PROGRAMACIÓN DE OPERACIONES ANUAL POA 2016

SISTEMA DE PROGRAMACIÓN DE OPERACIONES

UNIDAD DE PLANIFICACIÓN, GESTIÓN INTEGRADA Y PROYECTOS

	NOMBRE Y CARGO	FECHA	FIRMA
ELABORADO	Andrea Llano Tapia **PROFESIONAL EN PLANIFICACIÓN**	4- Sep - 2015	
ELABORADO	Marco Antonio Millán Chávez **JEFE DE PLANIFICACIÓN, GESTIÓN INTEGRADA Y PROYECTOS**	4 - 09 - 2015	
REVISADO	Fernando Tarifa Rodríguez **DIRECTOR DE GESTIÓN INSTITUCIONAL ORGANIZACIONAL**	4 - 09 - 2015	
APROBADO	José Luis Villazante Garabito **DIRECTOR GENERAL EJECUTIVO**	10/09/15	

DOCUMENTOS IMPRESOS O FOTOCOPIADOS SON **COPIAS NO CONTROLADAS**
VERIFICAR SU VIGENCIA COMPARANDO CON EL DOCUMENTO PUBLICADO EN LA INTRANET

CONTENIDO

1. OBJETIVO DE LA METODOLOGÍA 3

2. MARCO LEGAL ESTRATÉGICO 3

2.1 BASE LEGAL DE CREACIÓN 3

2.2 BASE LEGAL DE IMPLEMENTACIÓN DEL POA 3

2.3 ANÁLISIS DE LA SITUACIÓN 3

2.4 ANÁLISIS PERCEPCIÓN INTRAINSTITUCIONAL PARA LA TOMA DE DECISIONES 19

3. MARCO ESTRATÉGICO 21

3.1 LA AGENDA PATRIÓTICA 2025 21

3.2 PLAN ESTRATÉGICO INSTITUCIONAL 23

3.2.1 MISIÓN, VISIÓN, VALORES 23

3.2.2 OBJETIVOS ESTRATÉGICOS 24

3.2.3 ESTRUCTURA ORGANIZACIONAL 25

4. PROGRAMACIÓN OPERATIVA ANUAL 2016 27

4.1 RESPONSABLE DE LA ELABORACIÓN DEL PROGRAMA DE OPERACIONES ANUAL 27

4.2 ARTICULACIÓN POA – PRESUESTO 27

4.3 OBJETIVOS DE GESTIÓN Y PRODUCTOS INSTITUCIONALES 27

4.3.1 Estructura Programática de Gasto 2016 28

4.3.2 Apertura Programática de Gasto por Unidades Organizacionales 29

4.3.3 Matriz de Objetivos de Gestión 2016 y sus ponderaciones 31

4.4 PRODUCTOS DE ÁREA Y ACTIVIDADES POR UNIDAD ORGANIZACIONAL 32

5. ANEXOS 32

FORMULACIÓN DE LA PROGRAMACIÓN DE OPERACIONES ANUAL GESTIÓN 2016

1. OBJETIVO DE LA METODOLOGÍA

Proporcionar una herramienta que facilite la elaboración del POA y que esté vinculado con el Presupuesto para que cada unidad de gasto pueda hacer de la ejecución de su presupuesto y facilitar el seguimiento y evaluación a la ejecución del POA, mediante el control de cumplimiento de resultados sobre la base de indicadores.

2. MARCO LEGAL ESTRATÉGICO

2.1 BASE LEGAL DE CREACIÓN

La base legal para la gestión de operaciones de Vías Bolivia en la Red Vial Fundamental se fundamenta en la siguiente normativa específica:

- Ley No. 3506 de 27 de octubre de 2006, que dispone la liquidación del Servicio Nacional de Caminos.
- Ley No. 3507 de 27 de octubre de 2006, que crea la Entidad denominada Administración Boliviana de Carreteras como ente encargado de la planificación y gestión de la Red Vial Fundamental.
- Decreto Supremo No. 28946 de 25 de noviembre de 2006, que reglamenta parcialmente la Ley No. 3507 de 27 de octubre de 2006 que crea la Administradora Boliviana de Carreteras.
- Decreto Supremo No. 28947 de 25 de noviembre de 2006 que reglamenta la Ley No. 3506 para la liquidación del Servicio Nacional de Caminos.
- Decreto Supremo No. 28948 de 25 de noviembre de 2006, que crea a la Entidad Pública de Vías Bolivia, con la finalidad de *"Administrar directamente los peajes y control de pesos y dimensiones en la Red Vial Fundamental de carreteras".*
- Decreto Supremo No. 28949 de 25 de noviembre de 2006, que establece la transición ordenada, responsable y transparente del Ex Servicio Nacional de Caminos a la Administradora Boliviana de Carreteras.

2.2 BASE LEGAL DE IMPLEMENTACIÓN DEL POA

La base legal para el desarrollo del Programa Operativo Anual 2015 se describe a continuación:

- Normas Básicas del Sistema de Programación de Operaciones aprobada con R.S.No.225557 de 02 de diciembre de 2005.
- Reglamento Específico del Sistema de Programación de Operaciones (RE-SPO) aprobado mediante Resolución Administrativa N°048/2014 de fecha 27 de agosto de 2014.

2.3 ANÁLISIS DE LA SITUACIÓN

El análisis del entorno consiste en la identificación de las condiciones internas o externas que puedan afectar las actividades de planificación anual en el inicio del proceso de elaboración. El análisis de la situación se fundamenta en información actualizada, veraz y eficiente, que presente todos aquellos factores que pueden influir en el logro de los objetivos planteados. Para este motivo se realizó el análisis del entorno en base a

informes proporcionados por las Oficinas Regionales y las Direcciones de la Oficina Nacional, asimismo se realizó la presentación del análisis en el Taller No. 1 de "Aprobación de Objetivos de la Gestión 2016", donde se plasmaron los factores claves que ayudaron a plasmar la consolidación del Análisis de Situación".

Para el análisis de la situación se utilizó el análisis FODA, una de las herramientas esenciales y básicas que provee insumos necesarios para el proceso de planificación, proporcionando información necesaria para la implementación de acciones y medidas correctivas para la determinación de objetivos de gestión institucional.

En el proceso de determinar las fortalezas, oportunidades, debilidades y amenazas, se consideran los factores económicos, políticos, sociales, tecnológicos, ambientales, culturales y legales, mismas que representan las influencias del ámbito externo a vías Bolivia y que inciden sobre sus operaciones internas, pudiendo potencialmente favorecer o poner en riesgo el cumplimiento de la misión institucional: ***"Administrar el Cobro de Peaje y el Control De Pesos Y Dimensiones Vehiculares en la Red Vial Fundamental".*** La previsión de oportunidades y amenazas posibilita la construcción de escenarios y al mismo tiempo de las acciones que permitan aprovecharlas en el caso de las oportunidades y de tomar acciones para restar el impacto de las amenazas.

Dentro del proceso, las fortalezas y debilidades corresponden al ámbito interno de Vías Bolivia y en lo referente a la Planificación, es necesario realizar un análisis de cuáles son las fortalezas de Vías Bolivia y cuáles las debilidades que obstaculizan el cumplimiento de los objetivos estratégicos.

Este es por tanto el contexto donde se realizará el análisis situacional de Vías Bolivia con el objetivo de determinar los Objetivos de Gestión 2016, sin embargo es necesario evaluar los factores internos que Vías Bolivia ha superado en el primer semestre 2015 comparación con el análisis de la anterior gestión.

ANÁLISIS DE LAS DEBILIDADES DE LA GESTIÓN 2014	
FACTORES INTERNOS DEBILIDADES	**ACCIONES REALIZADAS EN EL PRIMER SEMESTRE 2015**
Infraestructura precaria y equipamiento insuficiente en las estaciones de peaje y de control de pesos y dimensiones.	La Unidad de Infraestructura ha elaborado proyectos para la adecuación de infraestructura Doble Vía - Ruta 4, adicionalmente se cuenta con recursos para realizar mantenimiento rutinario.

ANÁLISIS DE LAS DEBILIDADES DE LA GESTIÓN 2014	
FACTORES INTERNOS DEBILIDADES	**ACCIONES REALIZADAS EN EL PRIMER SEMESTRE 2015**
Tasas de Rodaje no uniformes según región y desactualizadas en 23 años en 8 de los 9 Departamentos	Con la aprobación de la Resolución Ministerial 061 del 13 de marzo de 2015 el Ministerio de Obras Públicas, Servicio y Vivienda aprueba la Tasa de Rodaje para la carretera Doble Vía - La Paz - Oruro por categorías vehiculares basadas en el número de ejes: C1, C2, C3, C4, C5, C6 y C7 calculada en bs por kilómetro. A partir de ello el Gobierno Nacional promovió una política gubernamental en la que se establece ***carretera nueva - tasa de peaje nuevo.***
Falta de Balanzas, Equipos de Pesos y Medición calibrados en las estaciones de Control de Pesos y Dimensiones.	Se ha elaborado el proyecto en Control de Pesos y Dimensiones, el mismo ha sido puesto en consideración ante la ABC, para la gestión de financiamiento y se ha fortalecimiento al equipo técnico y se cuenta con mantenimiento propio para la reducción de costos y mayor celeridad de operación.
Falta de Balanzas, Equipos de Control de Pesos y Medición no calibrados en las Estaciones de Control de Pesos y Dimensiones.	En la gestión 2015 se tiene como lineamiento priorizar el control de pesos y dimensiones y contar con certificación de balanzas, Loa avances a la fecha es que ya se está procediendo a realizar multas por infracción a la ley 441. A través de la R.A. 045/2015 de fecha 19 de junio se aprueba el Sistema Nacional de Control de Pesos y Dimensiones "SNCPD" como también la boleta electrónica de control de pesos y dimensiones y el manual de usuario SNCPD. La Unidad de Control de Pesos y Dimensiones tiene en proceso de elaboración el Plan Estratégico de Control de Pesos y Dimensiones, en el que se enfoca a determinar el emplazamiento de estaciones en todas las rutas asfaltadas en la actual RVF pavimentada, en mismo será gestionado para el financiamiento de la construcción de estaciones de pesaje será gradualmente remitido con los Términos de referencia de Vías Bolivia a la ABC.

ANÁLISIS DE LAS DEBILIDADES DE LA GESTIÓN 2014	
FACTORES INTERNOS DEBILIDADES	**ACCIONES REALIZADAS - PRIMER SEMESTRE 2015**
Instalaciones eléctricas inadecuadas en las Estaciones de Peaje y de Control de Pesos y Dimensiones vehiculares.	A través de la Unidad de infraestructura y su equipo técnico se ha revisado las instalaciones eléctricas de las Estaciones de Peaje y de Control de Pesos y Dimensiones Vehiculares de la Doble Vía. Las Oficinas Regionales no cuentan con un plan preventivo de mantenimiento de las instalaciones conforme a los escasos recursos destinados al mantenimiento.
Condiciones de Trabajo en las estaciones de peaje y control de pesos y dimensiones	Con los recursos asignados, algunas Oficinas Regionales mejoraron superficialmente las condiciones mínimas de trabajo, mejorando el pintado de las casetas, reparando ventanas, puertas, baños, limpieza de pozos sépticos entre otros, sin embargo se necesita de mayores recursos para que las estaciones cuenten con buenas condiciones de trabajo para el personal operativo.
	La dotación de materiales de escritorio e insumos a las estaciones de peaje y pesaje ha sido efectiva de acuerdo a su programación de las oficinas regionales.
	La dotación de ropa de trabajo ha sido postergado para el segundo semestre por falta de presupuesto en la partida 33300 "Prendas de Vestir" a razón del recorte de la aprobación de presupuesto por el Ministerio de Economía y Finanzas Públicas.
Condiciones de Trabajo en las estaciones de peaje y control de pesos y dimensiones	En el tema de comunicaciones se ha asignado a las Regionales de Cochabamba y Santa Cruz presupuesto para realizar la adquisición de servicios de fibra óptica para las estaciones de Colcapirhua, Huayllani, Km10 y Guapilo para la implementación del sistema de Telepeaje.
Falta de vehículos en buenas condiciones para los controles móviles operativos.	Vías Bolivia cuenta con un parque automotor de 62 movilidades transferidas por la ABC a la fecha en estado regular a malo, a las cuales se les ha realizado el mantenimiento respectivo, sin embargo el 63% es decir 39 movilidades tienen un estado actual de regular funcionamiento. El primer semestre de la presente gestión Dircabi ha transferido a Vías Bolivia motocicletas (10) que son de mucha utilidad en el trabajo de las Regionales, Beni-Pando, Tarija, La PAZ y Santa Cruz. Como la normativa no permite a Vías Bolivia invertir en un parque automotor nuevo, estamos sujetos a realizar las gestiones para adquirir movilidades bajo transferencia de la ABC o del Ministerio de Gobierno.

A continuación se expone una consolidación de las Fortaleza, Oportunidades, Debilidades y Amenazas, que se pudo detectar como análisis de la situación actual al primer semestre 2015 de Vías Bolivia.

Para tal efecto se expone el análisis Externo e Interno de la siguiente manera:

ANÁLISIS EXTERNO	OPORTUNIDADES ¿Qué oportunidades nos ofrece el medio?		AMENAZAS ¿Cuáles son las amenazas que se encuentran en el medio?	
	O1	Apoyo y disponibilidad gubernamental (MOPSV-VMT-ABC) para la implementación del nuevo sistema de cobro de peaje en los corredores de Integración	A1	Conflictos sociales
	O2	Ley de Control de Pesos y Dimensiones Vehiculares No. 441 (Artículo 34, título II La ABC Responsable de la Infraestructura Vial que comprende las estaciones de peaje y pesaje	A2	Fenómenos climáticos
	O3	Ley General de Transportes No. 165 artículo 202, la obligatoriedad del pago de peaje de los usuarios de la RVF	A3	Cultura evasora
	O4	Avance y disponibilidad de la tecnología para las operaciones de cobro y control	A4	Carreteras en mal estado con falta de mantenimiento en algunos sectores
	O5	Crecimiento Sostenido de la Economía reflejado en las exportaciones e importaciones (Mayor Tráfico Promedio Diario Anual –TPDA en la RVF	A5	Falta de priorización de estaciones de peaje y pesaje en la construcción de nuevas carreteras - ABC
	O6	Política Gubernamental: Carretera nueva, Tarifa nueva	A6	Insuficientes proveedores de servicios básicos en las estaciones de peaje y control de pesos y dimensiones
			A7	Monopolio de las empresas encargadas del mantenimiento de balanzas multiplataforma
			A8	Falta de conciencia en la aplicación de las disposiciones vigentes de la Ley No. 41 por parte del sector de transporte
			A9	Falta de Reglamento a la Ley No. 441 de Control de pesos y dimensiones vehiculares en la RVF
			A10	Convenios o acuerdos que no se enmarcan en la normativa
			A11	Diferentes clasificaciones vehiculares aprobadas y vigentes
			A12	Diferentes tasas de rodaje aprobadas y vigentes

ANÁLISIS INTERNO

FORTALEZAS ¿En qué somos fuertes?		DEBILIDADES ¿En qué somos débiles?	
F1	Implementación de nuevo sistema de cobro electrónico de Peaje SISCEP (Telepeaje en cinco estaciones)	D1	Entidad Descentralizada no sujeta a crédito de inversión
F2	Desarrollo e implementación del Sistema Nacional de Control de Pesos y Dimensiones	D2	Actual Estructura de Organizacional insuficiente para el control y supervisión del trabajo operativo
F3	Única Entidad Estatal establecida para el cobro de peaje y el control de pesos y dimensiones vehiculares en la RVF	D3	Alta rotación a nivel administrativo (altas y bajas) del personal operativo
F4	Rotación de personal operativo en las estaciones de peaje.	D4	Infraestructura y equipamiento deficiente y obsoleto
F5	Equipo técnico en Oficina Nacional multidisciplinario, fortalecido y comprometido con el desarrollo de proyectos de peaje y pesaje	D5	Sistema de cobro tradicional y manual (SISAPP)
F6	Autonomía de gestión administrativa y auto sostenibilidad financiera	D6	Mala ubicación de estaciones de peaje y pesaje
		D7	Falta de difusión y socialización de la nueva Ley No. 441 de Control de Pesos y Dimensiones en la RVF
		D8	Falta de difusión y socialización de la nueva Ley de Cargas
		D9	Falta de una estrategia comunicacional
		D10	Condiciones mínimas de trabajo para el personal
		D11	Baja socialización de procedimientos y capacitación en el manejo de Sistemas internos de control
		D12	Mala Programación de presupuesto

A. FACTORES EXTERNOS:

AMENAZAS

Conflictos Sociales

Los conflictos sociales tienen como consecuencia paros y/o bloqueos de las carreteras y por tanto del transporte, perjudicando la recaudación de la tasa de rodaje. Además, generalmente estos conflictos sociales ponen en riesgo los equipos instalados en los retenes.

A la vez, al interrumpir el tránsito normal de las movilidades, disminuyen los ingresos de Vías Bolivia por las recaudaciones y su incumplimiento de metas proyectadas.

Dentro los conflictos sociales se encuentran las presiones sociales de sectores del transporte organizado que se resisten a la implementación de nuevas tarifas o la actualización de las mismas y a los nuevos sistemas de cobro de peaje y control de pesos y dimensiones que inciden en el mejoramiento de la conservación vial de la RVF.

Fenómenos climáticos

A causa de eventos climatológicos como derrumbes de cerros o puentes, inundaciones, heladas y otros que impiden el normal desarrollo de las actividades operativas además existe el corte o desvío de carreteras que afectan a la recaudación.

Asimismo lo fenómenos climatológicos como ser tormentas eléctricas pueden dañar el equipamiento instalado en las estaciones de peaje y pesaje

- *Tramos cerrados por inundaciones*
- *Puentes inundados*
- *Puentes derrumbados*
- *Derrumbes impiden el flujo vehicular*
- *Y otros.*

Cultura evasora

Como consecuencia la declaración de falsos destinos por parte de los usuarios y resistencia al pago de peaje y control de pesos y dimensiones y uso de rutas alternas.

Carreteras en mal estado o falta de mantenimiento en algunos sectores

La falta de mantenimiento de las carreteras en la RVF ocasionan un deterioro en las mismas causando insatisfacción en los usuarios a la hora de pagar el peaje.

Existe respuesta tardía en el mantenimiento de las carreteras, esto provoca protestas de los usuarios y se niegan a pagar su tasa de rodaje.

Falta de priorización de estaciones de peaje y pesaje en los proyectos de construcción de nuevas carreteras - ABC

La Administradora Boliviana de Carreteras no cuenta con una política de incorporación o priorización de construcción de estaciones de peaje y pesaje en carreteras nuevas, y Vías Bolivia no tiene recursos para construir infraestructura o equipamiento adecuado y como consecuencia, el cobro de la tasa de rodaje y el control de pesos y dimensiones no es el adecuado lo que incide en el tiempo de vida útil de la carretera.

Vías Bolivia, está planificando incorporar casetas prefabricadas por la facilidad de las mismas para la reubicación de estaciones de peaje.

Insuficientes proveedores de servicios básicos en las estaciones de peaje y control de pesos y dimensiones

No contar con proveedores de servicios de energía eléctrica, agua potable, conectividad y acceso a comunicaciones en las estaciones de peaje y control de pesos y dimensiones ocasionan deficiencias en las operaciones.

Asimismo, contar con servicios deficientes especialmente en energía eléctrica afecta a las operaciones especialmente en el SISCAP.

Monopolio de las empresas encargadas del mantenimiento de balanzas multiplataforma

Existe exclusividad para el mantenimiento de quipos de control de pesos y dimensiones, software exclusivo de las Empresas que prestan servicios para el mantenimiento de los sistemas de control de pesos y dimensiones, este monopolio eleva los costos de mantenimiento correctivo y por tanto atrasa las normales actividades de control.

Falta de conciencia en la aplicación de las disposiciones vigentes de la Ley No. 41 por parte del sector de transporte

El sector del transporte no quiere asumir conscientemente la aplicación de la normativa y disposiciones que regulan el uso de las carreteras o tiene un desconocimiento de la normativa.

Falta de Reglamento Ley 441 de Control de Pesos y Dimensiones Vehiculares en la RVF.

Afecta el procedimiento interno de sanción al infractor por sobrepeso y sobredimensiones.

Convenios o acuerdos que no se enmarcan en la normativa

Existen convenios y acuerdos con algunos sectores (transportistas libres y federados) que no se enmarcan en la normativa vigente y ocasionan que no se genere una recaudación efectiva a la vez la información sobre el flujo vehicular vs recaudación tienen un alto grado de discrepancia.

Diferentes Clasificaciones Vehiculares aprobadas y vigentes

Vías Bolivia actualmente cuenta con tres (3) diferentes clasificaciones vehiculares, en la operatividad de cobro de peaje afecta a la planificación, estimación y toma de decisiones.; en cuanto al control de pesos y dimensiones afecta en el registro de categorización a la capacidad máxima de carga de los vehículos pesados por consecuencia posibles actos de corrupción.

Diferentes tasas de rodaje aprobadas y vigentes

Vías Bolivia cuenta con diferentes tasas de rodaje aprobadas, una que data desde 1992, la última aprobada para la doble vías La Paz – Oruro, lo que no permite acceder a una recaudación estándar por regiones.

OPORTUNIDADES

Apoyo y disponibilidad gubernamental para la implementación del nuevo sistema de cobro de peaje

La identificación de pérdidas de recaudación por el falso destino y evasión ha permitido plantear un nuevo sistema de cobro de peaje y puesto a conocimiento del gobierno mediante el Ministerio de Obras Públicas, Viceministerio de Transporte y la Administradora Boliviana de Carreteras, los mismos demostraron el apoyo para llevar acabo con el nuevo sistema de cobro de paje.

Ley de Control de Pesos y Dimensiones Vehiculares N° 441

Faculta a Vías Bolivia a realizar el control de pesos y dimensiones y al cobro de multas por infracción en la RVF.

En su artículo 34, título II la ABC es Responsable de la Infraestructura Vial que comprende las estaciones de peaje y pesaje.

Ley General de Transportes No. 165

Artículo 202. (TARIFAS DE PEAJE Y EXENCIONES). Las tarifas de peaje serán propuestas, actualizadas y aprobadas por la autoridad competente del nivel central, toda usuaria o usuario de la Red Vial Fundamental está obligada u obligado al pago de la tarifa

de peaje de acuerdo a tarifarios y puntos de cobro aprobados. Las tarifas y las exenciones al pago serán determinadas en normativa específica.

Con la promulgación de la Ley se fortaleció jurídicamente la misión de Vías Bolivia, asimismo se reguló la obligatoriedad del pago de peaje que tienen los usuarios de la Red Vial Fundamental, lo cual permite generar mayores ingresos económicos a Vías Bolivia.

Avance y disponibilidad de la tecnología para las operaciones de cobro y control de pesos y dimensiones vehiculares

El avance tecnológico, permite a Vías Bolivia considerar nuevas opciones para el cobro de peaje y control de pesos y dimensiones. Amplia gama de tecnologías y precio accesible para la implementación de nuevos sistemas y mejoramiento de las actuales.

Crecimiento Sostenido de la Economía reflejado en las exportaciones e importaciones

- **Aumenta las exportaciones.** Según datos de la Cámara Departamental de Exportadores de Santa Cruz (Cadex), la evolución del volumen de la carga boliviana de exportación e importación durante la última década ha crecido en un promedio de 7.5 por ciento. Asimismo, Cadex indica que cerca del 70% de las exportaciones bolivianas se han dirigido hacia puertos del Pacífico, principalmente a Arica, Matarani y Antofagasta.
- **Aumenta las importaciones.** Alrededor del 65% de las importaciones ingresan por puertos del Pacífico, principalmente por Arica, Iquique y Matarani.

En cuanto al medio de transporte de la salida de la carga de mercadería boliviana, el 65% se la realiza por carretera, el 20% vía fluvial, 11% vía férrea y solo un 1% a través de la vía aérea.

Entre tanto, las importaciones se las realizó un 89% a través de las carreteras, 7% por la vía férrea, 3% por la vía fluvial y un 0.3% a través de la vía aérea.

Política Gubernamental de integración vial con vertebración interna y externa para el desarrollo PDES- AP 2020 - 2025

A Través de los lineamientos estratégicos de la Planificación Nacional, se desarrollará objetivos específicos enmarcado en proveer y ampliar la cobertura de servicios de transporte y telecomunicaciones, para el apoyo al mismo, la Administradora Boliviana de Carreteras desarrolla un Plan Nacional de Carreteras para el desarrollo e integración para el 2020; Vías Bolivia tiene que ser parte del Plan para la contemplación de nuevas o mejoras en las estaciones de peaje y pesaje.

Priorización del asfaltado de carreteras por parte del Gobierno, Hasta el año 2020 se tiene previsto concluir con el asfaltado de los casi 16.000 kms. De la RVF.

Política Gubernamental: Carretera nueva, Tarifa nueva

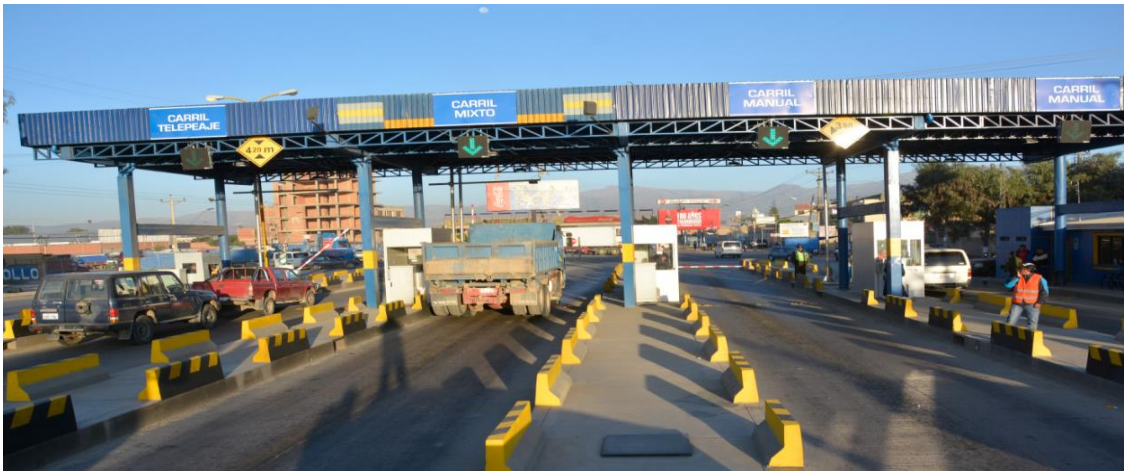
De acuerdo al lineamiento de nuestro Presidente Evo Morales Ayma, carretera nueva que se implemente, la misma debe contar con nuevas tarifas de acuerdo al estudio de tarifas óptimas, como consecuencia incrementarán las recaudaciones por concepto de Peaje.

B. FACTORES INTERNOS:

FORTALEZAS

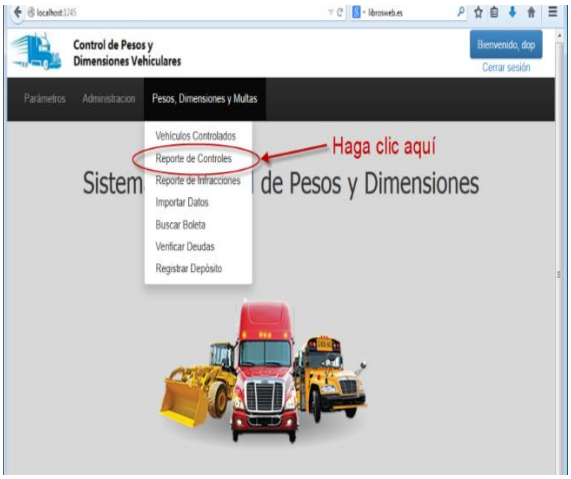
Implementación de nuevo sistema de cobro electrónico de Peaje SISCEP (Telepeaje)

El sistema cuenta con dispositivos de control que permite reducir los hechos de corrupción (transparencia en las transacciones), incremento de la recaudación y mejor atención al usuario.



Desarrollo e implementación del Sistema Nacional de Control de Pesos y Dimensiones

La Nueva de Ley de Control de pesos y Dimensiones nos faculta al desarrollo e implementación de un sistema nacional de Control de Pesos y Dimensiones para realizar un mejor trabajo operativo.



Única Entidad Estatal establecida para el cobro de peaje y el control de pesos y dimensiones vehiculares en la RVF

La normativa nos faculta y atribuye funciones de administración de peaje y control de pesos y dimensiones.

Equipo técnico en Oficina Nacional multidisciplinario, fortalecido y comprometido con el desarrollo de proyectos de peaje y pesaje

La experiencia y trabajo de campo ha permitido tener el conocimiento y ha fortalecido al equipo técnico para el desarrollo de proyectos y tomar decisiones técnicas en las áreas de peaje pesaje e infraestructura.

Autonomía de gestión administrativa y auto sostenibilidad financiera

Vías Bolivia como entidad descentralizada cuenta con una autonomía de gestión administrativa y se maneja con recursos propios, que permite la toma de decisiones en priorización de gastos.

Rotación de personal operativo en las estaciones de peaje

Las rotaciones de personal operativo permiten mejorar el control de operaciones y evitar posibles actos de corrupción.

DEBILIDADES

Entidad Descentralizada no sujeta a crédito de inversión

Nuestro decreto de creación constituye a Vías Bolivia con entidad descentralizada bajo tuición de la Administradora Boliviana de Carreteras, por lo tanto no está sujeta a crédito de inversión.

Actual Estructura de Organizacional insuficiente para el control y supervisión del trabajo operativo

La actual estructura operativa no se encuentra diseñada para abastecer las funciones de trabajo operativo de control y supervisión.

Altas rotaciones de personal operativo (Altas y bajas)

La alta rotación y cambio de personal debilita las acciones operativas de cobro y control de peaje.

Infraestructura y equipamiento deficiente u obsoleto

La existencia de estaciones de peaje y pesaje con infraestructura deficiente y equipamiento obsoleto dificulta la operatividad de Vías Bolivia.

Sistema de cobro tradicional (SISAPP)

El sistema de cobro manual, luego de ocho años de trayectoria de Vías Bolivia, es un sistema obsoleto y vulnerable que disminuye la eficacia del servicio y el tiempo en consolidación de recaudación.

Mala Ubicación de estaciones de peaje y pesaje

El crecimiento de las zonas urbanas, hacen que las estaciones de peaje y pesaje se encuentren en una ubicación desfavorable para las recaudaciones, ya que se incrementa la evasión al pago de la tasa de peaje.

Falta de difusión y socialización de la nueva Ley No. 441 Control de Pesos y Dimensiones Vehiculares en RVF

La poca planificación y coordinación con las áreas involucradas ocasiona la falta de socialización de la nueva Ley de Control de Pesos y Dimensiones.

Falta de una estrategia comunicacional

Débil imagen institucional por falta de una estrategia comunicacional para la realización de campañas publicitarias hacia los usuarios de la RVF.

Condiciones mínimas de trabajo para el personal

Las estaciones de peaje en algunos sectores no cuentan con servicios básicos, materiales e insumos básicos aptos para la operatividad del personal.

Baja socialización de procedimientos y capacitación en el manejo de Sistemas internos de control

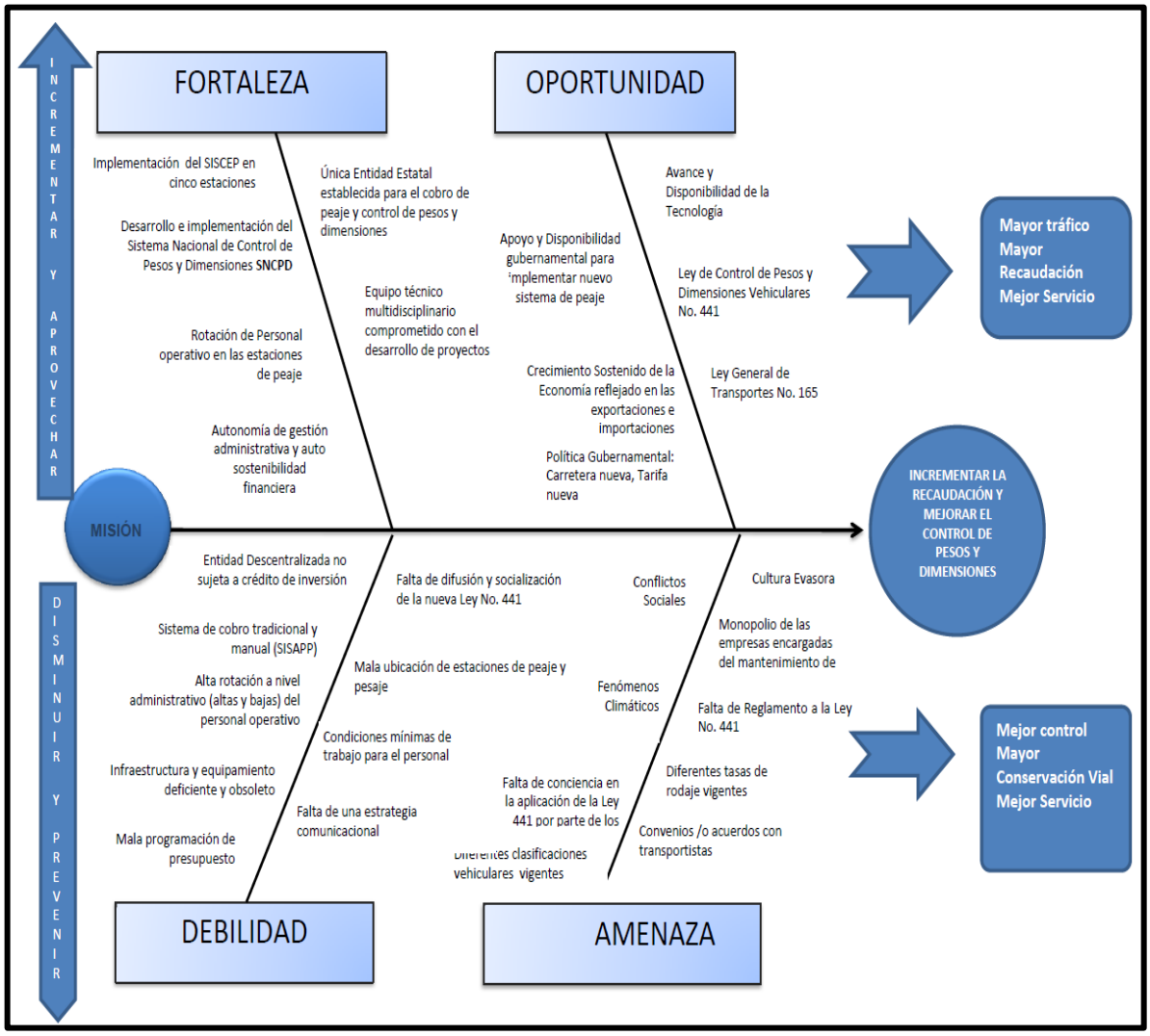
Un bajo porcentaje de funcionaros desconocen los procedimientos y carecen de capacitación sobre el manejo de los sistemas de control.

Mala Programación de Presupuesto

Una de las consecuencias de la mala programación de presupuesto son las modificaciones presupuestarias, el primer semestre 2015 se cuenta con 216 registros de modificaciones presupuestarias.

2.4 ANÁLISIS PERCEPCIÓN INTRAINSTITUCIONAL PARA LA TOMA DE DECISIONES

Al análisis anteriormente descrito se añade el ejercicio de evaluación de los problemas de Vías Bolivia a razón de las debilidades y amenazas, como también aquellos factores que debemos aprovechar y prevenir. Orientándonos en la Misión de Vías Bolivia, el siguiente esquema plantea que es necesario incrementar las fortalezas que se refleja en las operaciones de peaje y aprovechar las oportunidades para tener un efecto positivo mayor tráfico, mayor recaudación y con la implementación de la tecnología brindar un mejor servicio al usuario.

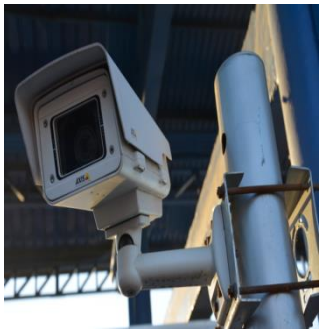


Asimismo el esquema anterior resalta las debilidades y amenazas importantes que se enmarcan en el control de pesos y dimensiones; por lo que se deberá disminuir y prevenir

las mismas, como efecto se verá reflejado en un mayor control operativo en control de pesos y dimensiones, mayor Conservación Vial y mejor servicio al usuario.

Por lo anteriormente descrito se debe tomar en cuenta:

1. Continuar con la automatización de las estaciones de Peaje



2. Priorizar el Control de Pesos y Dimensiones

3. MARCO ESTRATÉGICO

3.1 LA AGENDA PATRIÓTICA 2025

Es la máxima directriz para el diseño y la aplicación de las políticas y donde se expresan los objetivos, metas y lineamientos que se requieren implementar para alcanzar la visión de desarrollo del país en un largo plazo (10 años).

Asimismo la Agenda Patriótica se enfoca en 13 pilares que son:

13 PILARES AGENDA PATRIÓTICA 2025	
1	Erradicación de la Pobreza Extrema.
2	Socialización y Universalización de los Servicios Básicos con Soberanía para Vivir Bien.
3	Salud, Educación y Deporte para la Formación de un Ser Humano Integral.
4	Soberanía Científica y Tecnológica con Identidad Propia.
5	Soberanía Comunitaria Financiera sin Servilismo al Capitalismo Financiero.
6	Soberanía Productiva con Diversificación y Desarrollo Integral sin la Dictadura del Mercado Capitalista.
7	Soberanía sobre los recursos naturales con nacionalización, industrialización y comercialización, en armonía y equilibrio con la madre tierra.
8	Soberanía alimentaria a través de la construcción del saber alimentarse para el vivir bien.
9	Soberanía ambiental con desarrollo integral, respetando los derechos de la madre tierra.
10	Integración complementaria de los pueblos con soberanía.
11	Soberanía de la transparencia en la gestión pública bajo los principios del no mentir, no robar y no ser flojo.
12	Disfrute y felicidad plena de nuestras fiestas, de nuestra música, nuestros ríos, nuestra selva, nuestras montañas, nuestros nevados, de nuestro aire limpio, de nuestros sueños.
13	Reencuentro soberano con nuestra Alegría, Felicidad, Prosperidad y Nuestro mar.

Con la aprobación de la nueva Constitución Política del Estado, se ratifica la construcción de un nuevo Estado con la nueva lógica de recuperar el patrimonio y el rol conductor del Estado. Es decir, el estado recupera la capacidad de decidir en libertad y soberanía, y en

esa legítima cualidad inicia la creación de instituciones y entidades estatales de acuerdo a un nuevo patrón de desarrollo, patrón que enfatiza el valor de la persona, los pueblos, la comunidad y la relación armónica con la naturaleza. En este sentido, la Agenda Patriótica 2025 marcará una ruta para el Sector en el que se encuentra Vías Bolivia:

- ***Pilar 2*** "Socialización y Universalización de los Servicios Básicos con Soberanía" que indica que es obligación del Estado garantizar al pueblo boliviano la universalización del acceso a estos servicios en condiciones de equidad, así mismo es fundamental que dichos servicios básicos sean proporcionados considerando el equilibrio y armonía con la Madre Tierra.
- ***Meta 4*** "Universalización de los sistemas de comunicación vial, fluvial, aérea y satelital" en la que el 100% de las bolivianas y los bolivianos están integrados a través de sistemas de comunicación vial, fluvial, aérea y satelital.

P	M	Estructura Programática	
2		**Pilar**	**Socialización y universalización de los servicios básicos con soberanía para Vivir Bien**
2	1	Meta	El 100% de las bolivianas y los bolivianos cuentan con servicios de agua y alcantarillado sanitario.
2	2	Meta	El 100% de las bolivianas y los bolivianos cuentan con servicios de comunicación telefónica e internet.
2	3	Meta	El 100% de las bolivianas y los bolivianos cuentan con servicios de energía eléctrica y luz.
2	4	Meta	El 100% de las bolivianas y los bolivianos están integrados a través de sistemas de comunicación vial, fluvial y aérea.
2	5	Meta	El 100% de las bolivianas y los bolivianos cuentan con medios provistos, organizados y promovidos por el Estado para acceder a viviendas dignas con servicios básicos.
2	6	Meta	Las bolivianas y bolivianos cuentan con servicio de gas domiciliario.

3.2 PLAN ESTRATÉGICO INSTITUCIONAL

En el marco del Plan de Desarrollo Económico Social PDES y los lineamientos de la Agenda Patriótica, se desprende el Pla Estratégico Institucional 2015-2020, donde se define el direccionamiento estratégico estableciendo, la misión, visión y valores de Vías Bolivia.

3.2.1 MISIÓN, VISIÓN, VALORES

a. Misión

"ADMINISTRAR EL COBRO DE PE AJE Y EL CONTROL DE PESOS Y DIMENSIONES VEHICULARES EN LA RED VIAL FUNDAMENTAL"

b. Visión

"ENTIDAD MODERNA Y TRANSPARENTE PARA UNA EFICIENTE RECAUDACIÓN DE PEAJE Y CONTROL DE PESOS Y DIMENSIONES VEHICULARES EN LA RVF"

c. Valores

- ***Transparencia***
- ***Compromiso***
- ***Responsabilidad***
- ***Respeto***

3.2.2 OBJETIVOS ESTRATÉGICOS

El Plan Estratégico Institucional (PEI 2015-2020) establece acciones a mediano plazo, cuyo cumplimiento anual se plasma en el Programa Operativo Anual (POA) que define los objetivos de gestión, productos institucionales, productos de operaciones, actividades y su presupuesto.

En este sentido, de acuerdo al ajuste de objetivos estratégicos 2015 - 2020, se realizó un diagnóstico completo y sólido de la situación de la entidad, en el cual se plasmaron las conclusiones validadas en el Encuentro Institucional de Vías Bolivia Taller No. 1 “Aprobación de Objetivos de Gestión 2016” en fecha 13 de agosto del año 2016.

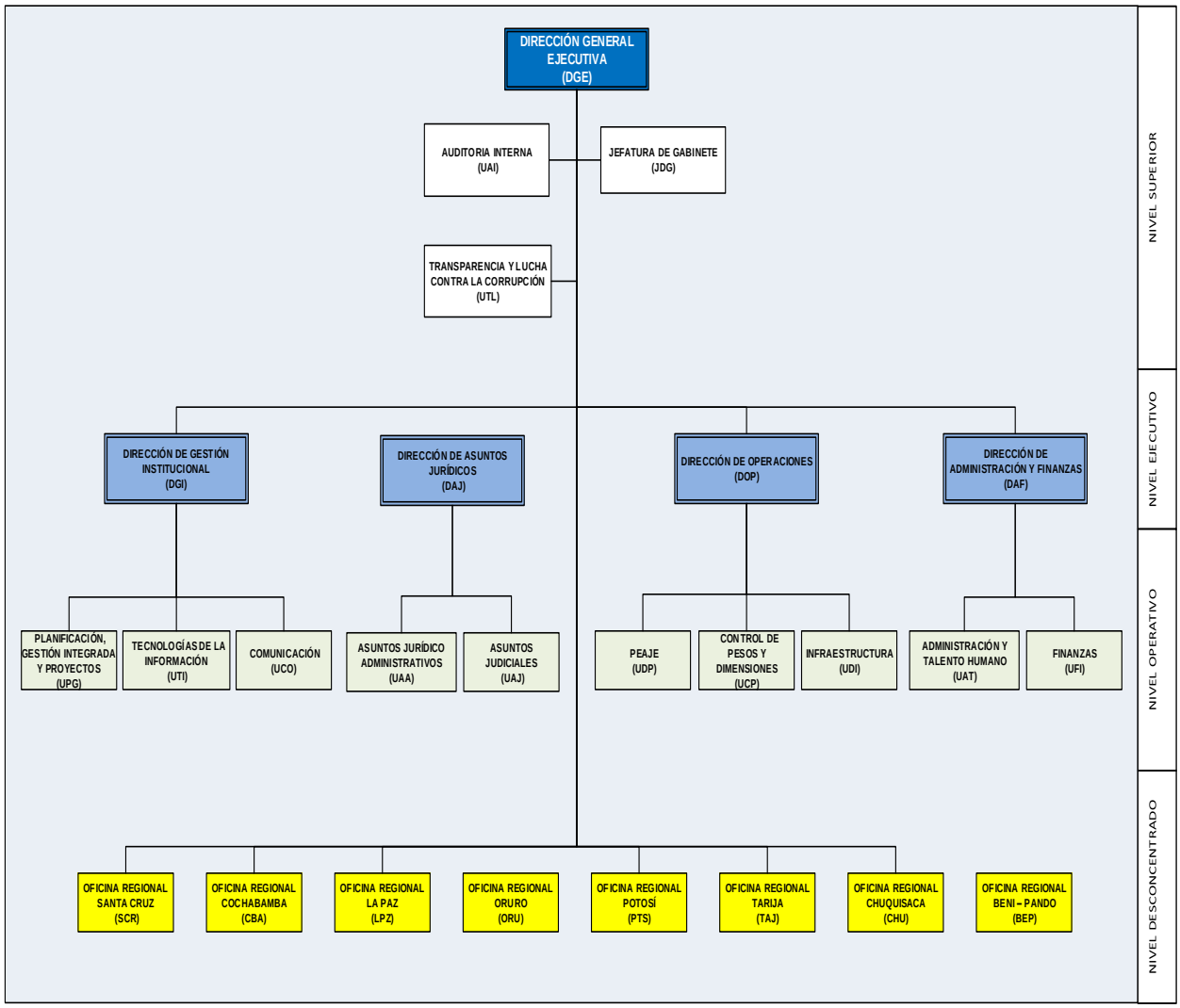
Objetivos Estratégicos 2015-2019

RECAUDAR EFICIENTEMENTE LA TASA DE RODAJE EN LA RED VIAL FUNDAMENTAL A TRAVÉS DE LA IMPLEMENTACIÓN DE NUEVAS TECNOLOGÍAS Y GESTIÓN DE INFRAESTRUCTURA
REALIZAR EFICAZMENTE LAS OPERACIONES DE CONTROL DE PESOS Y DIMENSIONES VEHICULARES EN LA RED VIAL FUNDAMENTAL A TRAVÉS DE LA GESTIÓN DE INFRAESTRCUTURA E IMPLEMENTACION DE NUEVAS TECNOLOGIAS

Se establece la determinación de Objetivos Estratégicos, en base al Decreto de Creación de Vías Bolivia, enfatizando las funciones de Vías Bolivia que son: *Administrar la tasa de rodaje y Controlar los Pesos y Dimensiones Vehiculares en la Red Vial Fundamental* interrelacionándolas con la implementación de nuevas tecnologías y gestionando infraestructura para incrementar la eficiencia.

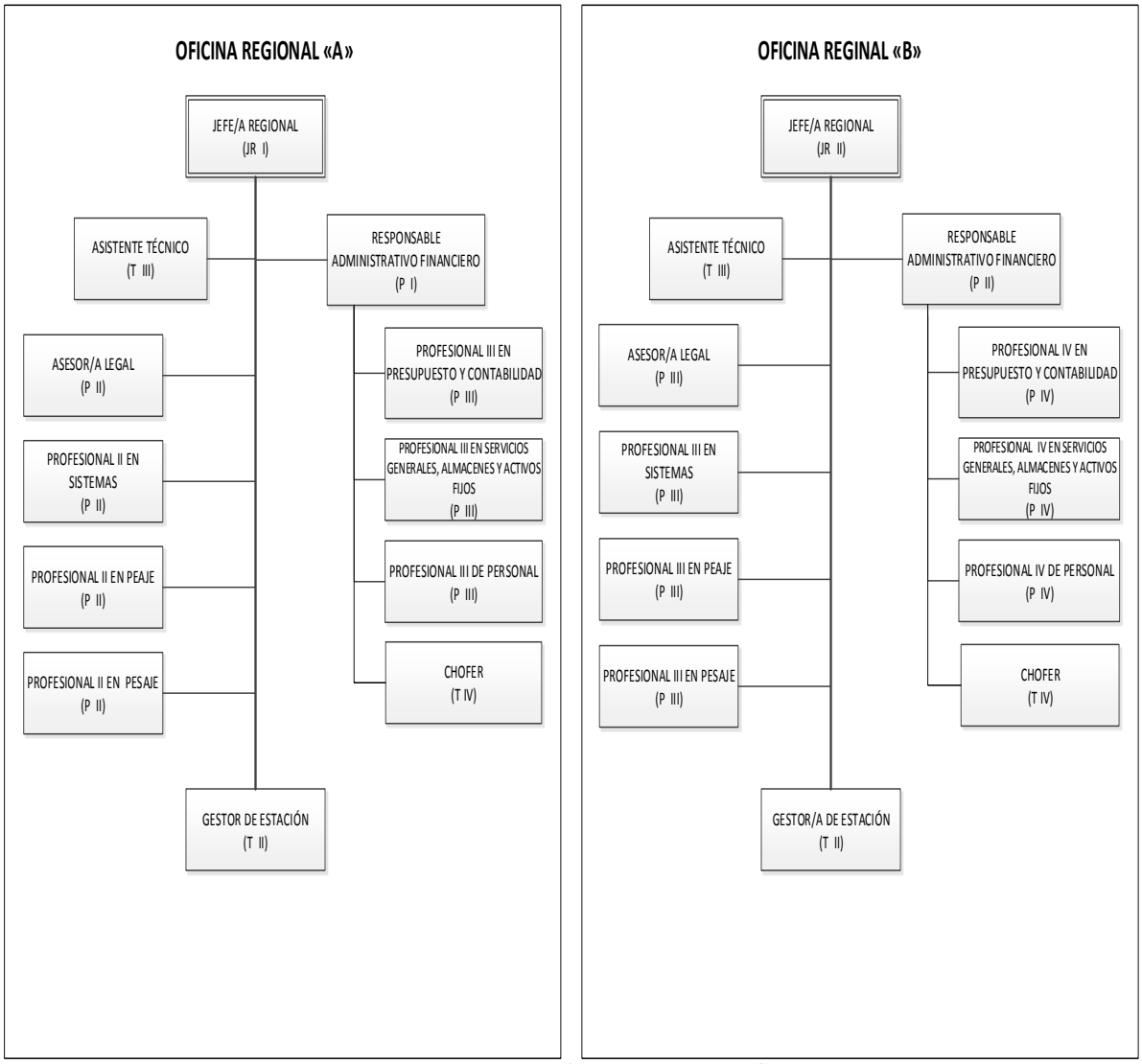
3.2.3 ESTRUCTURA ORGANIZACIONAL

a. Estructura General por Unidad Organizacional



Fuente: Manual de Organización y Funciones Versión No.7.

b. Estructura Oficinas Regionales



Fuente: Manual de Organización y Funciones Versión No.7.

4. PROGRAMACIÓN OPERATIVA ANUAL 2016

4.1 RESPONSABLE DE LA ELABORACIÓN DEL PROGRAMA DE OPERACIONES ANUAL

La elaboración, ejecución, seguimiento y evaluación del Programa de Operaciones Anual de Vías Bolivia es atribución de la Máxima Autoridad Ejecutiva (MAE).

4.2 ARTICULACIÓN POA – PRESUESTO

La Programación de Operaciones Anual se articulará con el presupuesto, vinculando procesos productivos con categorías programáticas del Presupuesto.

4.3 OBJETIVOS DE GESTIÓN Y PRODUCTOS INSTITUCIONALES

Para la determinación de objetivos de gestión 2015, se realizó un diagnóstico completo y sólido de la situación de la entidad, en el cual se plasmaron las conclusiones validadas en el Encuentro Institucional de Vías Bolivia Taller No. 1 “Aprobación de Objetivos de Gestión Institucionales 2016” en fecha 13 de agosto del año 2015.

La Programación Anual Operativa, se realizará bajo el concepto de Planificación por Unidades Organizacionales y sus operaciones, las mismas ayudarán a cumplir los objetivos de gestión plasmados para la gestión 2016.

Bajo este marco, el Programa Operativo Anual 2016 incluye dos (2) Objetivos de Gestión que se detalla a continuación:

1) **Incrementar la Recaudación por concepto de cobro de peaje en un 7,3 para aportar a la conservación de la Red Vial Fundamental.**

Este primer objetivo enfatiza en reflejar un incremento de recaudación de acuerdo a la proyección realizada en la Oficina Nacional, con el objeto de cumplir con el objetivo se definieron los siguientes resultados como productos institucionales.

- El 7,3 % define recaudar Bs. 485.798.734,00 por concepto de cobro de peaje, distribuidos en los nueve departamentos de las Oficinas Regionales.
- Gestionar e implementar Servicios Auxiliares descritos en el Artículo 13 del D.S. 28948 con entidades públicas y privadas para las estaciones de peaje.
- Fortalecer los procesos internos para el cobro de peaje. Este producto hace referencia a mejorar los procesos internos de apoyo para lograr cumplir la recaudación proyectada, los procesos operativos, administrativos de mantenimiento de equipo y mejoras a la infraestructura vigente.

2) **Incrementar la eficacia en las operaciones de Control de Pesos y Dimensiones Vehiculares para la Conservación de la Red Vial.**

- Fortalecer el Sistema Integral de Control de Pesos y Dimensiones Vehiculares, este producto se refiere al esfuerzo para que la implementación del sistema de control de pesos y dimensiones funcione al 100% garantizando el correcto funcionamiento del sistema para que el mismo sea continuo, sin interrupciones y sea confiable.
- Gestionar e Implementar Servicios Auxiliares 13 D.S. 28948 con entidades Públicas y Privadas para las Estaciones de Control de Pesos y Dimensiones.

- Fortalecer los procesos internos para el control de pesos y dimensiones Vehiculares, este producto hace referencia a cumplir con los procesos internos de apoyo, operativos y administrativos para realizar el efectivo control de pesos y dimensiones vehiculares en la Red Vial Fundamental, como también la implementación y acreditación del Organismo de Inspección de Verificación de Balanzas, la implementación del sistema de Permisos Especiales, la implementación del plan de mantenimiento preventivo de equipamiento e infraestructura.

4.3.1 Estructura Programática de Gasto 2016

De acuerdo a las Directrices y Clasificadores del Programa Operativo Anual y Anteproyecto Presupuesto de la Gestión 2016, la estructura de gasto se enmarca de la siguiente manera:

OBJETIVO DE GESTIÓN 2016		ESTRUCTURA PROGRAMÁTICA DE GASTO		
COD. OG.	**DENOMINACIÓN**		**COD. EST.PROG.**	**DENOMINACIÓN DEL PROGRAMA**
1	INCREMENTAR LA RECAUDACIÓN POR CONCEPTO DE COBRO DE PEAJE EN UN 7,3 % PARA APORTAR A LA CONSERVACIÓN DE LA RED VIAL FUNDAMENTAL	**DESARROLLO ECONÓMICO PRODUCTIVO**	11	Gestión de Cobro de Peaje
2	INCREMENTAR LA EFICACIA EN LAS OPERACIONES DE CONTROL DE PESOS Y DIMENSIONES VEHICULARES PARA CONSERVACIÓN VIAL DE LA RED VIAL FUDAMENTAL		12	Gestión de Control de Pesos y Dimensiones

4.3.2 Apertura Programática de Gasto por Unidades Organizacionales

Las Unidades Organizacionales que ayudarán al cumplimiento del Objetivo No. 1 con su estructura programática *Gestión de Peaje* para el aporte al mantenimiento de carreteras son las siguientes:

11 00 00 GESTIÓN DE COBRO DE PEAJE		
APERTURA PROGRAMÁTICA	**UNIDADES PROGRAMÁTICAS / GESTIÓN UNIDAD ORGANIZACIONAL**	**ABREV.**
11 00 01	Gestión Administrativa Financiera	DAF
11 00 02	Gestión de Planificación, Gestión Integrada y Proyectos	UPG
11 00 03	Gestión de Tecnologías de la Información	UTI
11 00 04	Gestión de Comunicación	UCO
11 00 05	Gestión de Peaje	UDP
11 00 06	Gestión de Infraestructura	UDI
11 00 07	Gestión de Asuntos Jurídicos	DAJ
11 00 08	Gestión de Transparencia Institucional	UTL
11 00 09	Gestión de Auditoría Interna	UAI
11 00 11	Gestión Peaje Regional Chuquisaca	CHU
11 00 12	Gestión Peaje Regional La Paz	LPZ
11 00 13	Gestión Peaje Regional Cochabamba	CBA
11 00 14	Gestión Peaje Regional Oruro	ORU
11 00 15	Gestión Peaje Regional Potosí	PTS
11 00 16	Gestión Peaje Regional Tarija	TAJ
11 00 17	Gestión Peaje Regional Santa Cruz	SCR
11 00 18	Gestión Peaje Beni - Pando	BEP

Las Unidades Organizacionales que ayudarán al cumplimiento del Objetivo No. 2 con su estructura programática *Gestión de Control de Pesos y Dimensiones Vehiculares* para el mantenimiento de carreteras son las siguientes:

12 00 00 GESTIÓN DE CONTROL DE PESOS Y DIMENSIONES VEHICULARES		
APERTURA PROGRAMÁTICA	**UNIDADES PROGRAMÁTICAS / GESTIÓN UNIDAD ORGANIZACIONAL**	**ABREV.**
12 00 02	Gestión de Planificación, Gestión Integrada y Proyectos	UPG
12 00 04	Gestión de Comunicación	UCO
12 00 06	Gestión de Infraestructura	UDI
12 00 08	Gestión de Transparencia Institucional	UTL
12 00 10	Gestión de Control de Pesos y Dimensiones	UCP
12 00 11	Gestión Peaje Regional Chuquisaca	CHU
12 00 12	Gestión Peaje Regional La Paz	LPZ
12 00 13	Gestión Peaje Regional Cochabamba	CBA
12 00 14	Gestión Peaje Regional Oruro	ORU
12 00 15	Gestión Peaje Regional Potosí	PTS
12 00 16	Gestión Peaje Regional Tarija	TAJ
12 00 17	Gestión Peaje Regional Santa Cruz	SCR

4.3.3 Matriz de Objetivos de Gestión 2016 y sus ponderaciones

Se presenta a continuación la siguiente Matriz de Objetivos:

MATRIZ DE OBJETIVOS DE GESTION 2016 - PRODUCTOS INSTITUCIONALES Y SUS PONDERACIONES					
%	OBJETIVOS ESTRATEGICOS	%	OBJETIVOS DE GESTION	%	PRODUCTOS INSTITUCIONALES
65	**RECAUDAR EFICIENTEMENTE LA TASA DE RODAJE EN LA RED VIAL FUNDAMENTAL A TRAVES DE LA IMPLEMENTACION DE NUEVAS TECNOLOGIAS Y GESTION DE INFRAESTRUCTURA**	65	INCREMENTAR LA RECAUDACIÓN POR CONCEPTO DE COBRO DE PEAJE EN UN 7.3 % PARA APORTAR A LA CONSERVACIÓN DE LA RED VIAL FUNDAMENTAL	80	PI.1.- Recaudar Bs. 485.798.734 Por concepto de cobro de peaje
				5	PI.2.- Gestionar e Implementar Servicios Auxiliares 13 D.S. 28948 con entidades Públicas y Privadas para las Estaciones de Peaje
				15	PI.3.- Fortalecer los procesos internos para el cobro de peaje
				100	
35	**REALIZAR EFICAZMENTE LAS OPERACIONESDE CONTROL DE PESOS Y DIMENSIONES VEHICULARES EN LA RED VIAL FUNDAMENTAL A TRAVÉS DE LA GESTION DE INFRAESTRCUTURA E IMPLEMENTACION DE NUEVAS TECNOLOGIAS.**	35	INCREMENTAR LA EFICACIA EN LAS OPERACIONES DE CONTROL DE PESOS Y DIMENSIONES VEHICULARES PARA CONSERVACIÓN VIAL DE LA RED VIAL FUDAMENTAL	80	PI.1.- Fortalecer el Sistema Integral de Control de Pesos y Dimensiones Vehiculares
				5	PI.2.- Gestionar e Implementar Servicios Auxiliares 13 D.S. 28948 con entidades Públicas y Privadas para las Estaciones de Control de Pesos y Dimensiones
				15	PI.3.- Fortalecer los procesos internos para el control de pesos y dimensiones
				100	
100		**100**			

4.4 PRODUCTOS DE ÁREA Y ACTIVIDADES POR UNIDAD ORGANIZACIONAL

Los Productos de Área y actividades por las Unidades Organizacionales que ayudarán al cumplimiento de los objetivos de gestión se presentan en el Anexo No. C.

5. ANEXOS

A. FORMULARIOS POA
B. MEMORIA DE CÁLCULO POR UNIDAD ORGANIZACIONAL FORMULARIO 6
C. PROGRAMACIÓN DE PRODUCTOS Y ACTIVIDADES POR UNIDAD ORGANIZACIONAL
D. MEMORIAS DE CÁLCULO GRUPO 10.000
E. MATRIZ DE CONSULTORÍAS
F. CONTROL SOCIAL
G. REPORTES SIGEP