruta

complementaria tuvo una participación del 65,84% (6,49 millones de toneladas) respecto al total con una tasa de crecimiento de 5,17% respecto a similar periodo del año 2012. Asimismo, del total de carga transportado por la red troncal tuvo una participación de 34,16% (3,37 millones de toneladas) con una tasa de crecimiento de 20,24% respecto a similar periodo del año 2012.

Gráfico 13 Transporte carretero de carga, 2000-2013
(En millones de toneladas)



Fuente: Instituto Nacional de Estadística - INE

(p) Preliminar

Nota: La información del transporte carretero de pasajeros y carga comprende geográficamente dos rutas: Troncal y Complementaria. **La ruta troncal** que comprende los departamentos: La Paz, Santa Cruz y Cochabamba. Y **la ruta complementaria** comprende a los departamentos de: Oruro, Tarija, Potosí, Chuquisaca, Beni y Pando.

5. Mercados Internos y Externos

Los principales mercados a nivel nacional que interconectan el sistema vial son los departamentos que conforman el eje central: La Paz, Cochabamba y Santa Cruz. Asimismo, estos departamentos cuentan con mayor y mejor calidad en infraestructura carretera, aérea y férrea.

Las principales vías de acceso a Bolivia según frontera son: Desaguadero,

Copacabana/Kasani, Puerto Suárez, Yacuiba, Villazón y Puerto Suárez. Por su parte, los principales accesos a los mercados externos de carga son:

- i. Chile a través de la carretera Patacamaya-Tambo Quemado o por la Red Ferroviaria Andina (ruta La Paz-Arica);
- ii. Perú por la carretera Río Seco-Desaguadero;

- iii. Brasil a través de la hidrovía y el Ferrocarril Oriental; y
- iv. Argentina por la carretera de Yacuiba o por la Red Ferroviaria Oriental (ruta Santa Cruz-Yacuiba-Argentina) u occidental (ruta Oruro-Villazón).

5.1. Corredores de Integración

Bolivia tiene identificados cinco corredores de integración que incluyen los tramos de la Red Fundamental. A continuación se presenta un detalle de los mismos que incluye una breve descripción de los lugares que vincula y la extensión que abarca:

5.1.1. Corredor Este-Oeste

El corredor Este-Oeste empieza en el lado Este de Bolivia en Puerto Suárez y Puerto Quijarro del departamento de Santa Cruz, atravesando los departamentos de Cochabamba, Oruro y La Paz y finalizando en el extremo Oeste en Tambo Quemado y Pisiga, articulando de esta manera a las tres ciudades más importantes del país, donde alrededor del 70% del movimiento socio-económico de Bolivia se da a través de este eje.

Este corredor permite a Bolivia conectarse con puertos brasileros en el Atlántico y con puertos chilenos en el Pacífico, vincula en el lado de Brasil en Brasilia y Santos, y en Chile con los puertos de Arica e Iquique.

Mapa 3 Bolivia: Corredor de Integración (Este-Oeste)



Fuente: Unidad de Análisis de Políticas Sociales y Económicas - UDAPE

Este corredor tiene una longitud de 2.539 kilómetros de longitud. de cuales 1.560 Km pertenecen al corredor principal, 272 Km al ramal Ramal Caracollo-Pisiga (Oruro) y 707 Km al Ramal San Matías-Guabirá (Santa Cruz).

Actualmente se encuentran en construcción 456,95 Km en varias obras, siendo la primera carretera del país que contará con cuatro carriles que conectará los departamentos de La Paz y Oruro, a través de la ejecución del

proyecto de la Doble Vía La Paz-Oruro, implicando una inversión total de \$us108,77 millones invertidos.

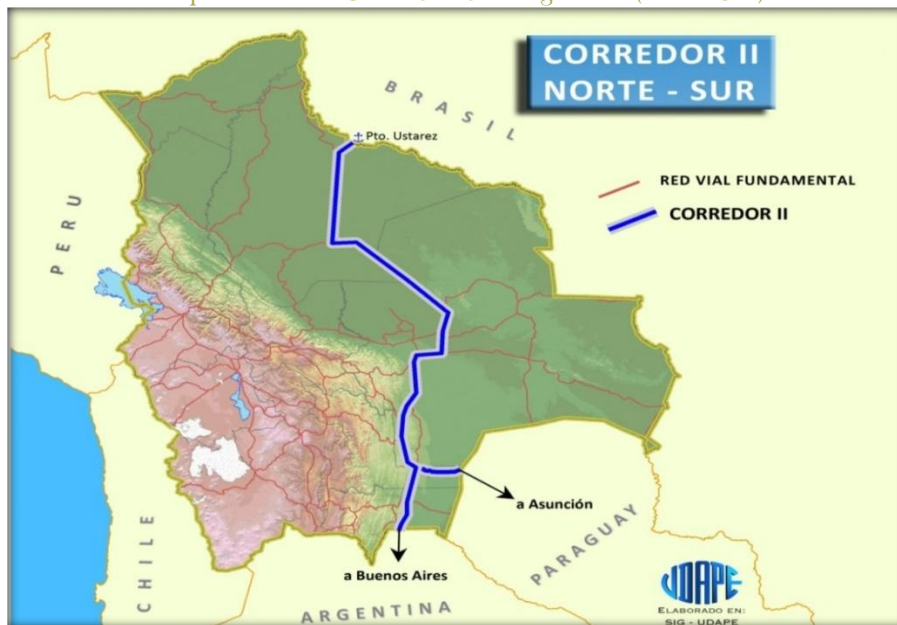
5.1.2. Corredor Norte-Sur

El corredor Norte-Sur se inicia en el territorio boliviano en el extremo Norte en Puerto Ustárez hasta llegar a Yacuiba y Pocitos en el extremo Sur, localidad fronteriza, vinculándose luego con el Puerto del Rosario en la Argentina. Este corredor vincula la zona central de Bolivia a través de los departamentos de Beni, Santa Cruz, Chuquisaca y Tarija y tiene una longitud de 1.564 kilómetros desde Trinidad hasta Yacuiba de los cuales 1.436 Km pertenecen al

corredor principal y 128 Km al Ramal Boyuibe-Hito Villazon.

La importancia del ramal Boyuibe-Hito Villazón de 128 Km de longitud cuya superficie es de tierra, radica en que conecta el sistema vial boliviano con el de Paraguay (Asunción) y la correspondiente interconexión con la Hidrovía Paraguay-Paraná. Este corredor posee grandes áreas de producción agropecuaria y gasífera del oriente boliviano con mercados externos o puertos de exportación. Actualmente, se construye la doble vía desde Santa Cruz de la Sierra a Cotoca, implicando una inversión de \$us36,5 MM.

Mapa 4 Bolivia: Corredor de Integración (Norte-Sur)



Fuente: Unidad de Análisis de Políticas Sociales y Económicas - UDAPE

5.1.3. Corredor Oeste-Norte

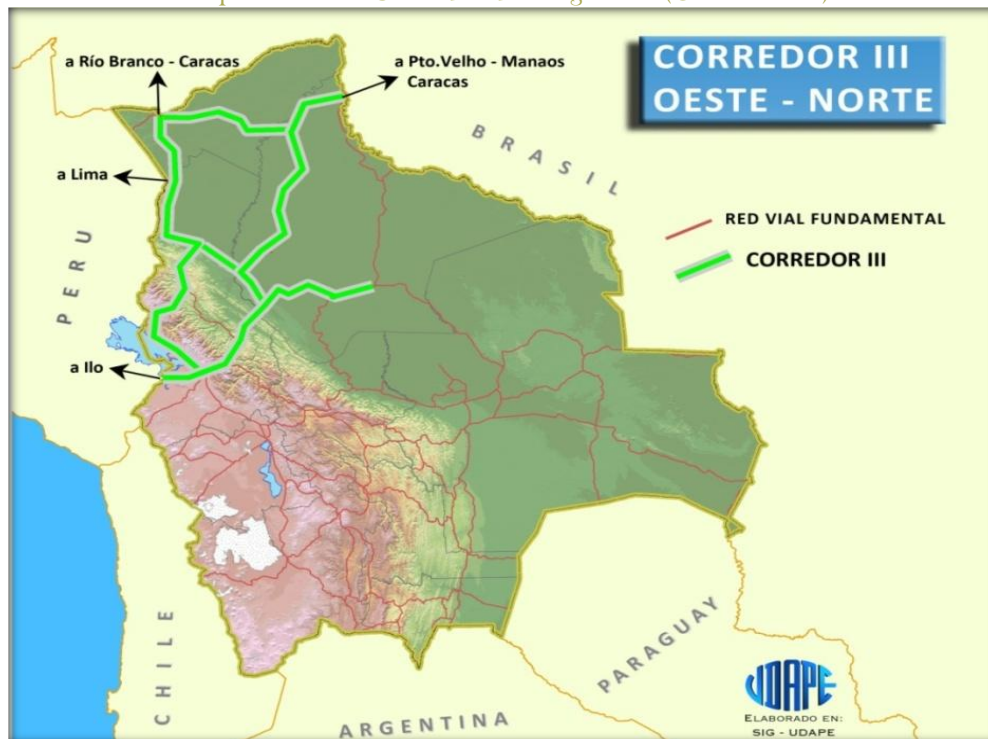
Este Corredor permite la vinculación de Perú (Puerto de Ilo) con Brasil, a través del Estado de Rondonia y la ruta Río Branco-Puerto Vello, cubriendo el tramo boliviano en el extremo Oeste Copacabana, Casani y Desaguadero integrando los departamentos de La Paz, Beni

y Pando, hasta llegar al extremo Norte a Guayaramerín. El corredor Oeste-Norte tiene una longitud de 2.962 Km de los cuales 1.128 Km corresponden al corredor principal, 1.107 Km al ramal La Paz-Porvenir (La Paz-Pando), 446 Km al ramal El Choro-Extrema (Pando) y 281 Km al ramal Yucumo-Trinidad (Beni).

El corredor se constituye una de las alternativas más importantes para la vinculación internacional Suroeste-Noroeste. Su construcción ha permitido la vinculación del territorio boliviano con la red de carreteras de Brasil⁸. Actualmente se están llevando a cabo proyectos importantes que permitirán vincular el Norte del país con el Brasil e internamente integrarán los departamentos de La Paz con el Beni. Los proyectos que ya cuentan con financiamiento provenientes del Banco Interamericano de Desarrollo (BID) y del Estado Plurinacional de Bolivia, llevan a cabo una serie de obras que van desde la conservación vial, puentes y la

construcción de nuevas carreteras como los tramos Santa Bárbara-Rurrenabaque-Riberalta. Estos proyectos significan la ejecución de obras en más de 850 kilómetros de la Red Fundamental de Carreteras, destacándose el tramo Santa Bárbara-Quiquibey (184 Km), ejecutándose una inversión de \$us237 MM, así como el tramo Ixiamas-San Buenaventura (114 Km), implicando una inversión de \$us102 MM, Riberalta-Guayaramerín (84,16 km) con una inversión de \$us47,46 MM y Yucumo-Rurrenabaque (101,60 km) con una inversión de 68,75 MM.

Mapa 5 Bolivia: Corredor de Integración (Oeste-Norte)



Fuente: Unidad de Análisis de Políticas Sociales y Económicas – UDAPE

5.1.4. Corredor Oeste-Sur

El corredor Oeste-Sur vincula a nivel nacional con los departamentos de La Paz, Oruro, Potosí, Chuquisaca y Tarija, cubriendo las

ciudades de: Desaguadero – La Paz - Oruro - Potosí-Villazón y Bermejo. A nivel internacional con Perú (Puerto de Ilo) y la Argentina (Jujuy-Orán-Salta-Puerto de Rosario). Tiene una longitud aproximada de

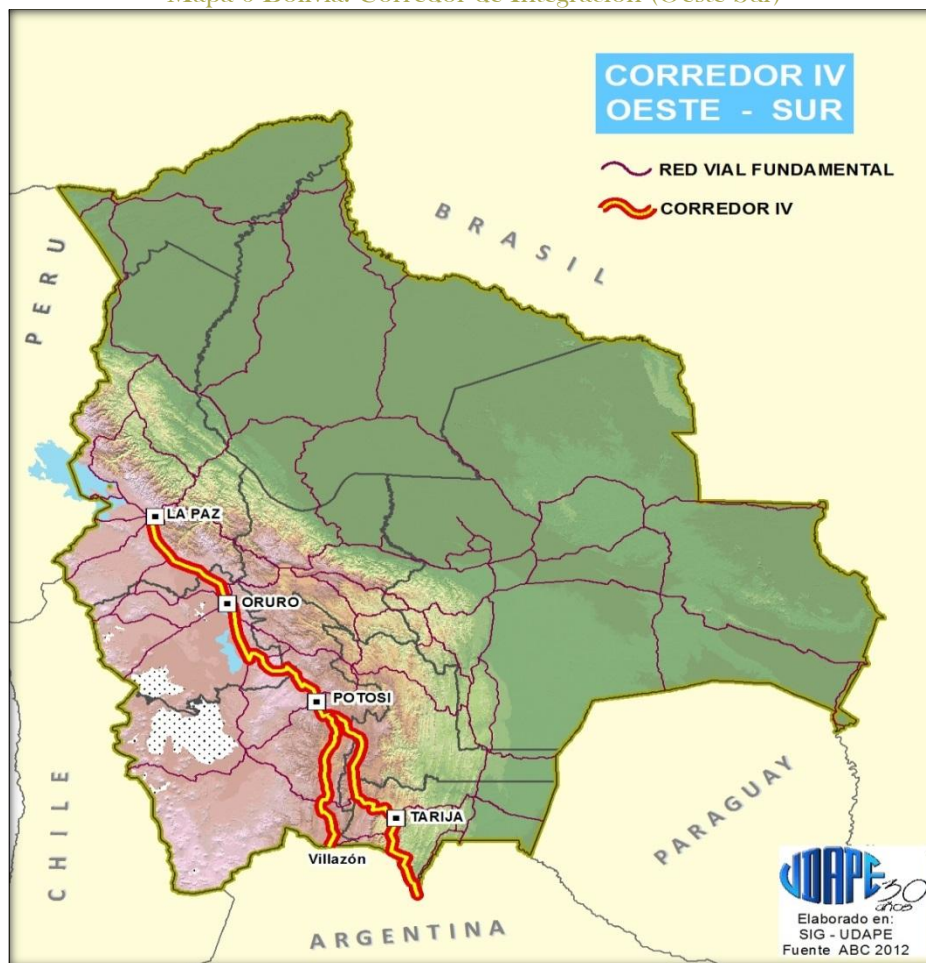
⁸ Específicamente con el Estado de Rondonia.

1.546 Km, de los cuales 1.217 Km corresponden al corredor principal y 329 Km corresponden al ramal Cuchu Ingenio – Villazón (Potosí).

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

alimenta del tráfico generado por el comercio entre los países de Bolivia y Argentina, desarrollando zonas deprimidas con potencial minero, hidrocarburífero, agrícola y pecuario. Actualmente se encuentra en construcción 437 Km que incluyen la doble vía La Paz – Oruro, que sumada a la construcción de la carretera Potosí – Tarija (291 Km) y al tramo Tupiza – Villazón (91,2 Km) implica una inversión de \$us591,5 MM.

Mapa 6 Bolivia: Corredor de Integración (Oeste-Sur)



Fuente: Unidad de Análisis de Políticas Sociales y Económicas - UDAPE

5.1.5. Corredor Central-Sur

Enlaza el centro-sur de Bolivia con los países de Chile y Paraguay. El corredor se inicia en la Reserva Nacional de Fauna Andina Eduardo Abaroa en el departamento de Potosí y

termina en Cañada Oruro (Tarija) frontera con el Paraguay. Este corredor tiene una longitud de 1.039 Kilómetros de los cuales 524 Km son de ripio, 437 Km son de tierra y 78 Km de pavimento. Se están ejecutando obras de

mejoramiento vial en 74,57 Km, implicando una inversión de \$us40,6 MM.

Mapa 7 Bolivia: Corredor de Integración (Central-Sur)



Fuente: Unidad de Análisis de Políticas Sociales y Económicas - UDAPE

6. Flujos Internacionales

6.1. Transporte internacional de pasajeros según modalidad

El transporte de pasajeros extranjeros ha mostrado un crecimiento importante en los últimos años debido a varios factores, tales como el dinamismo de la economía global, mejoras en la infraestructura vial que se conecta con países vecinos, entre otros.

Bolivia se sitúa en el centro del continente sudamericano, por lo que es natural que se

observe una tasa alta y creciente en el tiempo de ingreso y salida de viajeros del exterior.

En el periodo 2008-2013, el transporte carretero representa en promedio el 70,14% del total del tráfico internacional de pasajeros, en el año 2013 el transporte carretero de pasajeros alcanzó a 2,9 millones de personas lo que representa el 69,74% respecto al total, le sigue el transporte aéreo que alcanzó a 1,2 millones de personas transportadas representando una participación respecto al total de 29,22%, las otras modalidades de transporte presentan una participación menor al 1%, siendo no significativo su participación en el transporte de pasajeros.

Cuadro 13 Tráfico internacional de pasajeros según modo de transporte 2008-2013
(En número de personas)

MODO DE TRANSPORTE		2008	2009	2010	2011 ^(p)	2012 ^(p)	2013 ^(p)
TOTAL	Total	2.642.358	2.648.433	3.292.665	3.627.351	3.980.856	4.192.960
	Llegadas	1.350.403	1.191.292	1.715.679	1.795.271	1.997.792	2.091.176
	Salidas	1.291.955	1.457.141	1.576.986	1.832.080	1.983.064	2.101.784
Aéreo	Total	790.319	863.606	1.001.866	1.187.215	1.158.835	1.225.028
	Llegadas	382.802	439.508	502.202	589.900	579.067	613.576
	Salidas	407.517	424.098	499.664	597.315	579.768	611.452
Carretero	Total	1.818.916	2.058.698	2.252.349	2.402.842	2.781.652	2.924.034
	Llegadas	952.114	1.044.366	1.194.906	1.187.374	1.398.873	1.455.548
	Salidas	866.802	1.014.332	1.057.443	1.215.468	1.382.779	1.468.486
Ferroviario	Total	29.058	31.316	33.892	32.861	35.672	38.918
	Llegadas	13.883	15.221	16.794	16.264	18.026	20.125
	Salidas	15.175	16.095	17.098	16.597	17.646	18.793
Fluvial-Lacustre	Total	4.065	4.303	4.558	4.433	4.697	4.980
	Llegadas	1.604	1.687	1.777	1.733	1.826	1.927
	Salidas	2.461	2.616	2.781	2.700	2.871	3.053

Fuente: Instituto Nacional de Estadística-INE

(p) Preliminar

El comportamiento del flujo de pasajeros extranjeros por modalidad de transporte se explica por el efecto sustitución por parte de los usuarios, utilizando más el transporte carretero para viajes internacionales en lugar del transporte férreo y el fluvial y lacustre, entre otros. También explica que la tasa de crecimiento del transporte de pasajeros internacionales haya sido tan baja, considerando que este mercado es muy dinámico.

Algunos factores que explican el comportamiento de estos mercados es: si bien el transporte aéreo es más seguro y toma menos tiempo, su costo es más elevado por diversas razones. En contraparte, las modalidades férrea y fluvial toman mucho tiempo y están menos estandarizadas. Asimismo, cuentan con menor infraestructura para el ingreso y salida de pasajeros que la modalidad de transporte carretero. Finalmente, los factores que han tenido más impacto en el crecimiento del flujo de pasajeros internacionales han sido las mejoras en la infraestructura vial, el aumento del parque automotor en nuestro país, el mejor control de seguridad en cuanto al peso, cargas y seguros en los viajes internacionales,

así como por el crecimiento económico registrado en los últimos años.

6.2. Transporte de carga internacional según modalidad

Según los datos presentados, se puede ver claramente la caída del volumen de importación a través de la modalidad de transporte Fluvial y Lacustre, así como de las importaciones vía aérea, entre los años 2000 y 2001. Paralelamente, el valor de las importaciones vía carretera se ha duplicado para el mismo periodo, presentando claramente un efecto sustitución. Esta tendencia se mantuvo relativamente estable a lo largo del periodo de análisis, con una tasa de crecimiento poco volátil, salvo los saltos producidos en el volumen de importaciones vía carretera entre 2007 – 2008 y 2010 – 2011.

En el periodo de 2000 al 2013 el comportamiento de los volúmenes de importación transportados fue creciente, el cual muestra un crecimiento exponencial de los niveles importados, alcanzando en el año 2013 un nivel de \$us9.352,97 millones, de los

cuales el 86,51% corresponde a las importaciones realizadas por transporte carretero, le sigue el transporte aéreo con

8,92%, entre los más representativos de los modos de transporte.

Cuadro 14 Importaciones según modalidad de transporte, 2000-2013
(Valor CIF frontera en millones de dólares)

Año	Total	Fluvial y lacustre	Aéreo	Ferrovionario	Carretero	Otros (postal y courier)
2000	2.020,31	58,25	410,20	140,24	1.406,86	4,76
2001	1.708,27	55,32	279,49	116,43	1.249,72	7,31
2002	1.831,97	54,32	270,76	152,79	1.339,98	14,11
2003	1.692,07	53,35	264,15	92,35	1.270,98	11,24
2004	1.920,43	41,42	269,90	229,09	1.377,32	2,70
2005	2.440,07	45,33	324,65	144,56	1.920,88	4,65
2006	2.925,77	85,31	327,44	170,88	2.333,77	8,37
2007	3.587,95	109,22	370,93	231,38	2.864,90	11,53
2008	5.100,17	121,37	502,24	350,78	4.112,59	13,20
2009	4.577,38	90,85	530,50	226,79	3.714,10	15,14
2010	5.603,87	48,63	649,87	222,25	4.658,25	24,87
2011	7.935,75	126,93	698,18	311,89	6.530,39	268,35
2012 (p)	8.590,09	119,18	726,70	294,36	7.416,17	33,68
2013 (p)	9.352,97	111,99	834,30	300,41	8.091,07	15,20

Fuente: Instituto Nacional de Estadística - INE

(p) Preliminar

Como se mencionó en un punto anterior, el tráfico internacional de carga en la modalidad de transporte carretero creció más que en las otras modalidades por las mejoras en la infraestructura vial, seguridad y una estructura de costos de distribución favorables.

Por otra parte los volúmenes de exportación según modalidad de transporte se presenta en el siguiente cuadro, que en el año 2013 el nivel exportado alcanzó \$us12.207,56 millones el cual representa una tasa de crecimiento de 3,33% respecto al año 2012.

Cuadro 15 Exportaciones según modalidad de transporte, 2000-2013
(Valor FOB en millones de dólares)

Año	Total ⁽¹⁾	Ferrovionario	Carretero	Fluvial	Aéreo	Ductos ⁽²⁾	Otros
2000	1.246,28	286,49	411,33	196,50	194,92	156,99	0,05
2001	1.226,21	142,65	425,20	189,49	193,69	275,14	0,03
2002	1.319,85	152,98	435,18	208,03	195,91	327,76	0,00
2003	1.589,84	169,28	529,43	229,47	181,95	479,69	0,02
2004	2.194,57	209,64	750,29	280,63	166,82	787,18	0,02
2005	2.867,43	247,04	841,05	207,84	219,32	1.352,16	0,02
2006	4.088,33	554,67	1.048,62	211,16	266,90	2.006,97	-
2007	4.821,83	687,06	1.439,91	193,97	262,97	2.237,92	-
2008	6.932,93	1.056,79	1.784,06	284,05	327,25	3.480,78	-
2009	5.399,58	1.055,69	1.554,06	308,85	373,69	2.107,29	-
2010	6.966,05	1.278,94	1.989,69	282,39	430,61	2.984,42	-
2011	9.145,76	1.622,98	2.421,32	273,61	715,41	4.112,45	-

2012 (p)	11.814,58	1.254,88	2.628,51	428,65	1.631,68	5.870,86	-
2013 (p)	12.207,56	1.178,12	2.994,23	469,65	941,14	6.624,42	-

Fuente: Instituto Nacional de Estadística - INE

(p) Preliminar

(1) No incluye reexportaciones y efectos personales.

(2) Se presenta esta modalidad de transporte que, si bien ya no se analiza en las últimas versiones del presente documento, representan más de la mitad de las exportaciones totales por los contratos de exportación de gas natural con Brasil y Argentina.

En el cuadro se aprecia que las exportaciones presentan un crecimiento positivo para todos los años. En el año 2013, se destaca el valor de las exportaciones efectuadas por ductos que representan alrededor del 55% del total de las exportaciones, le sigue las exportaciones por vía carretera que representa alrededor del 25%, correspondiendo éstas a la exportación del complejo sojero⁹, el transporte ferroviario con una participación aproximada del 9% que corresponden en gran parte a las exportaciones de minerales, destacándose el oro, plata, zinc, estaño y plomo y la participación de las otras modalidades de transporte, aéreo y fluvial, que presentan una participación respecto al total menor al 10%.

7. Encadenamiento del sector transporte en la Economía

7.1. Encadenamiento Extra Sectorial

El sector transporte se relaciona con varios sectores de la economía, de once sectores considerados en la Matriz de Insumo Producto para medir el PIB, seis se encuentran relacionados directamente con el sector transportes. Estos sectores son Agropecuaria, Industria, Petróleo Crudo y Gas Natural, Minerales, Construcción y Comercio. Estos sectores requieren el transporte de productos o servicios a sus mercados finales.

⁹ No se hace un análisis más exhaustivo de la composición y determinantes de las exportaciones porque no corresponde al presente documento.

Una de las características del transporte es que se lo considera como un insumo más dentro de la estructura de costos para los otros sectores; por tanto, la variación de las tarifas de transporte tiene una incidencia relevante en el precio final de los productos y servicios ofrecidos por el resto de los sectores. Adicionalmente, la eficiencia que presente éste en cuanto a tiempos es importante para la cadena de distribución y acceso a mercados de los productos de los otros sectores.

En general, los países que cuentan con un sistema de transporte interconectado entre todas sus regiones y fronteras poseen mayor eficiencia con respecto a países que no la tienen. De ahí su importancia en generar cada vez más modalidades de interconexión dentro y fuera de Bolivia, especialmente al no contarse con transporte marítimo. Países limítrofes como Brasil, Argentina y Chile cuentan con un sistema de transporte mucho más interconectado que el nuestro y por tanto tienen mayores ventajas competitivas.

7.2. Encadenamiento Intra Sectorial

Dada la extensión del país de más de un millón de Kilómetros cuadrados y la geografía del mismo (montañas, valles y llanos), la interconexión entre regiones es limitada. Sin embargo, existen regiones donde se puede

optar por sistemas de transporte sustitutos y en otros casos complementarios.

El modo férreo a través de sus dos redes (oriental y andina) cubre gran parte de la región sur-este y sur-oeste, donde alguno de estos tramos se constituye en un sustituto del modo carretero. El corredor que va desde Trinidad hasta Yacuiba es en gran parte un sustituto de la línea FCOSA (tramo que va desde Montero hasta Yacuiba) y el corredor que va desde Desaguadero hasta Bermejo sería en parte un sustituto de FCASA (tramo que va desde La Paz hasta Potosí).

Por otra parte, la vía Santa Cruz-Puerto Suárez se constituye en un complemento de la hidrovía Paraguay-Paraná y un sustituto del FCOSA. Este trayecto es una opción (en el departamento de Santa Cruz) para la exportación de productos agrícolas hacia el océano Atlántico, mediante el transporte bimodal por la carretera Santa Cruz-Paraíso-El Tinto-Roboré-El Carmen-Puerto Suárez, para luego utilizar el tramo ferroviario Motacucito -Mutún-Puerto Busch, hasta la Terminal Portuaria Busch.

El tramo ferroviario Sucre-Potosí, se constituye en otra opción para el transporte de carga agrícola (soya y azúcar) de Santa Cruz de la Sierra hacia el Océano Pacífico y es en parte un sustituto del corredor vial Este-Oeste (Santa Cruz-Cochabamba-Oruro-Arica). Este tramo ferroviario permite utilizar el transporte bimodal en una primera instancia carretero, a través de la antigua carretera Santa Cruz-Cochabamba hasta llegar a Aiquile y luego a Sucre y posteriormente el férreo, al utilizar los tramos ferroviarios que van a Potosí primero y luego a Oruro hasta llegar a puertos de Chile.

La región con menor acceso a medios de transporte en el país es el noroeste. Esta región no cuenta con ferrocarriles y son pocos los caminos que interconectan esta zona. No obstante, se cuenta con el sistema

fluvial Ichilo-Mamoré en la cuenca amazónica que permite vincular el norte de Bolivia con el sur-este brasilero, sin embargo este sistema es poco explotado.

8. Perspectivas

La ubicación geográfica determina ciertas ventajas de manera que ubican al país en el centro del continente. Esto configura al país como una región de tránsito con fuertes expectativas de generar a mediano y largo plazo un importante flujo de tránsito de pasajeros. En este sentido el Gobierno viene trabajando en la consolidación del Corredor Bioceánico que vinculará los países de Bolivia, Chile y Brasil con un corredor totalmente asfaltado. Por otro lado, la falta de una salida al Océano Pacífico, la amplia extensión territorial, la difícil topografía y la escasa densidad poblacional dificultan la interconexión entre las diferentes regiones de Bolivia y el exterior.

Un problema que enfrenta el sector transporte terrestre, es el referido al estado de los caminos, en especial aquellos que son competencia de los gobiernos departamentales y municipales. La falta de inversiones en estos caminos dificulta su capacidad de tránsito a lo largo de todo el año, es evidente que el mejoramiento de estos caminos no acompaña el esfuerzo que realiza el Gobierno en materia de inversiones en caminos que forman parte de la Red Fundamental.

Es importante destacar los compromisos asumidos por el nivel central del Estado en completar con el asfaltado de toda la Red Vial Fundamental y la construcción, ampliación, mejoramiento de las carreteras el cual permitirá una mayor interconexión de las diferentes zonas de nuestro país.

Asimismo, es importante que los esfuerzos estén destinados a realizar un efectivo control de pesos y cargas, en estricta

aplicación de la Ley N° 441 de 25 de noviembre de 2013, de Control de Pesos y Dimensiones Vehiculares en la Red Vial Fundamental, esto en el largo plazo evitará un deterioro prematuro de la infraestructura vial, asimismo, se espera que para un efectivo control se apruebe el Decreto Supremo Reglamentario de la mencionada Ley.

En el modo fluvial, la principal dificultad es la inaccesibilidad a Puerto Busch que representa la mejor opción para las exportaciones bolivianas sobre la Hidrovía Paraguay-Paraná por tener un acceso directo al Río Paraguay con una amplitud suficiente y gran calado. Es importante destacar la importancia que el Estado le otorga a este aspecto, propiciando la construcción de infraestructura del puerto Busch ubicado sobre el río Paraguay, proyecto que permitirá disponer de una ruta comercial para el comercio exterior entre Bolivia y los países de: Argentina, Brasil, Paraguay y Uruguay, unidos por el sistema fluvial de la Cuenca de La Plata.

En cuanto a la modalidad de transporte aéreo, se observa la consolidación de la línea aérea BoA, a través de la cual se establecen las condiciones para que el tráfico aéreo nacional e internacional tenga opciones y facilidades de acceso para todos. Asimismo, se espera el ingreso de nuevas líneas de servicio al mercado, en busca de satisfacer la demanda de servicios en ciudades capitales.

En relación al Sistema de Transporte masivo de pasajeros por Cable (Teleférico), se espera que a partir de la implementación de las tres líneas del Teleférico, el flujo del transporte masivo de pasajeros contribuya a la producción de servicios del sector transporte aportando en gran medida al PIB. Asimismo, las líneas del teleférico permitirán integrar las diferentes zonas de la ciudad de La Paz acortando el tiempo en beneficio de los usuarios, así como también, logrará un sistema integrado en las dos modalidades de transporte, del servicio de transporte

carretero urbano con el sistema de transporte por cable. También se espera que la segunda fase de Mi Teleférico contribuya de gran manera al transporte masivo de pasajeros integrando mayores zonas de las ciudades de La Paz y El Alto ofreciendo un servicio de calidad en beneficio de la población en general.

Los esfuerzos del Estado por conectar las redes ferroviarias Oriental y Occidental están en proceso, siendo esta opción importante para potenciar el comercio exterior (carga), así como y el tráfico de pasajeros (turismo), así como otros sectores encadenados al transporte de una manera eficiente, ambiental, proveyendo una mejor infraestructura al país.

Finalmente, la Agenda Patriótica, está orientada a disminuir las brechas económicas y sociales, para este efecto se tiene previsto consolidar importantes proyectos de infraestructura de transportes que permitan alcanzar una adecuada integración interna. En este sentido, estos esfuerzos se concretan en una significativa política de construcción de caminos vinculados, garantizar el 100% del asfaltado de la Red Vial Fundamental, asfaltado de todos los corredores de integración, construcción de aeropuertos internacionales y turísticos en diferentes regiones del país, proyectos de infraestructura ferroviaria y mejoramiento de los sistemas de comunicación fluvial nacional e internacional y la implementación de la segunda fase del transporte masivo por cable.

9. Bibliografía

Publicaciones

Rubial Alberto. (2005). Logística de los Corredores Interoceánicos Suramericanos por Bolivia.

Servicio Nacional de Caminos. (2000). Planificación. Corredores de Integración.

Urcullo Gonzalo y Lazo Alvaro. (2004). Red Vial Fundamental-Corredores de Integración: Municipios que atraviesa. Mimeo. UDAPE.

Anuarios

Dirección General de la Marina Mercante. Boletín Informativo y Estadístico, 2013.

Empresa Ferroviaria Andina S.A.. Memoria varios años.

Empresa Ferroviaria Oriental S.A.. Memoria varios años.

INE. UDAPE. IBCE. Anuario Estadístico de Importaciones. varios años

Páginas electrónicas consultadas

Administradora Boliviana de Carreteras – ABC <http://www.abc.gob.bo>

Dirección General de Aeronáutica Civil - DGAC <http://www.dgac.gob.bo>

Instituto Nacional de Estadística - INE <http://www.ine.gob.bo>

Autoridad de Regulación y Fiscalización de Telecomunicaciones y Transportes – ATT
<http://www.att.gob.bo>

ANEXO N° 1

Mapeo competencial sector transportes

NIVEL CENTRAL		NIVEL DEPARTAMENTAL		NIVEL MUNICIPAL		NIVEL INDÍGENA ORIGINARIO CAMPESINO	
CPE. Art.298,II, 32	Transporte terrestre, aéreo, fluvial y otros cuando alcance a más de un departamento.	CPE. Art.300,I, 9	Transporte interprovincial terrestre, fluvial, ferrocarriles y otros medios de transporte en el departamento.	CPE. Art.302.I. 18	Transporte urbano, registro de propiedad automotor, ordenamiento y educación vial, administración y control del tránsito urbano.	CPE. Art.304,I, 6	Mantenimiento y administración de caminos vecinales y comunales.
				LGT-165 Art.22,e	El transporte urbano, ordenamiento y educación vial, administración y control del tránsito urbano se lo ejercerá en coordinación con la Policía Boliviana, según corresponde.	LGT-165 Art.23,a LMAD. Art.96,IX, 1	
LMAD. Art.96,I,1	Formular y aprobar las políticas estatales, incluyendo las referidas a la infraestructura en todas las modalidades de transporte.	LMAD. Art.96,III, 1	Aprobar políticas departamentales de transporte e infraestructura vial interprovincial e intermunicipal.				
LGT-165 Art.20,2,a		LGT-165 Art.21,a	Aprobar políticas departamentales de transporte e infraestructura interprovincial e intermunicipal.				
LGT-165 Art.20,2,b	Promover políticas de desarrollo portuario, medidas y	LMAD. Art.96,III, 2	Planificar y promover el desarrollo del transporte interprovincial	LMAD. Art. 96.VII.1	Planificar y desarrollar el transporte urbano, incluyendo el		

	acciones factibles en el aprovechamiento operativo del transporte acuático de las zonas francas y puertos cedidos a través de convenios internacionales, con énfasis en puertos y vías internacionales para facilitar el desarrollo del comercio interno y externo del Estado.	LGT-165 Art.21,b	por carretera, ferrocarril, fluvial, y otros medios en el departamento.	LGT-165 Art.22,a	ordenamiento del tránsito urbano. Planificar y desarrollar el transporte urbano, incluyendo el ordenamiento del tránsito urbano en toda la jurisdicción municipal.		
LMAD. Art.96,I,2 LGT-165 Art.20,2,c	Proponer iniciativas normativas y ejercer y ejecutar mecanismos de financiamiento para proyectos en el sector.						
LMAD Art.96,I,3 LGT-165 Art.20,2,d	Planificar, reglamentar y fiscalizar la aviación civil, y ejercer el control del espacio y tránsito aéreo, conforme a las políticas del Estado.						
LMAD. Art.96,I,4 LGT-165 Art.20,2,e	Regular el transporte de acuerdo al Plan General de Desarrollo, establecer los parámetros o estándares técnicos mínimos y referenciales del transporte.						
LMAD. Art.96,I,5	Establecer los criterios de clasificación y clasificar los aeropuertos de todo el territorio nacional según tipo de tráfico.						
LGT-165 Art.20,2,f	Establecer los criterios de						

	clasificación y clasificar los aeropuertos y puertos de todo el territorio nacional según el tipo de tráfico.						
LMAD. Art.96,I,6 LGT-165 Art.20,2,g	Ejercer competencias exclusivas sobre el transporte fluvial, lacustre y marítimo de integración nacional e internacional.	LMAD. Art.96,III, 2	Planificar y promover el desarrollo del transporte interprovincial por carretera, ferrocarril, fluvial, y otros medios en el departamento.				
LMAD. Art.96,I,7 LGT-165 Art.20,2,h	Ejercer competencias de control y fiscalización para los servicios de transportes de alcance interdepartamental e internacional.	LMAD. Art.96,III, 3 LGT-165 Art.21,c	Ejercer competencias de control y fiscalización para los servicios de transportes de alcance interprovincial e intermunicipal.	LMAD. Art. 96.VII.5	La competencia exclusiva municipal en transporte urbano, ordenamiento y educación vial, administración y control del tránsito urbano, se la ejercerá en lo que corresponda en coordinación con la Policía Boliviana.		
LMAD. Art.96,I,8 LGT-165 Art.20,2,i	Regular las tarifas de transporte interdepartamental.	LMAD. Art.96,III, 4 LGT-165 Art.21,d	Regular el servicio y las tarifas de transporte interprovincial e intermunicipal.	LMAD. Art. 96.VII.4 LGT-165 Art.22,d	Regular las tarifas de transporte en su área de jurisdicción, en el marco de las normas, políticas y parámetros fijados por el nivel central del Estado.		
LMAD. Art.96,I,9 LGT-165 Art.20,2,j	Participar en la determinación de políticas internacionales de transporte en los organismos internacionales que corresponda.						
LGT-165 Art.82,I	El Plan Nacional Sectorial de	LGT-165 Art.83,I	Los gobiernos autónomos	LGT-165 Art.83,I	Los gobiernos autónomos		

	Transporte (PLANAST), definirá en base a un diagnóstico, los objetivos y estrategias a ejecutar por el Sistema de Transporte Integral (STI).		departamental es deberán elaborar el Programa Departamental de Transporte (PRODET), por periodos de cinco (5) años. Asimismo, compatibilizará y articulará, dentro del Plan de Desarrollo Departamental Económico y Social, los objetivos planteados en el Plan Nacional Sectorial de Transporte (PLANAST).		municipales, elaborarán el Programa Municipal de Transporte (PROMUT), por períodos de cinco (5) años, debiendo además compatibilizar y articular, dentro del Plan de Desarrollo Municipal, los objetivos y políticas nacionales del Plan Nacional Sectorial de Transporte (PLANAST).		
CPE. Art.298,II, 9	Planificación, diseño, construcción, conservación y administración de carreteras de la Red Fundamental.	CPE. Art.300,I, 7	Planificación, diseño, construcción, conservación y administración de carreteras de la red departamental de acuerdo a las políticas nacionales, incluyendo las de la Red Fundamental en defecto del nivel central, conforme a las normas establecidas por éste.	LMAD. Art. 96.VIII	Planificar, diseñar, construir, conservar y administrar caminos vecinales en coordinación con los pueblos indígena originario campesinos, cuando corresponda.	LMAD. Art. 96.IX.1	Mantenimiento y administración de caminos vecinales y comunales.
LGT-165 Art.20,2,k	Planificar, diseñar, construir, mantener y administrar las carreteras, líneas férreas y ferrocarriles de la Red Fundamental.	LGT-165 Art.21,e	Planificar, diseñar, construir, mantener y administrar las carreteras de la Red Departamental .				
CPE. Art.298,II, 10	Construcción, mantenimiento y administración de líneas férreas y	CPE. Art.300,I, 8	Construcción y mantenimiento de líneas férreas y				

	ferrocarriles de la Red Fundamental.		ferrocarriles en el departamento de acuerdo a las políticas estatales, incluyendo las de la Red Fundamental, en coordinación con el nivel central del Estado.				
LMAD. Art.96,II,1	Planificar, diseñar, construir, mantener y administrar las carreteras, líneas férreas y ferrocarriles de la red fundamental.	LMAD. Art.96,IV, 1	Planificar, diseñar, construir, mantener y administrar las carreteras de la red departamental.				
LMAD. Art.96,II,2	Establecer los criterios de clasificación de la red fundamental, departamental vecinal y comunitaria y clasificar las carreteras de la red fundamental.	LMAD. Art.96,IV, 2	Clasificar las carreteras de la red departamental, vecinal y comunitaria en el departamento.				
LGT-165 Art.20,2,I		LGT-165 Art.21,f					
LMAD. Art.96,II,3	Concurrir con todos los niveles autonómicos en la construcción de caminos en sus jurisdicciones.	LMAD. Art.96,IV, 3	Apojar en la planificación de obras de infraestructura de caminos en la jurisdicción de las Autonomías Indígena Originaria Campesinas del departamento.	LMAD. Art. 96.VIII LGT-165 Art.22,g	Planificar, diseñar, construir, conservar y administrar caminos vecinales en coordinación con los pueblos indígena originario campesinos, cuando corresponda.	LMAD. Art. 96.IX.2 LGT-165 Art.23,b	Construcción de caminos vecinales y comunales en concurrencia con el nivel central del Estado y las entidades territoriales autónomas, según corresponda.
LMAD. Art.96,II,4 LGT-165 Art.20,2,m	Establecer los criterios de clasificación y clasificar las líneas férreas de la red fundamental y vías férreas en los departamentos.						
LMAD. Art.96,II,5	Ejercer competencias						

LGT-165 Art.20,2,n	exclusivas sobre el transporte por carretera y por ferrocarril de alcance interdepartamental e internacional de la red fundamental.						
				LMAD. Art. 96.VII.2	Efectuar el registro del derecho		
				LGT-165 Art.22,b	propietario de los vehículos automotores legalmente importados, ensamblados o fabricados en el territorio nacional. Los gobiernos Municipales remitirán al nivel central del Estado la información necesaria en los medios y conforme a los parámetros técnicos determinados para el establecimiento de un registro centralizado, integrado y actualizado para todo el país.		
				LMAD. Art. 96.VII.3 LGT-165 Art.22,c	Desarrollar, promover y difundir la educación vial con participación ciudadana		
LGT-165 Art.20,2,o	Regular la actividad aeronáutica en el espacio aéreo del país.						
LGT-165 Art.20,1	Control del espacio y tránsito aéreo en todo el territorio	LGT-165 Art.21,i	Construir, mantener y administrar aeropuertos	LGT-165 Art.22,f	Construcción, mantenimiento y administración		

	nacional y la construcción, mantenimiento y administración de aeropuertos internacionales y de tráfico interdepartamental.		que atiendan el tráfico de alcance departamental.		de aeropuertos públicos locales.		
LGT-165 Art.138,II	Es competencia privativa del nivel central del Estado el control del espacio aéreo y tránsito aéreo en todo el territorio nacional. Construcción, mantenimiento y administración de aeropuertos internacionales y de tráfico interdepartamental.						
LGT-165 Art.32.I	La autoridad competente del nivel central, departamental y municipal otorgará a los operadores del transporte o responsables de la implementación, mantenimiento y/o administración de infraestructura, permisos y autorizaciones de acuerdo a los requisitos establecidos en normativa específica reglamentaria a la presente Ley y a la normativa vigente.	LGT-165 Art.32.I	La autoridad competente del nivel central, departamental y municipal otorgará a los operadores del transporte o responsables de la implementación, mantenimiento y/o administración de infraestructura, permisos y autorizaciones de acuerdo a los requisitos establecidos en normativa específica reglamentaria a la presente Ley y a la normativa vigente.	LGT-165 Art.32.I	La autoridad competente del nivel central, departamental y municipal otorgará a los operadores del transporte o responsables de la implementación, mantenimiento y/o administración de infraestructura, permisos y autorizaciones de acuerdo a los requisitos establecidos en normativa específica reglamentaria a la presente Ley y a la normativa vigente.		
LGT-165 Art.263, I	Podrán construir y explotar líneas	LGT-165 Art.263, I	Podrán construir y	LGT-165 Art.263, I	Podrán construir y		



	férreas en el territorio nacional el nivel central del Estado Plurinacional, los gobiernos autónomos departamentales y municipales en caso de líneas de la Red Ferroviaria Fundamental, líneas departamentales o municipales respectivamente y los particulares, estos últimos de acuerdo a convenios o contratos con la instancia correspondiente.		explotar líneas férreas en el territorio nacional el nivel central del Estado Plurinacional, los gobiernos autónomos departamentales y municipales en caso de líneas de la Red Ferroviaria Fundamental, líneas departamentales o municipales respectivamente y los particulares, estos últimos de acuerdo a convenios o contratos con la instancia correspondiente.		explotar líneas férreas en el territorio nacional el nivel central del Estado Plurinacional, los gobiernos autónomos departamentales y municipales en caso de líneas de la Red Ferroviaria Fundamental, líneas departamentales o municipales respectivamente y los particulares, estos últimos de acuerdo a convenios o contratos con la instancia correspondiente.		
LGT-165 Art.293	La autoridad competente para asegurar tanto un eficiente como un eficaz servicio del transporte público por agua, promoverá la seguridad y el desarrollo a través del mantenimiento, conservación y construcción de puertos y vías navegables en el Sistema Nacional e Internacional de Puertos.	LGT-165 Art.294, II	Podrán construir y administrar puertos en el territorio nacional, el nivel central del Estado Plurinacional, los gobiernos autónomos departamentales, los gobiernos autónomos municipales y Autonomías Indígena Originario Campesinas. En el caso de la administración de puertos fluviales y lacustres se deberá coordinar entre	LGT-165 Art.294, II	Podrán construir y administrar puertos en el territorio nacional, el nivel central del Estado Plurinacional, los gobiernos autónomos departamentales, los gobiernos autónomos municipales y Autonomías Indígena Originario Campesinas. En el caso de la administración de puertos fluviales y lacustres se deberá coordinar entre	LGT-165 Art.294, II	Podrán construir y administrar puertos en el territorio nacional, el nivel central del Estado Plurinacional, los gobiernos autónomos departamentales, los gobiernos autónomos municipales y Autonomías Indígena Originario Campesinas. En el caso de la administración de puertos fluviales y lacustres se deberá coordinar entre

			el nivel central del Estado y las Entidades Territoriales Autónomas (competencias ejercidas de manera concurrente).		el nivel central del Estado y las Entidades Territoriales Autónomas (competencias ejercidas de manera concurrente).		el nivel central del Estado y las Entidades Territoriales Autónomas (competencias ejercidas de manera concurrente).
LGT-165 Art.299	La autoridad competente del nivel central otorgará licencias de servicio a todas las personas naturales o jurídicas que deseen prestar servicio de transporte acuático en los ámbitos nacional e internacional, así como a las embarcaciones, tripulantes, astilleros, agencias navieras, puertos y otros conexos al servicio de esta modalidad de transporte, bajo normas específicas.						

Fuente: Ministerio de Autonomías – Servicio Estatal de Autonomías

CPE: Constitución Política del Estado - 7 de febrero de 2009

LMAD: Ley N° 031, de 19 de julio de 2010, Marco de Autonomías y Descentralización “Andrés Báñez”.

LGT: Ley N° 165, de 16 de agosto de 2011, General de Transporte.