PROGRAMACIÓN DE OPERACIONES ANUAL POA 2017

SISTEMA DE PROGRAMACIÓN DE OPERACIONES UNIDAD DE PLANIFICACIÓN, GESTIÓN INTEGRADA Y PROYECTOS

	NOMBRE Y CARGO	FECHA	FIRMA
ELABORADO	Andrea Llano Tapia **JEFE DE PLANIFICACIÓN, GESTIÓN INTEGRADA Y PROYECTOS**	16-03-2017	
REVISADO	Fernando Tarifa Rodríguez **DIRECTOR DE GESTIÓN INSTITUCIONAL**	16-03-2017	
APROBADO	José Luis Villazante Garabito **DIRECTOR GENERAL EJECUTIVO**	16/03/2017	

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 4

2.3.1 Análisis Externo 5
2.3.2 Análisis Interno 11
2.3.3 Matriz Externa e Interna 15
2.3.4 Matriz FODA 15
2.3.5 Matriz FODA Dinámico: 17

2.4 ANÁLISIS PERCEPCIÓN INTRAINSTITUCIONAL PARA LA TOMA DE DECISIONES 19

3. MARCO ESTRATÉGICO 23

3.1 PLAN GENERAL DE DESARROLLO ECONÓMICO Y SOCIAL para Vivir Bien (Agenda Patriótica 2025) – PGDE 23

3.2 PLAN ESTRATÉGICO INSTITUCIONAL 24

3.2.1 Misión, Visión, Valores 25
3.2.2 Objetivos Estratégicos 25
3.2.3 ESTRUCTURA ORGANIZACIONAL 26

4. PROGRAMACIÓN OPERATIVA ANUAL 2016 27

4.1 RESPONSABLE DE LA ELABORACIÓN DEL PROGRAMA DE OPERACIONES ANUAL 27

4.2 ARTICULACIÓN POA – PRESUPUESTO 27

4.3 OBJETIVOS DE GESTIÓN Y PRODUCTOS INSTITUCIONALES 27

4.3.1 Estructura Programática de Gasto 2017 29
4.3.2 Apertura Programática de Gasto por Unidades Organizacionales 30
4.3.3 Matriz de Objetivos de Gestión 2017 y sus ponderaciones 33

4.4 PRODUCTOS DE ÁREA Y ACTIVIDADES POR UNIDAD ORGANIZACIONAL 34

5. ANEXOS 34

PROGRAMA OPERATIVO ANUAL GESTIÓN 2017

1. OBJETIVO DE LA METODOLOGÍA

La metodología de "Gestión por Resultados" en el Programa Operativo Anual proporciona a Vías Bolivia una herramienta que facilite la adecuada ejecución del POA, y de la consecución paulatina de los Objetivos Estratégicos Institucionales PEI 2016 – 2020, mismos que se articulan con las Metas y Resultados del Plan de Desarrollo Económico y Social 2016 - 2020.

Asimismo, una correcta y adecuada vinculación de cada actividad con el presupuesto facilita la ejecución, seguimiento y evaluación del POA, mediante el control y grado de cumplimiento sobre la base de indicadores para una Gestión por Resultados.

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 2017 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 aprobado mediante Resolución Administrativa N° 83/2015 del 29 de septiembre 2015.
- El Manual de Procedimientos del Sistema de Programación de Operaciones aprobado mediante Resolución Administrativa No.131/2015 de fecha 24 de diciembre 2015.

2.3 ANÁLISIS DE LA SITUACIÓN

El análisis del entorno consiste en un estudio de las condiciones internas o externas que puedan afectar la planificación de las operaciones en el inicio del proceso de formulación y elaboración. El análisis de la situación debe fundamentarse en información actualizada, verás y verificable, tomando en cuenta todos aquellos factores que pueden influir en el logro de los objetivos planteados.

En este sentido se realizó el análisis del entorno en base a informes proporcionados por las Oficinas Regionales y las distintas Direcciones de la Oficina Nacional, este análisis fue presentado por la UPG en el Taller No. 1 de "Determinación de Objetivos de la Gestión 2017", donde se explicaron los distintos 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. Adicionalmente la Unidad de Planificación, Gestión Integrada y Proyectos - UPG utilizó otras herramientas para realizar el análisis externo, el mismo se describirá en el presente documento.

En el proceso de determinar las fortalezas, oportunidades, debilidades y amenazas, se consideran los factores económicos, políticos, sociales, tecnológicos, ambientales, culturales y legales, mismos que representan importantes factores del ámbito externo hacia 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.

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.

2.3.1 Análisis Externo

La entidad deberá tomar en cuenta factores externos como el entorno económico, social, tecnológico y legal, que incidan en la determinación de objetivos de gestión bajo los lineamientos del (PDES).

a) Matriz PESTAL

La aplicación de esta herramienta de análisis consiste en identificar y reflexionar de forma sistemática los distintos factores de estudio para realizar el análisis del entorno y los posibles escenarios para posteriormente poder actuar en consecuencia. Es decir, estaremos intentando comprender que va pasar en el futuro próximo, y utilizarlo a nuestro favor.

ENTORNO	FACTORES
POLÍTICOS	Vías Bolivia en función a su visión y misión está modernizando sus operaciones de cobro de peaje, para tal efecto y con la intención de llegar al fin superior de impacto que es el de cubrir los costos de conservación de la red Vial Fundamental, ha elevado una propuesta a la cabeza del Sector – MOPSV y la aceptación y compromiso de la implementación de la nueva estructura y lógica de cobro de peaje, da para Vías Bolivia una oportunidad para mejorar los procedimientos de cobro de peaje y generar mayor recaudación, además de brindar insumos para la planificación vial.
	Política Gubernamental actual: carretera nueva tarifario de peaje nuevo.
	Estabilidad del gobierno por los próximos 4 años.
ECONÓMICOS	Generación de tránsito vehicular en la RVF causada por la situación geográfica del país, y con la economía aun en crecimiento que lógicamente se refleja en el sector transporte terrestre de carga y pasajeros en los corredores de integración para el desarrollo tanto del mercado interno como externo. Posibilidad de integración a la economía global.
	Proyectos de construcción y rehabilitación de carreteras incluidas en el Plan de Desarrollo Económico y Social PDES 2016 - 2020 como proyectos de integración a nivel nacional.
	El Plan Sectorial de Desarrollo Integral del Sector Transporte elaborado en concordancia con el Sistema de Planificación Integral del Estado por el Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda a través del Viceministerio de Transporte.
	Incremento de los costos de construcción y mantenimiento vial que no es acompañada de una actualización de la tasa de rodaje. Tramos de la Red Vial Fundamental con alto tráfico muy deteriorada (Corredor de Integración Este – Oeste “Corredor Bi oceánico”)
	Tasa de rodaje desactualizada a la economía regional, categorización vehicular y tarifarios obsoletos a nivel nacional.
	Altos costos de certificación de balanzas.
SOCIO CULTURALES	Predisposición de las entidades del sector en cooperar con la Entidad para implementar la propuesta de la nueva estructura y lógica de cobro de peaje que permitirá mejorar la recaudación.
	Cultura Evasora aun causa problemas y crea resistencia al pago de la tasa de rodaje.
	Falta de conciencia por parte del sector del transporte pesado, por los costos de conservación vial para recuperar un nivel adecuado y estándar del nivel la plataforma que deteriorada por

SOCIO CULTURALES	el sobrepeso en la RVF.
	Conflictos sociales permanentes y factores climatológicos que afectan a la recaudación de cobro de peaje y al control de pesos y dimensiones.
	Las Redes Sociales son un medio de comunicación social que en la actualidad se ha vuelto un medio de más fácil su acceso de difusión de información y socialización, esta oportunidad es clara para Vías Bolivia a la hora de difundir y socializar trabajo que realiza a través de la Red Vial Fundamental.
TECNOLÓGICOS	Desarrollo y disponibilidad de nuevas tecnologías para mejorar el control y seguridad en las Estaciones de Peaje y Control de Pesos y Dimensiones. La tecnología cada vez va renovándose y se encuentra disponible para que Vías Bolivia pueda adaptarse fácilmente a estos cambios tecnológicos.
AMBIENTALES	La sociedad se encuentra preocupada por la contaminación y existe concienciación social ecológica actual y futura, al implementar nuevos sistemas de cobro de peaje como ser el SISCEP, disminuimos en su totalidad la generación de papel que puede ser desechado en la estacón de peaje por lo tanto reduce la contaminación.
LEGALES	La Ley de Control de Pesos y Dimensiones Vehiculares, Ley N° 441 faculta a Vías para realizar el control de pesos y dimensiones vehiculares sobre la Red Vial Fundamental, realizar el cobro de multas por infracciones, emitir y controlar permisos especiales y mantener la certificación de sus balanzas. Sin embargo aún no se cuenta con su Decreto Reglamentario que definirá las atribuciones de Vías Bolivia y de la Administradora Boliviana de Carreteras.
	La Ley General de Transporte No. 165, que menciona la obligatoriedad del pago de la tasa de peaje en los usuarios de la RVF.
	Vías Bolivia no es una entidad sujeta de crédito para el financiamiento directo, por tanto no tiene injerencia en los proyectos de construcción y rehabilitación de carreteras y los proyectos no toman la importancia de la inclusión de estaciones de peaje y control de pesos y dimensiones vehiculares.

b) Diagrama SNOWFLAKE

A través de la herramienta PESTAL, el diagrama del SNOWFLAKE permitirá encontrar aquellos entornos de los cuales son más influyentes para Vías Bolivia.
A continuación las calificaciones del entorno:

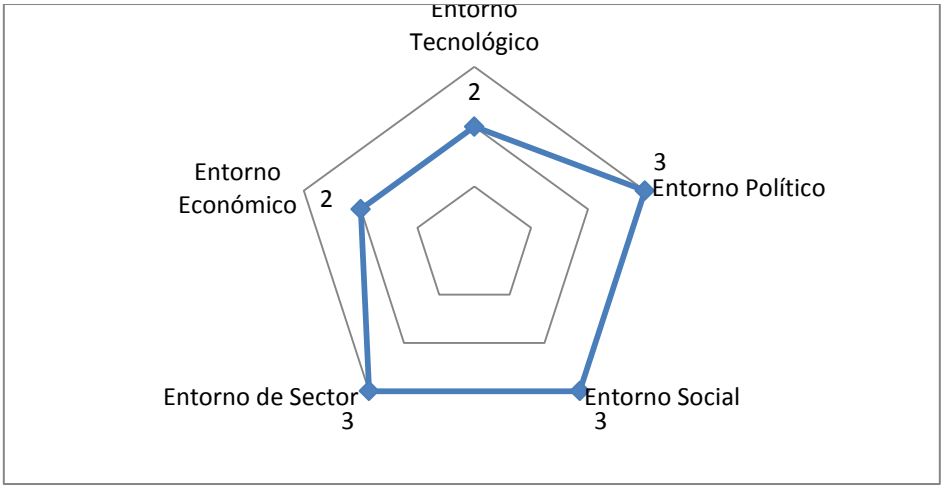
PLACIDO	FLEXIBLE	EBULLICIÓN	TURBULENTO
1	2	3	4

La calificación 1, significa que el entorno es plácido y se puede aprovechar del entorno, una calificación 2 significa que el entorno es flexible y puede existir cambios en el entorno favorables, una calificación 3 indica el entorno se encuentra en ebullición porque existen presiones y se debe tomar muy encueta cómo se debe afrontarlos, una calificación 4, significa que el entorno es turbulento y es difícil enfrentarlo.

Como consecuencia de este análisis tenemos a continuación las calificaciones del entorno en el que se mueve Vías Bolivia.

ENTORNO	FACTORES CLAVES	CALIFICACIÓN
Entorno Económico	Generación de tránsito vehicular por la RVF por la economía aun en crecimiento, que se refleja en el sector transporte terrestre y sus corredores de integración para el desarrollo de mercado interno y externo. Posibilidad de integración a la economía global.	**2 (Entorno Flexible)**
	Proyectos de construcción y rehabilitación de carreteras incluidas en el Plan de Desarrollo Económico y Social PDES 2016 - 2020 como integración a nivel nacional.	
	Incremento de los costos de construcción y mantenimiento vial que no es acompañada de una actualización de la tasa de rodaje.	
	Tasa de rodaje desactualizada a la economía regional, categorización vehicular y tarifarios obsoletos a nivel nacional.	
	Altos costos de certificación de balanzas.	
Entorno Tecnológico	Desarrollo y disponibilidad de nuevas tecnologías para mejorar el control y seguridad en las Estaciones de Peaje y Control de Pesos y Dimensiones. La tecnología cada vez va renovándose y se encuentra disponible para que Vías Bolivia pueda adaptarse fácilmente a estos cambios tecnológicos.	**2 (Entorno Flexible)**
Entorno Político	Política Gubernamental de carretera nueva tarifario de peaje nuevo.	**3 (Entorno Ebullición)**
	Estabilidad del gobierno por los próximos 4 años.	
	Ley 165 General de Transporte que obliga al usuario dela RVF al pago de la tasa de rodaje.	
	Ley 441 de Control de pesos y Dimensiones vehiculares aprobada (delimita responsabilidades y competencias).	
Entorno Social	Predisposición de las entidades del sector en cooperar con la Entidad para implementar la propuesta de la nueva estructura y lógica de cobro de peaje que permitirá mejorar la recaudación.	**3 (Entorno Ebullición)**
	Cultura Evasora aun cauda problemas ya que crea resistencia al pago de la tasa de rodaje.	
	Falta de conciencia por parte del sector del transporte pesado, de los efectos en los costos de conservación vial por causa del sobrepeso en la RVF.	
	Conflictos sociales permanentes y factores climatológicos que afectan a la recaudación de cobro de peaje y al control de pesos y dimensiones.	
	Las Redes Sociales son un medio de comunicación social que en la actualidad se ha vuelto un medio de más fácil su acceso de difusión de información y socialización, esta oportunidad es clara para Vías Bolivia a la hora de difundir y socializar trabajo que realiza a través de la Red Vial Fundamental.	
Entorno de Sector	El Plan Sectorial de Desarrollo Integral del Sector Transporte elaborado en concordancia con el Sistema de Planificación Integral del Estado por el Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda a través del Viceministerio de Transporte.	**3 (Entorno Ebullición)**
	La aceptación y compromiso de la negociación de la nueva estructura y lógica de cobro de peaje del sector transporte, da para Vías Bolivia una oportunidad para mejorar los procedimientos de cobro de peaje y generar mayor recaudación.	
	Posicionamiento de la Máxima Autoridad Ejecutiva a nivel del sector de transporte.	

Diagrama Snowflake – Porter Análisis externo



El diagrama anterior indica que Vías Bolivia puede aprovechar la ***flexibilidad*** de los entornos ***tecnológico y económico***, adquirir herramientas para afrontar con inteligencia el entorno político, social y del sector.

c) Matriz de Evaluación de Factores Externos EFE

Se ha revisado los factores externos (oportunidades y amenazas) de mayor importancia, a los cuales se les asignó una ponderación que como resultado de la sumatoria es 1. Asimismo se ha calificado de 1 a 4 a cada uno de los factores, con el objeto de indicar si Vías Bolivia está respondiendo con eficacia a los factores externos; donde 4 = una respuesta superior, 3 = una respuesta superior a la media, 2 = una respuesta media y 1 = una respuesta mala.

Las oportunidades consideradas como las más importantes son:

- ✓ A raíz de la propuesta de la nueva estructura y lógica de cobro Trifas Óptimas, el sector transporte tiene el compromiso de negociar la implementación para mejorar el mantenimiento de la RVF.
- ✓ Los proyectos de construcción y rehabilitación de carreteras incluidas en el Plan de Desarrollo Económico y Social PDES 2016 - 2020 como integración a nivel nacional, permite a Vías Bolivia presentar propuestas de proyectos que incluyan infraestructura y equipamiento en las Estaciones de Peaje.
- ✓ El Plan Sectorial de Desarrollo Integral del Sector Transporte elaborado en concordancia con el Sistema de Planificación Integral del Estado por el Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda a través del Viceministerio de Transporte.
- ✓ La Ley General de Transporte No. 165, que obliga el pago de la tasa de peaje a los usuarios de la RVF.

- ✓ La Ley de Control de Pesos y Dimensiones Vehiculares No. 441 que faculta a Vías a realizar el control de pesos y dimensiones vehiculares y realizar el cobro de multas por infracción.
- ✓ Desarrollo y disponibilidad de nuevas tecnologías para mejorar el control y seguridad en las Estaciones de Peaje y Control de Pesos y Dimensiones, permite a Vías Bolivia implementar nuevas tecnologías para modernizar las operaciones de cobro peaje y control de pesos y dimensiones.
- ✓ Las Redes Sociales con su acceso a la información, permite realizar la difusión de información de las operaciones que realiza Vías Bolivia.
- ✓ Predisposición de las entidades del sector en cooperar con la Entidad para implementar la propuesta de la nueva estructura y lógica de cobro de peaje que permitirá mejorar la recaudación.
- ✓ Generación de tránsito vehicular por la RVF por la economía aun en crecimiento, que se refleja en el sector transporte terrestre y sus corredores de integración para el desarrollo de mercado interno y externo.

Las amenazas consideradas como las más importantes son:

- ✓ Vías Bolivia no es una entidad sujeta de crédito para el financiamiento directo, por tanto no tiene injerencia en los proyectos de construcción y rehabilitación de carreteras y los proyectos no toman la importancia de la inclusión de estaciones de peaje y control de pesos y dimensiones vehiculares.
- ✓ Falta de conciencia por parte del sector del transporte pesado, de los efectos en los costos de conservación vial por causa del sobrepeso en la RVF.
- ✓ Cultura Evasora que crea resistencia al pago de la tasa de rodaje.
- ✓ Conflictos sociales permanentes y factores climatológicos que afectan a la recaudación de cobro de peaje y al control de pesos y dimensiones.
- ✓ Carreteras en mal estado por falta de mantenimiento.
- ✓ El Decreto Reglamentario de la Ley 441 aún no se encuentra aprobado.
- ✓ El Plan de Desarrollo Económico y Social - PDES no tiene como resultado propuesto acciones para realizar el mantenimiento y/o conservación de la RVF.
- ✓ Tasa de rodaje desactualizada a la economía regional, categorización vehicular y tarifarios obsoletos a nivel nacional.
- ✓ Incremento de los costos de construcción y mantenimiento vial que no es acompañada de una actualización de la tasa de rodaje.
- ✓ Altos costos de certificación de balanzas.
- ✓ Conflictos de intereses en la normativa de verificación metrológica con IBMETRO.
- ✓ Mal posicionamiento de la imagen institucional, aún existe la confusión por los usuarios sobre las funciones de Vías Bolivia y la Administradora Boliviana de Carreteras ABC.

La matriz EFE, evalúa los factores externos que son relevantes y si la Entidad es está aprovechando las oportunidades que ofrece el medio, asimismo evalúa si la Entidad está enfrentando a las amenazas externas.

MATRIZ EFE (EVALUACIÓN DE FACTORES EXTERNOS)			
OPORTUNIDADES			
FACTORES CLAVES	**PESO RELATIVO**	**CALIFICACIÓN**	**CALIFICACIÓN PONDERADA**
La aceptación y compromiso de la negociación de la nueva estructura y lógica de cobro de peaje del sector transporte.	0,08	2	**0,16**
Proyectos de construcción y rehabilitación de carreteras incluidas en el Plan de Desarrollo Económico y Social PDES 2016 - 2020 como integración a nivel nacional.	0,06	2	**0,12**
El Plan Sectorial de Desarrollo Integral del Sector Transporte elaborado en concordancia con el Sistema de Planificación Integral del Estado por el Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda a través del Viceministerio de Transporte.	0,06	2	**0,12**
La Ley General de Transporte No. 165, que obliga el pago de la tasa de peaje a los usuarios de la RVF.	0,07	3	**0,21**
La Ley de Control de Pesos y Dimensiones Vehiculares No. 441 que faculta a Vías a realizar el control de pesos y dimensiones vehiculares y realizar el cobro de multas por infracción.	0,07	3	**0,21**
Desarrollo y disponibilidad de nuevas tecnologías para mejorar el control y seguridad en las Estaciones de Peaje y Control de Pesos y Dimensiones.	0,10	3	**0,30**
Las Redes Sociales con su acceso a la información.	0,07	3	**0,21**
Predisposición de las entidades del sector en cooperar con la Entidad para implementar la propuesta de la nueva estructura y lógica de cobro de peaje que permitirá mejorar la recaudación.	0,10	4	**0,40**
Generación de tránsito vehicular por la RVF por la economía aun en crecimiento, que se refleja en el sector transporte terrestre y sus corredores de integración para el desarrollo de mercado interno y externo.	0,04	3	**0,12**
AMENAZAS			
FACTORES CLAVES	**PESO RELATIVO**	**CALIFICACIÓN**	**CALIFICACIÓN PONDERADA**
Vías Bolivia no es una entidad sujeta de crédito para el financiamiento directo, por tanto no tiene injerencia en los proyectos de construcción y rehabilitación de carreteras y los proyectos no toman la importancia de la inclusión de estaciones de peaje y control de pesos y dimensiones vehiculares.	0,05	2	**0,10**
Falta de conciencia por parte del sector del transporte pesado, de los efectos en los costos de conservación vial por causa del sobrepeso en la RVF.	0,05	1	**0,05**
Cultura Evasora que crea resistencia al pago de la tasa de rodaje.	0,07	3	**0,21**
Conflictos sociales permanentes y factores climatológicos que afectan a la recaudación de cobro de peaje y al control de pesos y dimensiones.	0,05	2	**0,10**
Carreteras en mal estado por falta de mantenimiento.	0,05	2	**0,10**
El Decreto Reglamentario de la Ley 441 aún no se encuentra aprobado.	0,06	1	**0,06**
El Plan de Desarrollo Económico y Social - PDES no tiene como resultado propuesto acciones para realizar el mantenimiento y/o conservación de la RVF.	0,05	2	**0,10**
Tasa de rodaje desactualizada a la economía regional, categorización vehicular y tarifarios obsoletos a nivel nacional.	0,07	3	**0,21**
Incremento de los costos de construcción y mantenimiento vial que no es acompañada de una actualización de la tasa de rodaje.	0,05	1	**0,05**
Altos costos de certificación de balanzas.	0,04	1	**0,04**
Conflictos de intereses en la normativa de verificación metrológica con IBMETRO.	0,05	2	**0,10**
Mal posicionamiento de la imagen institucional, aún existe la confusión por los usuarios sobre las funciones de Vías Bolivia y la Administradora Boliviana de Carreteras ABC.	0,04	3	**0,12**
TOTALES	**1,00**		**2,58**

Peso Relativo: 0,0 = No es importante a 1,0 = Muy importante

Calificación: Respuesta actual a las estrategias de la entidad si están respondiendo con eficacia al factor. Dónde:

4= Respuesta superior.

3 = Respuesta superior a la media.

2 = Respuesta media.

1= Respuesta mala.

El resultado de la matriz de Evaluación de Factores Externos muestra una calificación total de **2,58,** superior a la media (2,5), lo que quiere decir es que Vías Bolivia está respondiendo de manera positiva ante las oportunidades y amenazas existentes en el entorno. En otras palabras Vías Bolivia está aprovechando de las oportunidades y tratando de minimizar los posibles efectos negativos de las amenazas externas pero su respuesta es media ante los factores externos.

2.3.2 Análisis Interno

Es parte del análisis interno realizar una evaluación al primer semestre 2016 y verificar si Vías Bolivia ha superado los factores negativos que se plasmaron la gestión anterior, por lo tanto se plasma a continuación la evaluación de las debilidades superadas el primer semestre 2016

a) Evaluación Primer Semestre 2016

ANÁLISIS DE LAS DEBILIDADES DE LA GESTIÓN 2015 (FORMULACIÓN ANTEPROYECTO 2016)	
FACTORES INTERNOS DEBILIDADES 2015	**ACCIONES REALIZADAS EN EL PRIMER SEMESTRE 2016**
Infraestructura y equipa miento deficiente y obsoleto.	La Unidad de Infraestructura ha elaborado proyectos para la adecuación de infraestructura, adicionalmente se cuenta con recursos para realizar la adquisición de equipamiento nuevo y de reposición y se está realizando los controles desde la Unidad de Tecnologías de la Información a los mantenimientos del equipamiento en las estaciones de Peaje.
	A través de la Unidad de Infraestructura y el equipo técnico ha revisado las instalaciones eléctricas de las estaciones de peaje y control de pesos y dimensiones vehiculares a través de seguimientos rutinarios en coordinación las Oficinas Regionales.
Sistema de cobro tradicional y manual (SISAPP).	Se cuenta con un plan de implementación del Sistema de Cobro Automático de Peaje SISCAP, para 15 estaciones de peaje a nivel nacional. Se completa las operaciones con el Sistema de Cobro Electrónico de Peaje en la Regional Santa Cruz en la Estación de Peaje KM 17, llegando a concluir el proyecto de implementación del Telepeaje en cinco estaciones Colcapirhua, Km10, Huayllani – Cochabamba y Guapilo y KM17 – Santa Cruz.
Falta de una estrategia comunicacional.	Se cuenta con una Estrategia Integral Comunicacional Institucional, la misma da los lineamientos para que comunicar y cómo comunicar a través de los medios estratégicos necesarios para llegar el usuario. Se cuenta con un nuevo Manual de Identidad Corporativa, misma que está siendo utilizada para difundir la nueva Imagen Institucional.

ANÁLISIS DE LAS DEBILIDADES DE LA GESTIÓN 2015 (FORMULACIÓN ANTEPROYECTO 2016)	
Mala Ubicación de estaciones de peaje y pesaje.	La Dirección de Operaciones a través de la propuesta de la nueva estructura y lógica de cobro proporcionó un nuevo mapa de ubicación de las estaciones de peaje en la red vial fundamental.
Falta de difusión y socialización de la nueva Ley No. 441 de Control de Pesos y Dimensiones Vehiculares en la RVF.	Se ha comprometido presupuesto para que la Unidad de Comunicación realice material de difusión de la Ley No. 441. Durante el primer semestre se ha desarrollado las siguientes actividades: • Difusión de cuña radial de la Ley No. 441 a nivel nacional en la Radio Patria Nueva y noticiero Bolivia Informa (44 pases). • Difusión a nivel nacional de cuña radial en la Radio Panamericana en los partidos de la Copa América. • Se publicó en el El Deber y el Extra la lista de los multados en el marco de la Ley 441. • Se realizaron boletines para la web y el intranet.
Falta de Balanzas, Equipos de Pesos y Medición calibrados en las estaciones de Control de Pesos y Dimensiones.	Se cuenta con un 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 realizó las gestiones para obtener 10 balanzas certificadas por IBMETRO para el buen control de pesos y dimensiones vehiculares.
Condiciones mínimas de trabajo para el personal.	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 ropa de trabajo ha sido ejecutado en el primer semestre misma que demuestra una ejecución de Bs. 302.733, sin embargo la regional Santa Cruz no ejecutó el presupuesto para ropa de trabajo, esta actividad será ejecutada en el segundo semestre 2016 y la Regional Beni Pando no cuenta con presupuesto para ropa de trabajo, siendo la Dirección De Administración y Finanzas la que proporcionará presupuesto para la dotación de ropa de trabajo en la regional.
Mala Programación de presupuesto	Al primer semestre de la gestión 2016, se cuenta con una ejecución de 42%. Aun se cuenta con modificaciones presupuestarias que se derivan de una mala programación de actividades y presupuesto.
Baja socialización de procedimientos y capacitación en el manejo de Sistemas internos de control	Durante el primer semestre la Unidad de Tecnologías de la Información ha realizado capacitaciones a los recaudadores y personal operativo de la Regional Santa Cruz y Cochabamba sobre el manejo del Sistema de Cobro Electrónico de Peaje SISCEP. La Unidad de Peaje realizó diferentes capacitaciones en la Oficina Nacional y Oficinas Regionales sobre los procedimientos de cobro de peaje.

b) Matriz Evaluación Factores Internos

Se ha revisado los factores internos (fortalezas y debilidades) de mayor importancia, a los cuales se les asignó una ponderación la cual sumados dan como resultado 1. Asimismo se ha calificado de 1 a 4 a cada uno de los factores, a efecto de indicar si el factor representa una debilidad mayor (calificación = 1), una debilidad menor (calificación = 2), una fuerza menor (calificación =3) o una fuerza mayor (calificación = 4).

Las fortalezas consideradas con mayor importancia son:

- ✓ Cambio de Imagen de Vías Bolivia como renovada, tecnificada y transparente.
- ✓ Implementación de sistemas para el cobro de peaje (SISCEP) que ayuda a controlar efectivamente la recaudación.
- ✓ Implementación de sistemas para el Control de Pesos y Dimensiones (SNCPD) que ayuda a realizar mejores controles de pesos, dimensiones y cobro de multas.
- ✓ Propuesta de implementación de la nueva estructura y lógica sistema de cobro.
- ✓ Experiencia adquirida en el manejo de operaciones de cobro de peaje y presencia a nivel nacional.
- ✓ Balanzas certificadas, se cuenta con10 balanzas certificadas para realizar el control de pesos y dimensiones
- ✓ Normativa operativa de cobro de peaje y control de pesos y dimensiones actualizada.
- ✓ Canales de comunicación implementados y consolidados.
- ✓ Atención en Call Center para brindar mejor servicio a los usuarios.
- ✓ Autonomía de Gestión Administrativa y auto sostenibilidad financiera, Vías Bolivia cuenta con recursos propios para su operatividad.

Las debilidades consideradas con mayor importancia son:

- ✓ Falta de mecanismos de control y supervisión en las estaciones de peaje y control de pesos y dimensiones que aseguren el uso adecuado y oportuno de los sistemas.
- ✓ La Estructura Organizacional vigente no es adecuada, para el cumplimiento de los procesos operativos de las Oficinas Regionales.
- ✓ Falta de un Plan de inducción, capacitación y sociabilización sobre la aplicabilidad de la normativa interna operativa.
- ✓ No se realiza un control efectivo al cumplimiento de la normativa operativa vigente.
- ✓ Poca importancia al proceso de planificación y asignación de presupuesto por las Unidades Organizacionales.
- ✓ Instancias de coordinación ineficaces entre Direcciones de la Oficina Nacional y las Oficinas Regionales.
- ✓ Falta de capacitación en atención al cliente, al personal operativo.
- ✓ Falta de mantenimiento oportuno del equipamiento en las estaciones de peaje y control de pesos y dimensiones.

La matriz EFI, evalúa los factores internos que son relevantes y si la Entidad es está respondiendo de forma eficaz ante las debilidades con sus fortalezas.

MATRIZ EFI (EVALUACIÓN DE FACTORES INTERNOS)

FORTALEZAS			
FACTORES CLAVES	**PESO RELATIVO**	**CALIFICACIÓN**	**CALIFICACIÓN PONDERADA**
Cambio de Imagen de Vías Bolivia como renovada, tecnificada y transparente.	0,08	4	**0,32**
Implementación de sistemas para el cobro de peaje (SISCEP) que ayuda a controlar efectivamente la recaudación.	0,10	4	**0,40**
Implementación de sistemas para el Control de Pesos y Dimensiones (SNCPD) que ayuda a realizar mejores controles de pesos, dimensiones y cobro de multas.	0,10	4	**0,40**
Propuesta de implementación de la nueva estructura y lógica sistema de cobro.	0,10	4	**0,40**
Experiencia adquirida en el manejo de operaciones de cobro de peaje y presencia a nivel nacional.	0,05	4	**0,20**
Balanzas certificadas, se cuenta con10 balanzas certificadas para realizar el control de pesos y dimensiones.	0,05	3	**0,15**
Normativa operativa de cobro de peaje y control de pesos y dimensiones actualizada.	0,03	3	**0,09**
Canales de comunicación implementados y consolidados.	0,03	3	**0,09**
Atención en Call Center para brindar mejor servicio a los usuarios.	0,02	3	**0,06**
Autonomía de Gestión Administrativa y auto sostenibilidad financiera, Vías Bolivia cuenta con recursos propios para su operatividad.	0,05	4	**0,20**
DEBILIDADES			
FACTORES CLAVES	**PESO RELATIVO**	**CALIFICACIÓN**	**CALIFICACIÓN PONDERADA**
Falta de mecanismos de control y supervisión en las estaciones de peaje y control de pesos y dimensiones que aseguren el uso adecuado y oportuno de los sistemas.	0,07	2	**0,14**
La Estructura Organizacional vigente no es adecuada, para el cumplimiento de los procesos operativos de las Oficinas Regionales.	0,05	1	**0,05**
Falta de un Plan de inducción, capacitación y sociabilización sobre la aplicabilidad de la normativa interna operativa.	0,03	2	**0,06**
No se realiza un control efectivo al cumplimiento de la normativa operativa vigente.	0,05	2	**0,10**
Poca importancia al proceso de planificación y asignación de presupuesto por las Unidades Organizacionales.	0,06	2	**0,12**
Instancias de coordinación ineficaces entre Direcciones de la Oficina Nacional y las Oficinas Regionales.	0,04	2	**0,08**
Falta de capacitación en atención al cliente, al personal operativo.	0,03	2	**0,06**
Falta de mantenimiento oportuno del equipamiento en las estaciones de peaje y control de pesos y dimensiones.	0,06	2	**0,12**
TOTALES	**1,00**		**3,04**

El resultado de la matriz de Evaluación de Factores Internos muestra una calificación total

Peso Relativo: 0,0 = No es importante a 1,0 = Muy importante
Calificación: Respuesta actual a las estrategias de la entidad si están respondiendo con eficacia al factor. Dónde:
4= Fuerza Mayor.
3 = Fuerza Menor.
2 = Debilidad Menor.
1= Debilidad Mayor.

ponderada de **3,04** mayor a la media (2,5), indica que Vías Bolivia tiene una posición interna de fortaleza frente a las debilidades.

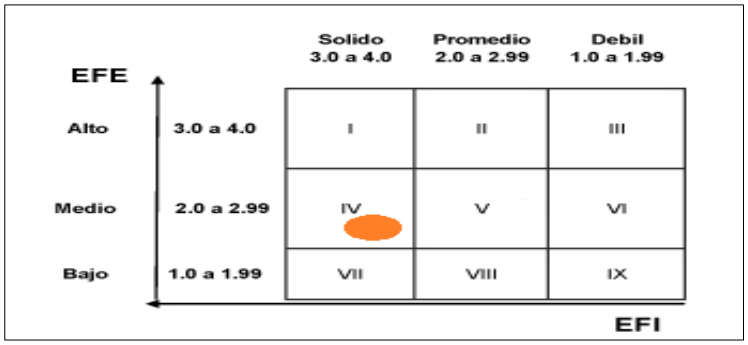
2.3.3 Matriz Externa e Interna

Al haberse replanteado las matrices EFE y EFI, debemos saber que:

- Los totales ponderados de la matriz EFE: **2,58**
- Los totales ponderados de la matriz EFI: **3,04**

El promedio de las ponderaciones de ambas matrices: **2,50.**

Matriz Externa y Externa



	Estrategias
I, II, IV	Crecer y construir
III, V , VII	Retener y mantener
VI, VIII , IX	Cosechar o desinvertir

El resultado de la matriz externa e interna se encuentra en el cuadrante IV, el mismo indica que los factores internos son sólidos y Vías Bolivia responde a los factores externos de forma media, en este caso las estrategias que se deben proponer son de Crecer y Construir, para lo cual se debe mejorar la planificación con una orientación estratégica intensiva de seguir adoptando nuevas tecnologías de cobro de peaje y control de pesos y dimensiones aprovechando las fortalezas tales como la nueva Imagen Institucional para incrementar la presencia de Vías Bolivia tanto en las estaciones de peaje como las estaciones de control de pesos y dimensiones.

2.3.4 Matriz FODA

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 2016.

ANÁLISIS EXTERNO	OPORTUNIDADES		AMENAZAS	
	¿Qué oportunidades nos ofrece el medio?		**¿Cuáles son las amenazas que se encuentran en el medio?**	
	O1.	La aceptación y compromiso de la negociación de la nueva estructura y lógica de cobro de peaje del sector transporte.	A1.	Vías Bolivia no es una entidad sujeta de crédito para el financiamiento directo, por tanto no tiene injerencia en los proyectos de construcción y rehabilitación de carreteras
	O2.	Proyectos de construcción y rehabilitación de carreteras incluidas en el Plan de Desarrollo Económico y Social PDES 2016 - 2020 como integración a nivel nacional.	A2.	Falta de conciencia por parte del sector del transporte pesado, de los efectos en los costos de conservación vial por causa del sobrepeso en la RVF.
	O3.	El Plan Sectorial de Desarrollo Integral del Sector Transporte	A3.	Cultura Evasora
	O4.	La Ley General de Transporte No. 165,	A4.	Conflictos sociales permanentes y factores climatológicos que afectan a la recaudación de cobro de peaje y al control de pesos y dimensiones.
	O5.	La Ley de Control de Pesos y Dimensiones Vehiculares No. 441 el cobro de multas por infracción.	A5.	Carreteras en mal estado por falta de mantenimiento.
	O6.	Desarrollo y disponibilidad de nuevas tecnologías	A6.	El Decreto Reglamentario de la Ley 441 aún no se encuentra aprobado.
	O7.	Las Redes Sociales con su acceso a la información.	A7.	El Plan de Desarrollo Económico y Social - PDES no tiene como resultado propuesto acciones para realizar el mantenimiento y/o conservación de la RVF.
	O8.	Predisposición de las entidades del sector en cooperar con la Entidad para implementar la propuesta de la nueva estructura y lógica de cobro de peaje que permitirá mejorar la recaudación.	A8.	Tasa de rodaje desactualizada a la economía regional, categorización vehicular y tarifarios obsoletos a nivel nacional.
	O9.	Generación de tránsito vehicular por la RVF por la economía aun en crecimiento, que se refleja en el sector transporte terrestre y sus corredores de integración para el desarrollo de mercado interno y externo.	A9.	Incremento de los costos de construcción y mantenimiento vial que no es acompañada de una actualización de la tasa de rodaje.
			A10.	Altos costos de certificación de balanzas.
			A11.	Conflictos de intereses en la normativa de verificación metrológica con IBMETRO.
			A12.	Mal posicionamiento de la imagen institucional, aún existe la confusión por los usuarios sobre las funciones de Vías Bolivia y la Administradora Boliviana de Carreteras ABC.

ANÁLISIS INTERNO	FORTALEZAS		DEBILIDADES	
	¿En qué somos fuertes? ¿Que estamos haciendo bien?		¿En qué somos débiles? ¿Que estamos haciendo mal? ¿Que no estamos haciendo?	
	F1.	Cambio de Imagen de Vías Bolivia como renovada, tecnificada y transparente.	D1.	Falta de mecanismos de control y supervisión en las estaciones de peaje y control de pesos y dimensiones que aseguren el uso adecuado y oportuno de los sistemas.
	F2.	Implementación de sistemas para el cobro de peaje (SISCEP) que ayuda a controlar efectivamente la recaudación.	D2.	La Estructura Organizacional vigente no es adecuada, para el cumplimiento de los procesos operativos de las Oficinas Regionales.
	F3.	Implementación de sistemas para el Control de Pesos y Dimensiones (SNCPD) que ayuda a realizar mejores controles de pesos, dimensiones y cobro de multas.	D3	Falta de un Plan de inducción, capacitación y sociabilización sobre la aplicabilidad de la normativa interna operativa.
	F4.	Propuesta de implementación de la nueva estructura y lógica sistema de cobro.	D4	No se realiza un control efectivo al cumplimiento de la normativa operativa vigente.
	F5.	Experiencia adquirida en el manejo de operaciones de cobro de peaje y presencia a nivel nacional.	D5.	Poca importancia al proceso de planificación y asignación de presupuesto por las Unidades Organizacionales.
	F6.	Balanzas certificadas, se cuenta con10 balanzas certificadas para realizar el control de pesos y dimensiones.	D6.	Instancias de coordinación ineficaces entre Direcciones de la Oficina Nacional y las Oficinas Regionales.
	F7.	Normativa operativa de cobro de peaje y control de pesos y dimensiones actualizada.	D7.	Falta de capacitación en atención al cliente, al personal operativo.
	F8.	Canales de comunicación implementados y consolidados.	D8.	Falta de mantenimiento oportuno del equipamiento en las estaciones de peaje y control de pesos y dimensiones
	F9	Atención en Call Center para brindar mejor servicio a los usuarios.		
	F10.	Autonomía de Gestión Administrativa y auto sostenibilidad financiera, Vías Bolivia cuenta con recursos propios para su operatividad.		

2.3.5 Matriz FODA Dinámico:

El resultado del presente análisis debe ser la formulación de metas y estrategias.

Tipo de Estrategias:

- **Estrategias FO (Fortaleza –Oportunidad).** Estas estrategias deben ser ofensivas
- **Estrategias FA (Fortaleza- Amenaza).** Estas estrategias deben ser defensivas
- **Estrategias DO (Debilidad – Oportunidad).** Estas estrategias deben ser Adaptativas
- **Estrategias DA (Debilidad – Amenaza).** Estas estrategias deben ser de supervivencia

A continuación la propuesta de la Matriz FODA:

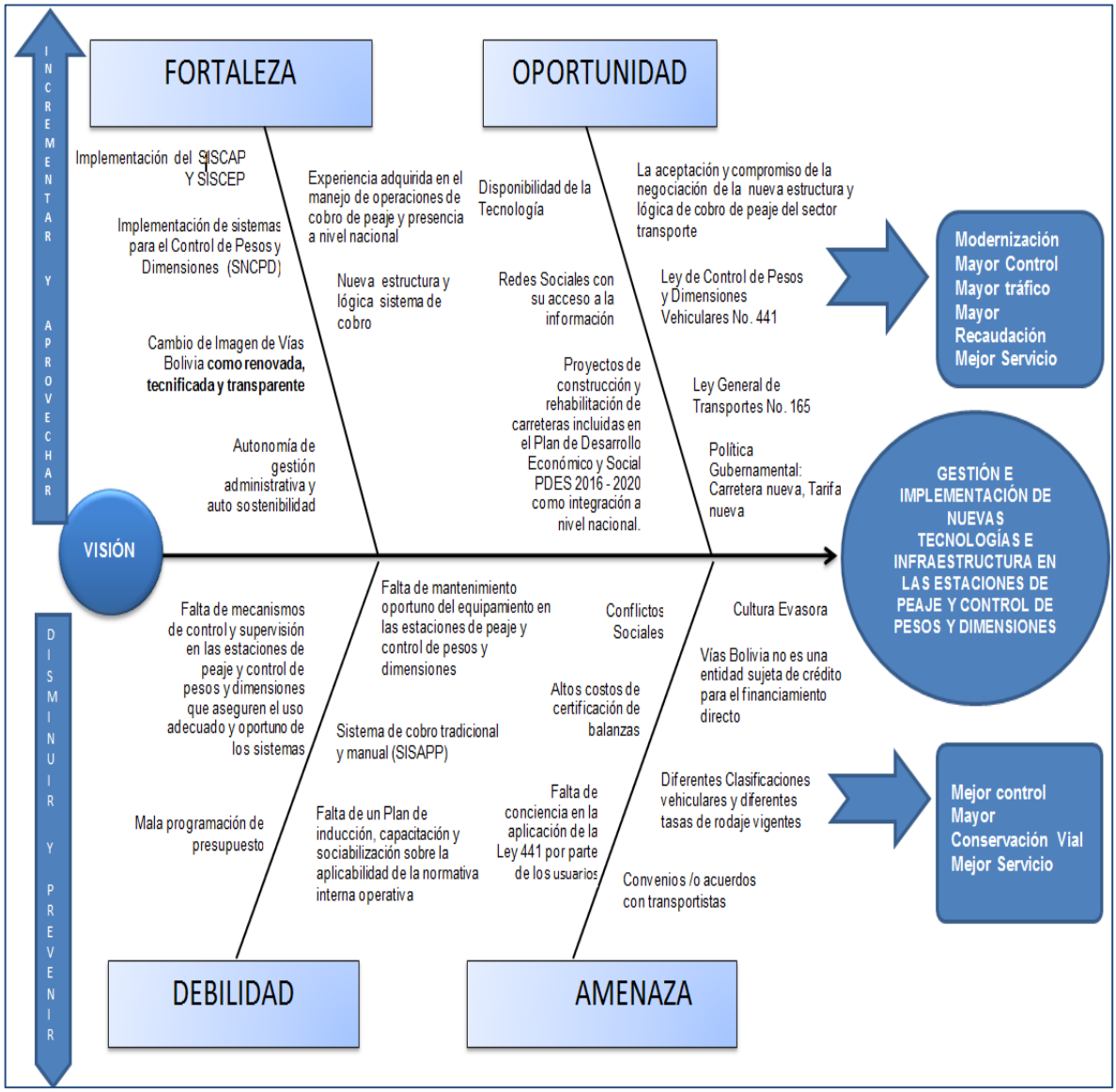
ESTRATEGIAS - FO		ESTRATEGIAS - DO	
Corto Plazo	**Mediado y Largo Plazo**	**Corto Plazo**	**Mediado y Largo Plazo**
Aprovechar de la Nueva Imagen Institucional de Vías Bolivia renovada, tecnificada y transparente. Para difundir y socializar las operaciones de Vías Bolivia en las Redes Sociales Facebook y Twitter.	Posicionamiento de la Imagen Institucional a través de las Redes Sociales, como una entidad transparente con información oportuna para los usuarios.	Realizar un análisis organizacional de la estructura de personal operativa, para cumplir adecuadamente con los procesos operativos de las Oficinas Regionales.	Implementar la nueva estructura organizacional operativa, realizar el seguimiento al cumplimiento de las funciones y verificar si la estructura responde a las necesidades de las Oficinas Regionales.
Mantener con buen funcionamiento el Sistema de Cobro Automatizado de Peaje SISCAP y SISCEP, en los tramos de mayor tráfico Promedio Diario Anual en la RVF, para garantizar el adecuado cobro y control de la tasa de rodaje.	Implementar el Sistema de Cobro de Electrónico de Peaje SISCEP.	Realizar e implementar un procedimiento de coordinación y comunicación entre la Oficina Nacional y Oficinas Regionales, utilizando los canales de comunicación que se encuentran implementados en la entidad.	Evaluar los resultados del procedimiento de coordinación y comunicación entre la Oficina Nacional y Oficinas Regionales.
Aprovechar la aceptación y compromiso de la negociación de la nueva estructura y lógica de cobro de peaje por parte del sector, para mejorar los niveles de recaudación conforme a la experiencia adquirida y presencia institucional a nivel nacional.			
Aprovechar el desarrollo y disponibilidad de tecnologías para mejorar el control de la recaudación y contar con seguridad de las operaciones en las estaciones de Peaje y Control de Pesos y Dimensiones.		Realizar un Plan de Capacitación de personal operativo y administrativo para mejorar los procesos operativos en la estaciones de peaje orientado a la atención del cliente.	Evaluar resultados de la capacitación.
Gestionar e implementar la propuesta de creación, reubicación y eliminación de estaciones de peaje y pesaje para incluir en los proyectos de construcción y rehabilitación de carreteras que se encuentran incluidas en el PDES 2016-2020 como integración a nivel nacional.	Implementar de la propuesta de creación reubicación y eliminación de estaciones de peaje y control de pesos y dimensiones una vez aprobado por la cabeza del sector.		

ESTRATEGIAS - FA		ESTRATEGIAS - DA	
Corto Plazo	**Mediado y Largo Plazo**	**Corto Plazo**	**Mediado y Largo Plazo**
Gestionar Proyectos de Telepeaje para que sean incluidos en el crédito BO-L1095 (ABC-BID) Componente II Programa de Gestión Integral de Activos de Obras Civiles y Seguridad Vial.	Implementar el Proyecto del Sistema de Cobro de Electrónico de Peaje SISCEP en el corredor bioceánico.	Mejorar los procesos de planificación y asignación de presupuesto, para realizar una adecuada programación y ejecución de presupuesto.	Evaluar el cumplimiento de los Programas Operativos Anuales en base a los indicadores de eficacia y eficiencia.
Mejorar lo controles operativos de los Sistemas estratégicos de Vías Bolivia SISCEP - SNCPD, para evitar la cultura evasora que crea resistencia al pago de la tasa de rodaje.		Realizar un Plan de mantenimiento oportuno del equipamiento.	Evaluar el mantenimiento del equipamiento de las estaciones de Peaje y Control de Pesos y Dimensiones.
Aprovechar de los canales de comunicación implementados y consolidados, para prevenir posibles contingencias a causa de los conflictos sociales permanentes y factores climatológicos que afectan a la recaudación.	Contar con Estaciones de Peaje y control de pesos y dimensiones con medidas de seguridad para prevenir los conflictos sociales y los factores climatológicos.	Elaborar procedimiento de mecanismos de control y supervisión en las estaciones de peaje y control de pesos y dimensiones que aseguren el uso adecuado y oportuno de los sistemas.	Implementar Seguimientos y evaluaciones de los procedimientos de control y supervisión en las estaciones de peaje y control de pesos y dimensiones.
Implementar la nueva estructura y lógica sistema de cobro, para lograr mayores recaudaciones y garantizar la trasferencia de recursos para el mantenimiento de las carreteras de la RVF.	Continuar con la estructura y lógica del sistema de cobro, para lograr mayores recaudaciones y garantizar la transferencia de mayores recursos para el mantenimiento de las carreteras de la RVF.		
Gestionar la implementación de la propuesta de Organismo de Inspección para que Vías Bolivia pueda reducir los altos costos de certificación de balanzas y mejorar el Sistema de Control de Pesos y Dimensiones , para cumplir con lo establecido en la Ley No. 441.	Organismo de Inspección Implementado para el buen funcionamiento de las Balanzas certificadas.		
Aprovechar los canales de comunicación externa, para mejorar la imagen institucional y que los usuarios no confundan las atribuciones de Vías Bolivia con las de ABC.	Evaluar la Imagen Institucional a través de los medios de comunicación externa e interna.		

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

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 y Visión 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 para brindar un mejor servicio al usuario.

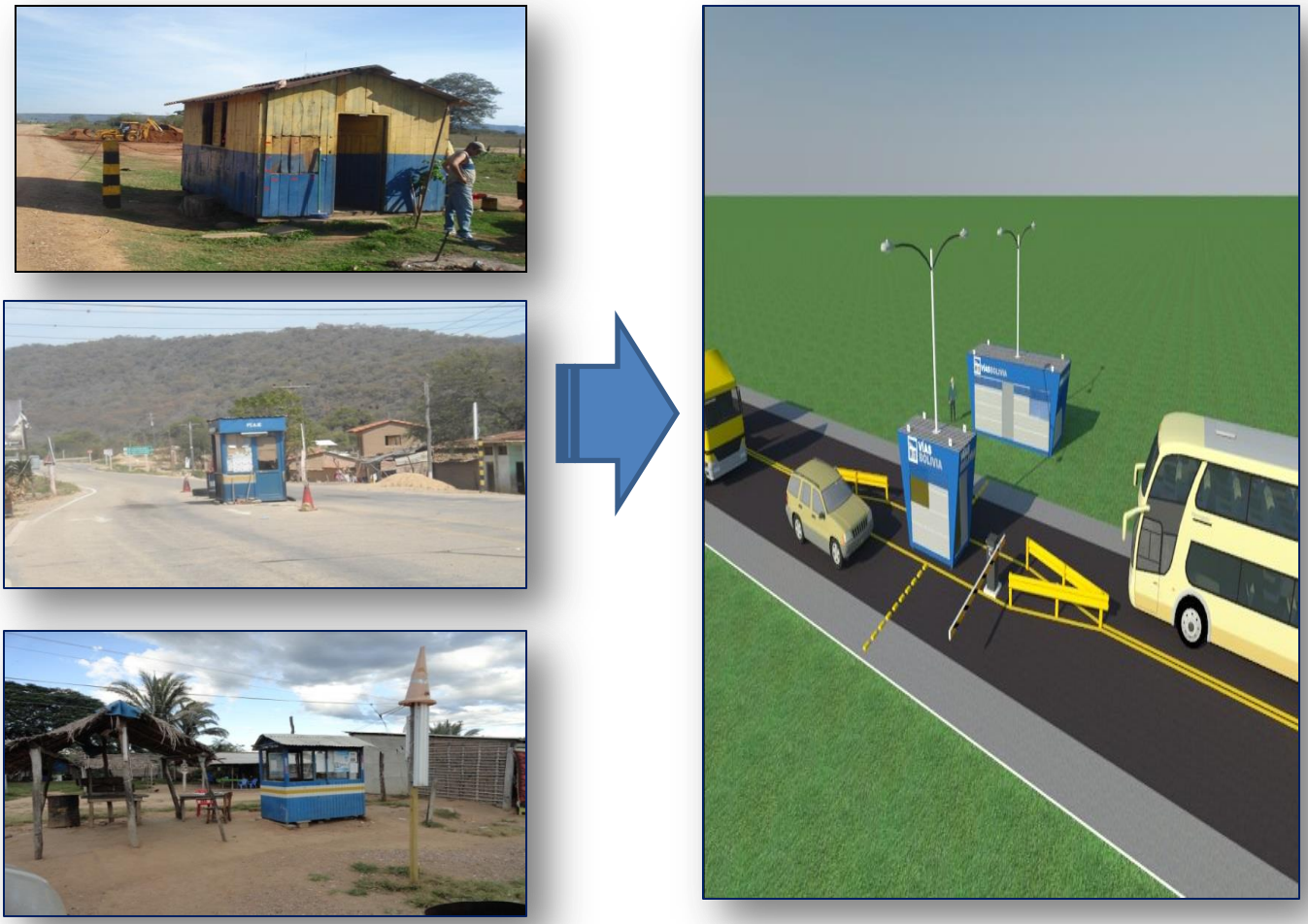


Asimismo el esquema anterior resalta las debilidades y amenazas importantes que se enmarcan en el control de pesos y dimensiones; por lo que se deberá disminuir y prevenir las mismas, como efecto se verá reflejado en un mayor control operativo en control de pesos y dimensiones, mayor Conservación Vial y mejor servicio al usuario.

Por lo anteriormente descrito se debe tomar en cuenta:

1. Continuar con la automatización de las estaciones de Peaje implementando estaciones de peaje con Sistema de Cobro Automatizado de Peaje SISCAP con la respectiva adecuación de infraestructura.

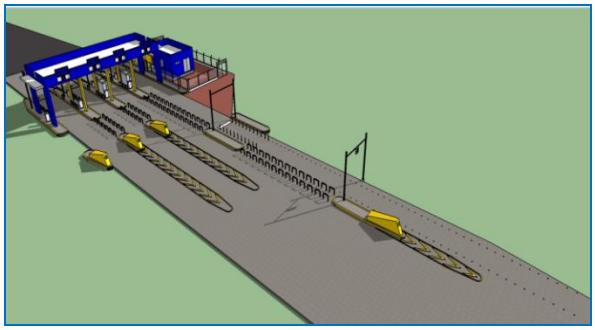
Infraestructura SISAPP a SISCAP

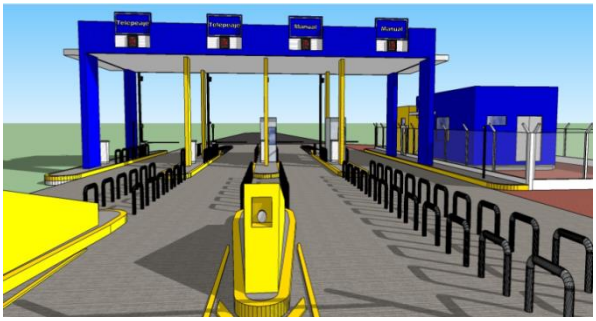


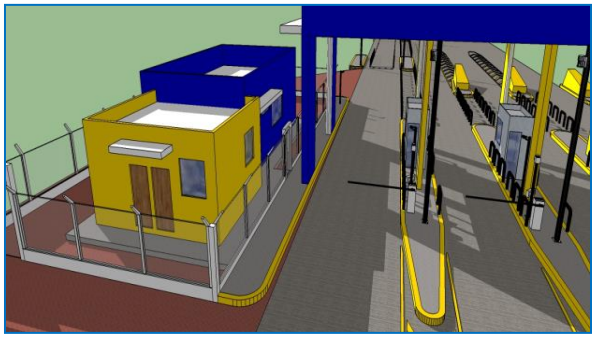
Equipamiento SISAPP a SISCAP

2. Gestionar la infraestructura y equipamiento para implementar estaciones de peaje son Sistema de Cobro Electrónico de Peaje SISCEP

Infraestructura SISCAP a SISCEP

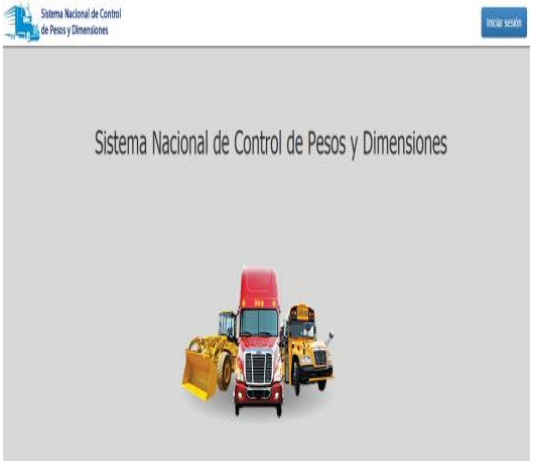






Equipamiento SISCAP a SISCEP

3. Mejorar el Control de Pesos y Dimensiones



3. MARCO ESTRATÉGICO

3.1 PLAN GENERAL DE DESARROLLO ECONÓMICO Y SOCIAL para Vivir Bien (Agenda Patriótica 2025) – PGDE

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). Conduce la planificación integral de del Estado Plurinacional y establece la visión política para la construcción del horizonte del Vivir Bien en armonía y equilibrio con la Madre Tierra.

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.

En este sentido, ante la aprobación de las Directrices de Formulación de Planificación Presupuestaria y los Clasificadores Presupuestarios para el presupuesto de la gestión 2017, Vías Bolivia contempló el Programa Operativo Anual en la estructura de planificación basada en Pilar y Meta, Resultado y Acción del PDES y a la Agenda Patriótica 2025, conforme a la siguiente estructura:

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 transporte en sus diferentes modalidades.

Resultado 53: Conexiones de Capitales de Departamento.

Acción 1: Mejoramiento, mantenimiento y rehabilitación de la infraestructura de la red vial fundamental.

PILAR 2 "Universalización de los Servicios Básicos"

P	M	R	A	Estructura Programática - 2016	
2				Pilar	Universalización de los servicios básicos
2	4			Meta	El 100% de las bolivianas y los bolivianos están integrados a través de sistemas de transporte en sus diferentes modalidades.
2	4	53		Resultado	Conexiones de Capitales de Departamento.
2	4	53	1	Acción	Mejoramiento, mantenimiento y rehabilitación de la infraestructura de la red vial.

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 2016-2020, 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 PEAJE 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 2016 - 2020) establece acciones a mediano plazo, cuyo cumplimiento anual es plasmado en el Programa Operativo Anual (POA) que define objetivos de gestión, productos institucionales, productos de operaciones, actividades y su presupuesto.

En este sentido, de acuerdo al ajuste de objetivos estratégicos 2016 - 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 2015.

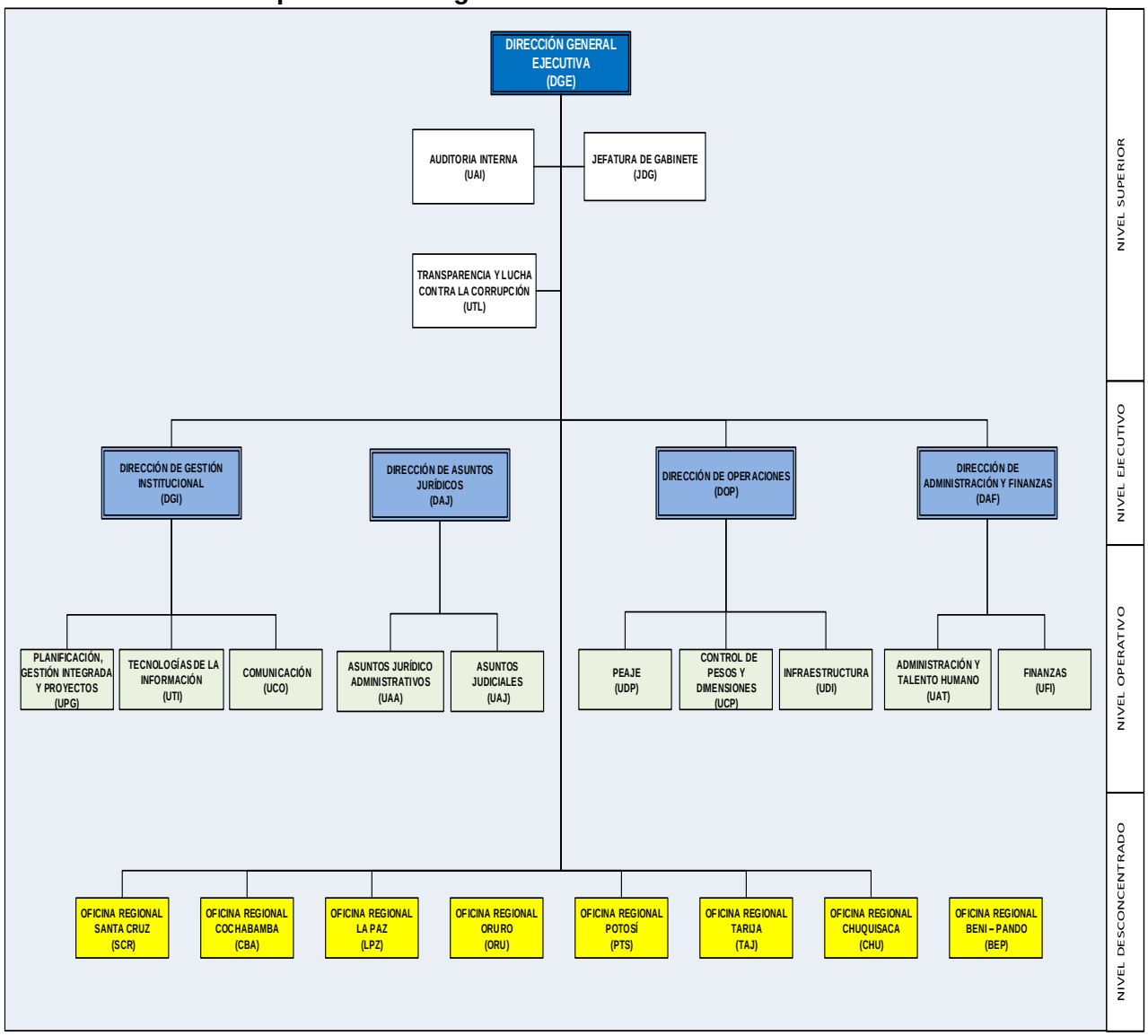
a. Objetivos Estratégicos 2016-2020

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 INFRAESTRUCTURA E IMPLEMENTACIÓN 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 y a un mediano plazo alcanzar la visión de ser una entidad con modernización.

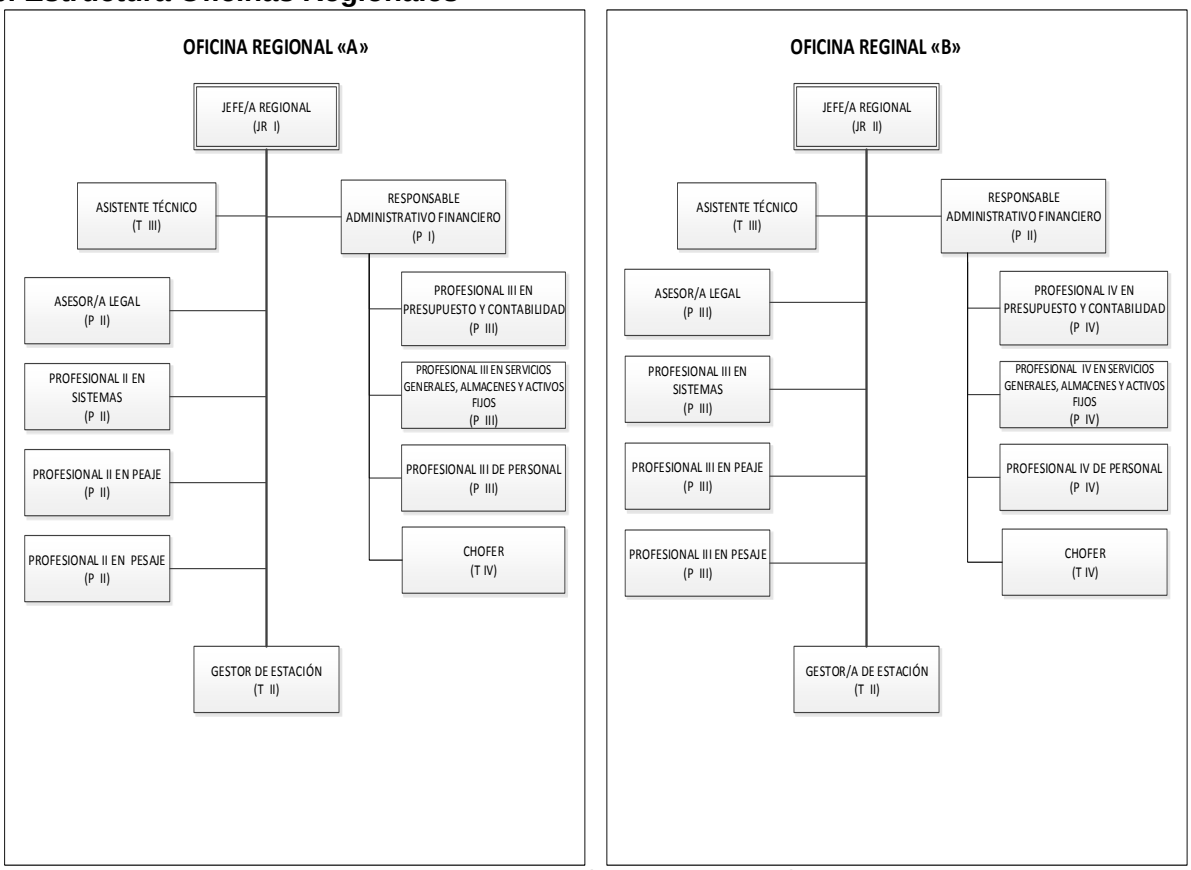
3.2.3 ESTRUCTURA ORGANIZACIONAL

a. Estructura General por Unidad Organizacional



Fuente: Manual de Organización y Funciones Versión No.2.

b. Estructura Oficinas Regionales



Fuente: Manual de Organización y Funciones Versión No.2.

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 – PRESUPUESTO

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

4.3 OBJETIVOS DE GESTIÓN Y PRODUCTOS INSTITUCIONALES

Para la determinación de objetivos de gestión 2017, 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 “Determinación de Objetivos de Gestión Institucionales 2017” en fecha 16 de agosto del año 2016.

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 2017.

Bajo este marco, el Programa Operativo Anual 2017 incluye dos (3) Objetivos de Gestión que se detalla a continuación:

1) **Gestionar e implementar tecnologías de la información e infraestructura adecuada conforme a la nueva estructura y lógica de cobro.**

Este primer objetivo enfatiza a la implementación de la nueva estructura y lógica de cobro de peaje y las gestiones que se realizarán para poner en marcha el funcionamiento de las estaciones de Peaje con las tecnologías de los Sistemas de Cobro automatizados (SISCAP-SISCEP) e infraestructura adecuada para realizar las operaciones. Como resultados esperados se cuenta con los siguientes productos:

- Estaciones de Peaje priorizadas con implementación de tecnologías de la información e infraestructura necesaria.
- Propuesta de Creación, reubicación y eliminación de estaciones de peaje gestionada en los nuevos tramos y rehabilitaciones de carreteras a entregar por la Administradora Boliviana de Carreteras.
- Nueva estructura y lógica de cobro de peaje implementada en los tramos nuevos entregados por la Administradora Boliviana de Carreteras.

2) **Recaudar Bs. 601.596.824 para aportar al mantenimiento y conservación de la Red Vial Fundamental.**

El segundo objetivo hace referencia a la proyección de recaudación y a las actividades operativas que realizan las unidades organizacionales para cumplir con la misión de Vías Bolivia que refiere el administrar el cobro de peaje y el control de pesos y dimensiones vehiculares en la Red Vial Fundamental, los productos esperados son los siguientes:

- Operaciones de cobro de peaje efectuado.
- Administración de gastos de operación, funcionamiento y obligaciones de Vías Bolivia.
- Operaciones de Control de pesos y dimensiones vehiculares efectuado.

3) **Gestionar e implementar Tecnologías de la Información e Infraestructura adecuada para mejorar el control de pesos y dimensiones vehiculares en la RVF.**

Este objetivo hacer referencia a la implementación de tecnologías de la información y gestión de infraestructura para fortalecer el Sistema Integral de Control de Pesos y Dimensiones Vehiculares con la integración de dimensionamiento en las estaciones de mayor flujo vehicular pesado con balanzas certificadas y con enlace satelital, como también la implementación del Organismo de Inspección de acuerdo a los lineamientos del Plan Estratégico Institucional 2016-2020 para la Verificación de Balanzas como facultad de Vías Bolivia de acuerdo a la Ley No.441. Los Productos esperados institucionales son:

- Sistema Nacional de Control de Pesos y Dimensiones Vehiculares Integrado con dimensionamiento.
- Propuesta de Creación, reubicación y eliminación de estaciones de pesaje y puestos de control de pesos y dimensiones vehiculares gestionadas en los nuevos tramos y rehabilitaciones de carreteras a entregar por la Administradora Boliviana de Carreteras.
- Organismo de Inspección Implementado.

4.3.1 Estructura Programática de Gasto 2017

De acuerdo a las Directrices y Clasificadores del Programa Operativo Anual y Anteproyecto Presupuesto de la Gestión 2017, la estructura de gasto se enmarca de la siguiente manera:

OBJETIVO DE GESTIÓN 2017		ESTRUCTURA PROGRAMÁTICA DE GASTO		
COD. OG.	DENOMINACIÓN		COD. EST.PROG.	DENOMINACIÓN DEL PROGRAMA
1	Gestionar e implementar tecnologías de la información e infraestructura adecuada conforme a la nueva estructura y lógica de cobro.	DESARROLLO ECONÓMICO PRODUCTIVO	11 00 00	GESTIÓN DE IMPLEMENTACIÓN DE TECNOLOGÍAS E INFRAESTRUCTURA PARA COBRO DE PEAJE
2	Recaudar Bs. 601.596.824 para aportar al mantenimiento y conservación de la Red Vial Fundamental.		12 00 00	ADMINISTRACIÓN DE GASTOS OPERACIONES, FUNCIONAMIENTO, TRANSFERENCIAS Y OBLIGACIONES DE VÍAS BOLIVIA

3	Gestionar e implementar tecnologías de la información e infraestructura adecuada para mejorar el control de pesos y dimensiones vehiculares en la RVF.		13 00 00	GESTIÓN DE IMPLEMENTACIÓN DE TECNOLOGÍAS E INFRAESTRUCTURA PARA CONTROL DE PESOS Y DIMENSIONES VEHICULARES

4.3.2 Apertura Programática de Gasto por Unidades Organizacionales

Las Unidades Organizacionales que ayudarán al cumplimiento del Objetivo No. 1 tendrán la siguiente estructura programática de presupuesto:

11 00 00 GESTIÓN DE IMPLEMENTACIÓN DE TECNOLOGÍAS E INFRAESTRUCTURA PARA COBRO DE PEAJE					
DA	**APERTURA PROGRAMÁTICA**	**OBJETIVO DE GESTIÓN**	**ACTIVIDADES PROGRAMÁTICAS**	**UNIDADES INVOLUCRADAS**	**DIRECCIÓN**
01	**11 00 01**	**Gestionar e implementar tecnologías de la información e infraestructura adecuada conforme a la nueva estructura y lógica de cobro.**	Implementación de Tecnologías de la Información para las Estaciones de Peaje e Imagen Institucional	UTI - UCO	DGI
	11 00 02		Control de Operaciones de Cobro de Peaje	UDP-UDI	DOP
	11 00 04		Fortalecimiento de la seguridad jurídica	DAJ	DAJ
	11 00 05		Gestión de transparencia lucha contra la corrupción	UTL	DGE
02	**11 00 11**		Gestión Regional Chuquisaca	CHU	OFICINAS REGIONALES
03	**11 00 12**		Gestión Regional La Paz	LPZ	
03	**11 00 13**		Gestión Regional Cochabamba	CBA	
04	**11 00 14**		Gestión Regional Oruro	ORU	
05	**11 00 15**		Gestión Regional Potosí	POT	
06	**11 00 16**		Gestión Regional Tarija	TAJ	
07	**11 00 17**		Gestión Regional Santa Cruz	SCZ	
08	**11 00 18**		Gestión Regional Beni - Pando	BEP	

Las Unidades Organizacionales que ayudarán al cumplimiento del Objetivo No. 2 tendrán la siguiente estructura de presupuesto:

12 00 00 ADMINISTRACIÓN DE GASTOS OPERACIONES, FUNCIONAMIENTO, TRANSFERENCIAS Y OBLIGACIONES DE VÍAS BOLIVIA					
DA	**APERTURA PROGRAMÁTICA**	**OBJETIVO DE GESTIÓN**	**ACTIVIDADES PROGRAMÁTICAS**	**UNIDADES**	**DIRECCIÓN**
01	12 00 01	Recaudar Bs. 601.596.824 para aportar al mantenimiento y conservación de la Red Vial Fundamental.	Tecnologías de la Información, Imagen Institucional, Planificación Institucional y Desarrollo Organizacional	UTI-UCO-UPG	DGI
	12 00 02		Control de Operaciones de Cobro y Control de Pesos y Dimensiones.	UDP-UDI	DOP
	12 00 03		Administración de gastos de Funcionamiento, Transferencias y Obligaciones.	UF-UATH	DAF
	12 00 04		Fortalecimiento de la seguridad jurídica eficiente a través del asesoramiento y defensa de los intereses de Vías Bolivia.	UAA-UAJ	DAJ
	12 00 05		Gestión de Transparencia Lucha contrala Corrupción y Auditoría Interna.	UAI-UTL	DGE
02	12 00 11		Gestión Regional Chuquisaca	CHU	OFICINAS REGIONALES
03	12 00 18		Gestión Regional La Paz	LPZ	
04	12 00 13		Gestión Regional Cochabamba	CBA	
05	12 00 14		Gestión Regional Oruro	ORU	
06	12 00 15		Gestión Regional Potosí	POT	
07	12 00 16		Gestión Regional Tarija	TAJ	
08	12 00 17		Gestión Regional Santa Cruz	SCZ	
09	12 00 12		Gestión Regional Beni - Pando	BEP	

Las Unidades Organizacionales que ayudarán al cumplimiento del Objetivo No. 3 tendrán la siguiente estructura de presupuesto:

13 00 00 GESTIÓN DE IMPLEMENTACIÓN DE TECNOLOGÍAS E INFRAESTRUCTURA PARA CONTROL DE PESOS Y DIMENSIONES VEHICULARES					
DA	**APERTURA PROGRAMÁTICA**	**OBJETIVO DE GESTIÓN**	**ACTIVIDADES PROGRAMÁTICAS**	**UNIDADES**	**DIRECCIÓN**
01	**13 00 01**	**Gestionar e implementar tecnologías de la información e infraestructura adecuada para mejorar el control de pesos y dimensiones vehiculares en la RVF.**	Implementación de Tecnologías de la Información para las Estaciones de Peaje, Organismo de Inspección e Imagen Institucional.	UTI-UCO-UPG	DGI
	13 00 02		Mejoramiento del Control de Pesos y Dimensiones Vehiculares.	UCP-UDI	DOP

Vías Bolivia orientada a cumplir con la misión y visión y enfocada hacia una entidad renovada, tecnificada y trasparente, presenta a continuación la matriz de objetivos:

4.3.3 Matriz de Objetivos de Gestión 2017 y sus ponderaciones

Se presenta a continuación la siguiente Matriz de Objetivos:

OBJETIVOS ESTRATEGICOS	POND. O.G. %	OBJETIVOS DE GESTION	COD. OG.	POND. P.I. %	PRODUCTOS INSTITUCIONALES	INDICADOR	LINEA BASE 2016	META 2017
Recaudar eficientemente la tasa de rodaje en la red vial fundamental a través de la implementación de nuevas tecnologías y gestión de infraestructura	**20**	Gestionar e implementar tecnologías de la información e infraestructura adecuada conforme a la nueva estructura y lógica de cobro	1.1	60	Estaciones de Peaje priorizadas con implementación de tecnologías de la información e infraestructura necesaria.	No. De Estaciones Implementadas con SISCEP	5	6
						No. De Estaciones Implementadas con SISCAP	82	122
			1.2	20	Propuesta de Creación, reubicación y eliminación de estaciones de peaje gestionada en los nuevos tramos y rehabilitaciones de carreteras a entregar por la Administradora Boliviana de Carreteras.	% de Gestiones realizadas ante la Administradora Boliviana de Carreteras	0%	100%
			1.3	20	Nueva estructura y lógica de cobro de peaje implementada en los tramos nuevos entregados por la Administradora Boliviana de Carreteras.	% de Implementación de la Nueva Estructura y lógica de cobro	0%	100%
				100				
	60	Recaudar Bs. 601.596.824 para aportar al mantenimiento y conservación de la Red Vial Fundamental	2.1	50	Operaciones de cobro de peaje efectuado.	Bs. Recaudados	475.908.516	511.449.549
			2.2	30	Administración de gastos de operación, funcionamiento y obligaciones de Vías Bolivia.	% de Ejecución Presupuestaria	81%	100%
			2.3	20	Operaciones de Control de pesos y dimensiones vehiculares efectuado.	No. de Vehículos Controlados	217.150	330.333
						% de Recaudación por Concepto de permisos especiales y Multas por infracciones a la Ley 441	0%	100%
				100				

Realizar eficazmente las operaciones de control de pesos y dimensiones vehiculares en la red vial fundamental a través de la gestión de infraestructura e implementación de nuevas tecnologías	**20**	Gestionar e implementar tecnologías de la información e infraestructura adecuada para mejorar el control de pesos y dimensiones vehiculares en la RVF	3.1	60	Sistema Nacional de Control de Pesos y Dimensiones Vehiculares Integrado con dimensionamiento.	No. De estaciones con SNCPD integrados con dimensionamiento	0	5
			3.2	10	Propuesta de Creación, reubicación y eliminación de estaciones de pesaje y puestos de control de pesos y dimensiones vehiculares gestionadas en los nuevos tramos y rehabilitaciones de carreteras a entregar por la Administradora Boliviana de Carreteras.	% de Gestiones realizadas ante la Administradora Boliviana de Carreteras	0%	100%
			3.3	30	Organismo de Inspección Implementado	% de Implementación del Organismo de Inspección	0%	25%
				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. REPORTES SIGEP