PLAN OPERATIVO ANUAL POA 2018

COMPATIBILIZADO

SISTEMA DE PROGRAMACION DE OPERACIONES DIRECCIÓN DE GESTIÓN INSTITUCIONAL UNIDAD DE PLANIFICACIÓN, GESTIÓN INTEGRADA Y PROYECTOS

	NOMBRE Y CARGO	FECHA	FIRMA
COMPATIBILIZADO	Jhovana Aliaga Mamani **PROFESIONAL EN PLANIFICACIÓN**		15/03/2018
REVISADO	Andrea Llano Tapia **JEFE DE PLANIFICACIÓN, GESTIÓN INTEGRADA Y PROYECTOS**		15/03/2018
REVISADO	Fernando Tarifa Rodríguez **DIRECTOR DE GESTIÓN INSTITUCIONAL**		15/03/2018
APROBADO	Liz Pérez Cautín **DIRECTORA GENERAL EJECUTIVA**		10/4/2018

CONTENIDO

1. ANTECEDENTES 3

2. MARCO LEGAL ESTRATÉGICO 3

2.1. BASE LEGAL DE CREACIÓN 3

2.2. BASE LEGAL DE IMPLEMENTACIÓN DEL POA 4

2.3. ANÁLISIS DE LA SITUACIÓN 4

2.3.1. Matriz FODA 5

2.4. ANÁLISIS PERCEPCIÓN INTRAINSTITUCIONAL PARA LA TOMA DE DECISIONES 7

3. MARCO ESTRATÉGICO 10

3.1. PLAN GENERAL DE DESARROLLO ECONÓMICO Y SOCIAL para VIVIR BIEN (Agenda Patriótica 2025) – PGDES 10

3.2. PLAN SECTORIAL DESARROLLO INTEGRAL para VIVIR BIEN – PSDI 11

3.3. PLAN ESTRATÉGICO INSTITUCIONAL 13

3.3.1. Misión, Visión, Valores 13

3.3.2. Acciones de Mediano Plazo 14

3.3.3. Estructura Organizacional 15

4. PLAN OPERATIVO ANUAL 2018 16

4.1. RESPONSABLE DE LA ELABORACIÓN DEL PLAN DE OPERACIONES ANUAL 16

4.2. ARTICULACIÓN POA – PRESUPUESTO 17

4.3. ACCIONES DE CORTO PLAZO Y PRODUCTOS INSTITUCIONALES ESPERADOS 17

4.3.1. Estructura Programática de Gasto 2018 19

4.3.2. Apertura Programática de Gasto por Unidades Organizacionales 19

4.4. PRODUCTOS DE ÁREA Y ACTIVIDADES POR UNIDAD ORGANIZACIONAL 23

5. ANEXOS 23

PLAN OPERATIVO ANUAL GESTIÓN 2018

1. ANTECEDENTES

El Plan Operativo Anual POA 2018 de Vías Bolivia Administradora de Rodaje y Pesaje responde a la ruta estratégica institucional establecida en el Plan Estratégico Institucional PEI 2016-2020, mismo que se enmarca en el Plan de Desarrollo Económico y Social PDES 2016-2020 y en el Plan de Desarrollo Sectorial Integral de Transporte.

La metodología de elaboración del POA 2018 buscó la coordinación con todas las áreas y unidades organizacionales de la Oficina Nacional como también las Oficinas Regionales expresado a través de Productos y Actividades de área que dan como resultado las Acciones a Corto Plazo anteriormente denominados Objetivos de Gestión, así también las Acciones de Mediano Plazo anteriormente denominados Objetivos Estratégicos.

El Plan Operativo Anual de Vías Bolivia como herramienta de corto plazo orienta a una "Gestión por Resultados" para lo cual se establecieron indicadores verificables, metas, responsables, mismos que se describirán en el presente documento.

Una correcta planificación y una adecuada vinculación de cada actividad con el presupuesto facilitan 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 Plan Operativo Anual 2018 se describe a continuación:

- Ley No. 777 de 25 de enero de 2016, que aprueba la Ley del Sistema de Planificación Integral del Estado (SPIE).
- Decreto Supremo No. 3246 de las Normas Básicas del Sistema de Programación de Operaciones, establece el proceso de formulación del Plan Operativo Anual y las responsabilidades para la elaboración, aprobación y ejecución en cada entidad pública bajo el nuevo modelo referencial el Reglamento Específico del Sistema de Programación de Operaciones fue remitido al Órgano Rector para su aprobación mediante cite VB/DGI/2018-0014 de fecha 6 de febrero de 2018.

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, veraz y verificable, tomando en cuenta todos aquellos factores que pueden influir en el logro de las acciones de corto plazo planteadas.

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 Unidad de Planificación, Gestión Integrada y Proyectos en reunión de Directores y Jefes de Unidad en fecha 15 de agosto del 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 acciones a corto plazo.

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 las Acciones de Mediano Plazo.

2.3.1. 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 2017.

Cuadro No. 1 "Matriz FODA"

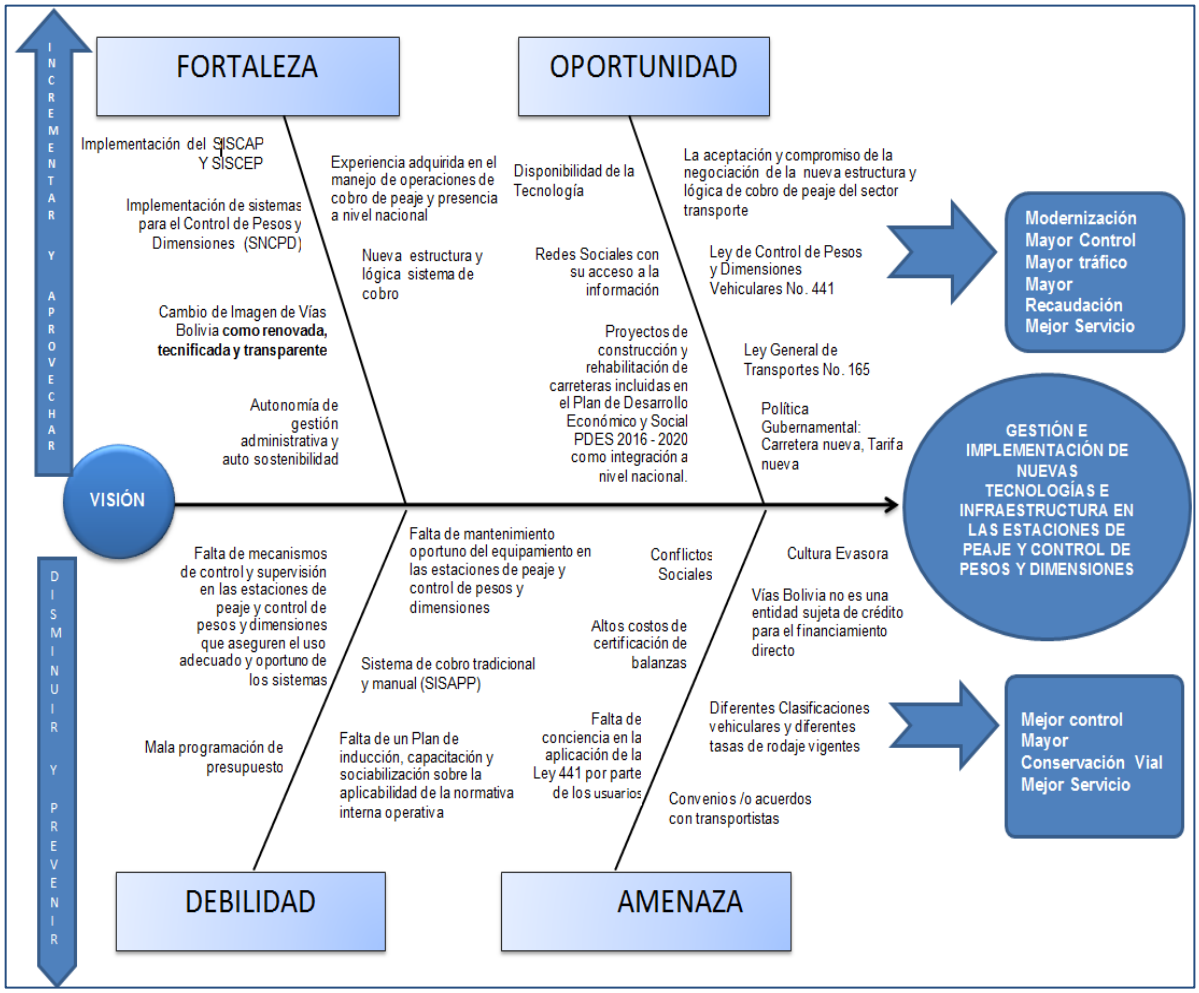
	OPORTUNIDADES		AMENAZAS	
	¿Qué oportunidades nos ofrece el medio?		**¿Cuáles son las amenazas que se encuentran en el medio?**	
ANÁLISIS EXTERNO	O1.	Proyectos de construcción y rehabilitación de carreteras incluidas en el Plan de Desarrollo Económico y Social PDES 2016 - 2020 como integración a nivel nacional.	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.	El Plan Sectorial de Desarrollo Integral del Sector Transporte.	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.	La Ley General de Transporte No. 165,	A3.	Cultura Evasora.
	O4.	La Ley de Control de Pesos y Dimensiones Vehiculares No. 441 el cobro de multas por infracción.	A4.	Conflictos sociales permanentes y factores climatológicos que afectan a la recaudación de cobro de peaje y al control de pesos y dimensiones.
	O5.	Desarrollo y disponibilidad de nuevas tecnologías	A5.	Carreteras en mal estado por falta de mantenimiento.
	O6.	Las Redes Sociales con su acceso a la información.	A6.	El Decreto Reglamentario de la Ley 441 aún no se encuentra aprobado.
	O7.	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.	A7.	Tasa de rodaje desactualizada a la economía regional, categorización vehicular y tarifarios obsoletos a nivel nacional.
	O8.	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.	A8.	Incremento de los costos de construcción y mantenimiento vial que no es acompañada de una actualización de la tasa de rodaje.

	FORTALEZAS		DEBILIDADES	
	¿En qué somos fuertes? ¿Que estamos haciendo bien?		**¿En qué somos débiles? ¿Que estamos haciendo mal? ¿Que no estamos haciendo?**	
ANÁLISIS INTERNO	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.	Continuo mejoramiento de la infraestructura en las estaciones de cobro de peaje	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.	Autonomía de Gestión Administrativa y auto sostenibilidad financiera, Vías Bolivia cuenta con recursos propios para su operatividad.	D7.	Falta de capacitación en atención al cliente, al personal operativo.
	F8.	Instalación y cableado de la Estación Terminal VSAT Banda Ku, el cual es una comunicación satelital directa con los servidores de la Oficina Nacional	D8.	Falta de mantenimiento oportuno del equipamiento en las estaciones de peaje y control de pesos y dimensiones

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.

Figura No. 1 "Diagrama de Pescado"



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 las siguientes acciones:

1. Automatizar las estaciones, implementando en las estaciones de peaje el Sistema de Cobro Automatizado de Peaje (SISCAP), con la respectiva adecuación de infraestructura.

Figura No. 2 "Mantenimiento de la Infraestructura SISAPP a SISCAP"

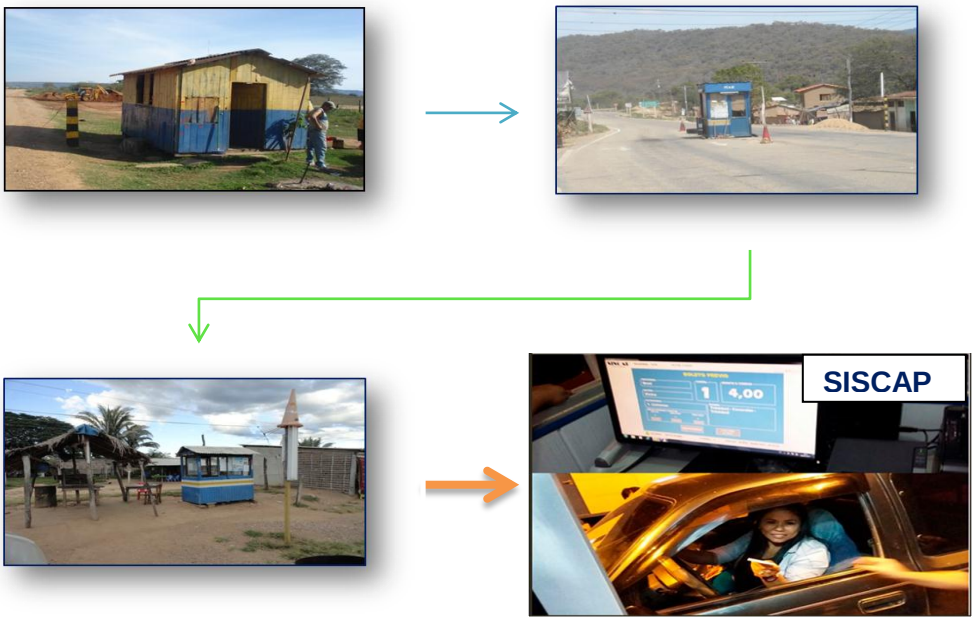
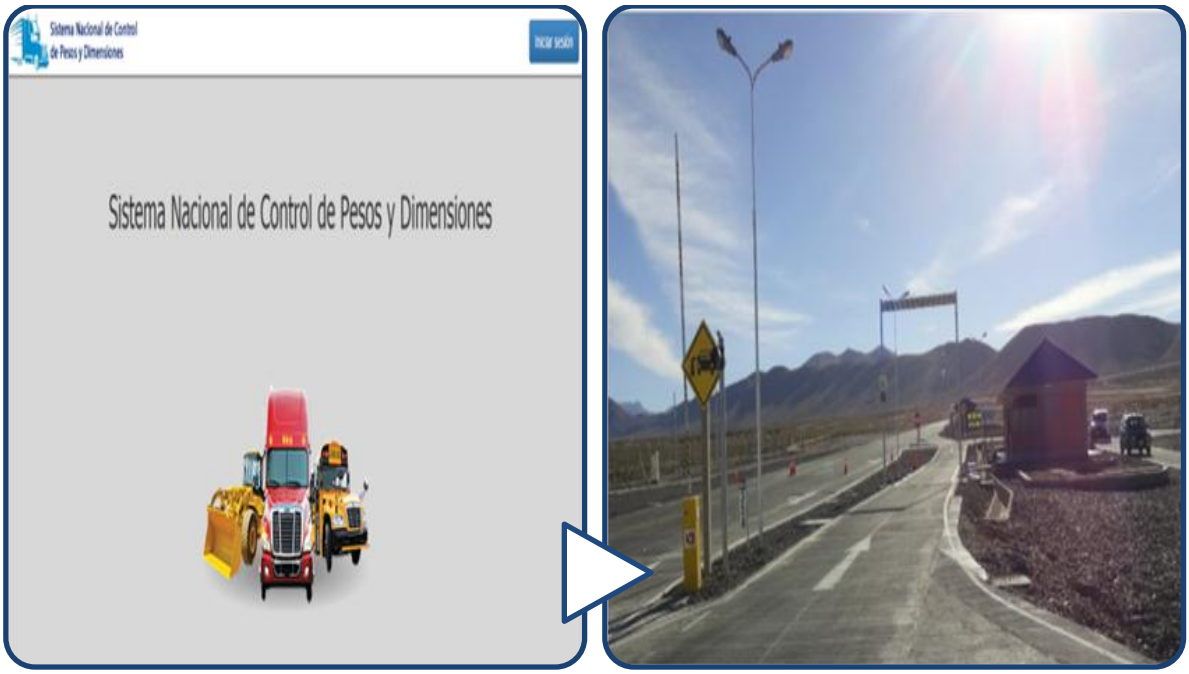


Figura No. 3 "Implementación y equipamiento SISAPP a SISCAP"

3. Mejorar el Control de Pesos y Dimensiones

Figura No. 4 "Control Vehicular"



3. MARCO ESTRATÉGICO

3.1. PLAN GENERAL DE DESARROLLO ECONÓMICO Y SOCIAL para VIVIR BIEN (Agenda Patriótica 2025) – PGDES

Es la máxima directriz para el diseño y la aplicación de las políticas y donde se expresan las acciones de largo plazo, metas y lineamientos que se requieren implementar para alcanzar la visión de desarrollo del país en un largo plazo. Conduce la planificación integral del Estado Plurinacional y establece la visión política para la construcción del horizonte del Vivir Bien en equilibrio y armonía con la Madre Tierra.

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

Cuadro No. 2 "Pilares Agenda Patriótica"

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 2018, Vías Bolivia contempló el Plan Operativo Anual en la estructura de planificación

basada en *Pilar, Meta, Resultado y Acción* del PDES y a la Agenda Patriótica 2025, conforme a la siguiente estructura:

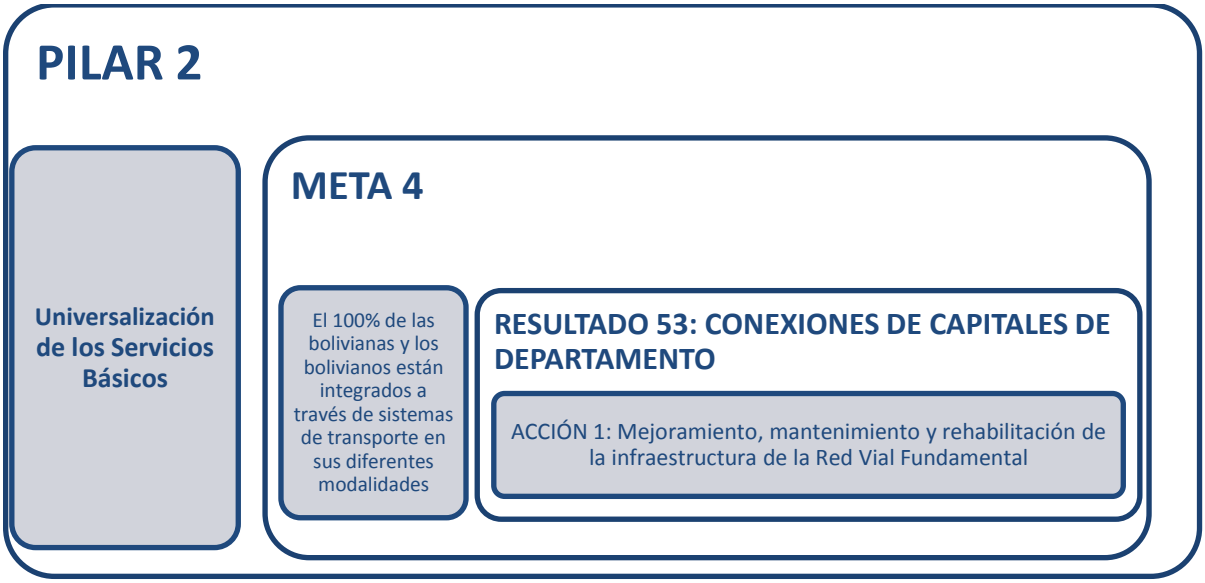
Pilar 2: Universalización de los Servicios Básicos, que indica que es obligación del Estado garantizar al pueblo boliviano la universalización del acceso a estos servicios en condiciones de equidad, así mismo es fundamental que dichos servicios básicos sean proporcionados considerando el equilibrio y 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.

Cuadro No. 3 "Lineamiento de la entidad a la Agenda Patriótica"



3.2. PLAN SECTORIAL DESARROLLO INTEGRAL para VIVIR BIEN – PSDI

El Plan Sectorial de Desarrollo Integral – Sector Transporte tiene como principal tarea la mejora e integración del sistema de transporte nacional en todas sus modalidades (caminera, ferroviaria, aeronáutica, fluvial y lacustre), promoviendo el desarrollo y la ampliación de mercados para la producción boliviana. Estableciendo la distribución

geográfica de integración: Integración Norte, Integración Oeste – Este de Integración Sur, este último en la actualidad el más desarrollado además de concentrar el mayor volumen de tráfico, a razón de que por esta ruta transita la mayor producción destinada al comercio internacional.

Dentro de sus principales acciones se encuentran la construcción, mejoramiento, mantenimiento y rehabilitación de carreteras, que permitan la integración interna y externa hacia los países vecinos, desarrollando corredores de exportación y caminos hacia los centros productivos y accesos fundamentales para la integración del país.

Vías Bolivia, participa en el Plan Sectorial de Desarrollo Integral en el Resultado 6.

Cuadro No. 4 "Acciones por Entidad según el PSDI"

ACCIONES	ENTIDADES	2016	2017	2018	2019	2020
RESULTADO 6: Conexiones de Capitales por Departamento						
Construcción, mejoramiento y mantenimiento de la infraestructura de la red vial fundamental	Administradora Boliviana de Carretera VIAS BOLIVIA	10%	30%	20%	20%	20%

Cuadro No. 5 "Fuente de poder según el PSDI"

ACTORES QUE SE VINVULAN DIRECTAMENTE CON EL MOPSV	FUENTES DE PODER DEL ACTOR	DEFINICIONES DEL INTERES O RIESGO/BENEFICIO QUE TIENE EL ACTOR SOBRE EL MOPSV	ACTOR	SIGLA
Administradora Boliviana de Carreteras	Brazo operativo para la Construcción, mantenimiento, refacción del transporte terrestre de la RVF	Alineamiento con las políticas sectoriales de transporte terrestre, en el marco de la CPE	Administradora Boliviana de Carreteras	ABC
Vías Bolivia	Brazo operativo que como descentralizada de la ABC, es responsable de la administración del peaje, control de pesos y dimensiones de la RVF	Fortalecimiento institucional para mejorar servicios prestados	Vías Bolivia	VoBo

3.3. PLAN ESTRATÉGICO INSTITUCIONAL

En el marco del Plan de Desarrollo Económico Social PDES y los lineamientos de la Agenda Patriótica, se desprende el Plan Estratégico Institucional 2016-2020, donde se define el direccionamiento estratégico estableciendo, la misión, visión y valores de Vías Bolivia.

3.3.1. Misión, Visión, Valores

a. Misión **Figura No. 5 "Misión Vías Bolivia"**

b. Visión **Figura No 6 "Visión Vías Bolivia"**

c. Valores **Figura No. 7 "Valores Vías Bolivia"**

3.3.2. Acciones de Mediano Plazo

El Plan Estratégico Institucional (PEI 2016 - 2020) establece acciones a mediano plazo, cuyo cumplimiento anual es plasmado en el Plan Operativo Anual (POA) que define Acciones de Corto Plazo, productos institucionales, productos de operaciones, actividades y su presupuesto.

En este sentido, de acuerdo al ajuste de las Acciones de Mediano Plazo 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. Acciones de Mediano Plazo 2016-2020

Figura No. 8 "Acciones de Mediano Plazo Vías Bolivia"

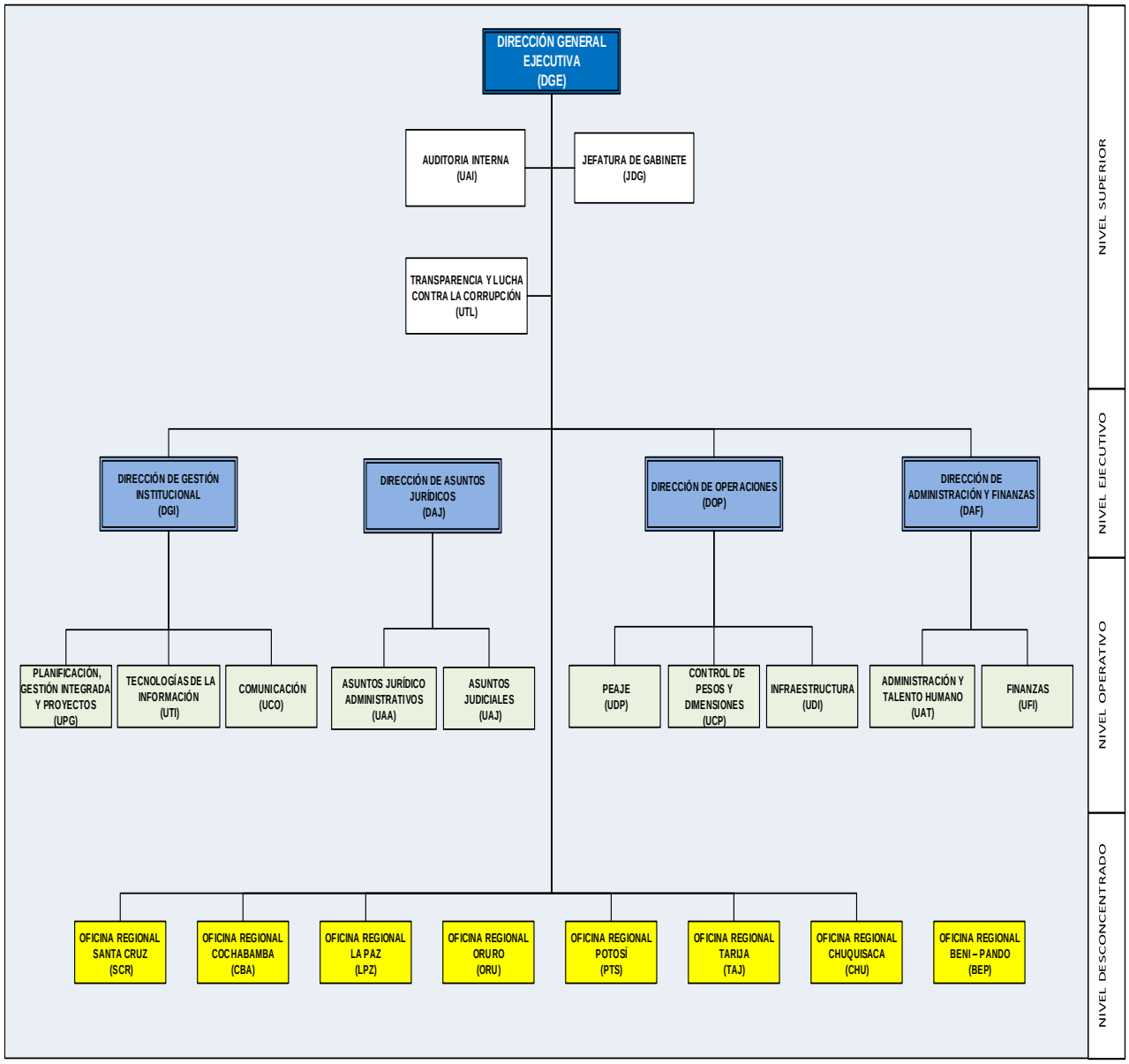
Se establece la determinación de las Acciones de Mediano Plazo, en base al Decreto de Creación de Vías Bolivia, enfatizando las funciones de Vías Bolivia que son: *Administrar la tasa de rodaje y Controlar los Pesos y Dimensiones Vehiculares en la Red Vial Fundamental* interrelacionándolas con la implementación de nuevas tecnologías y

gestionando infraestructura para incrementar la eficiencia y a un mediano plazo alcanzar la visión de ser una entidad con modernización.

3.3.3. Estructura Organizacional

a. Estructura General por Unidad Organizacional

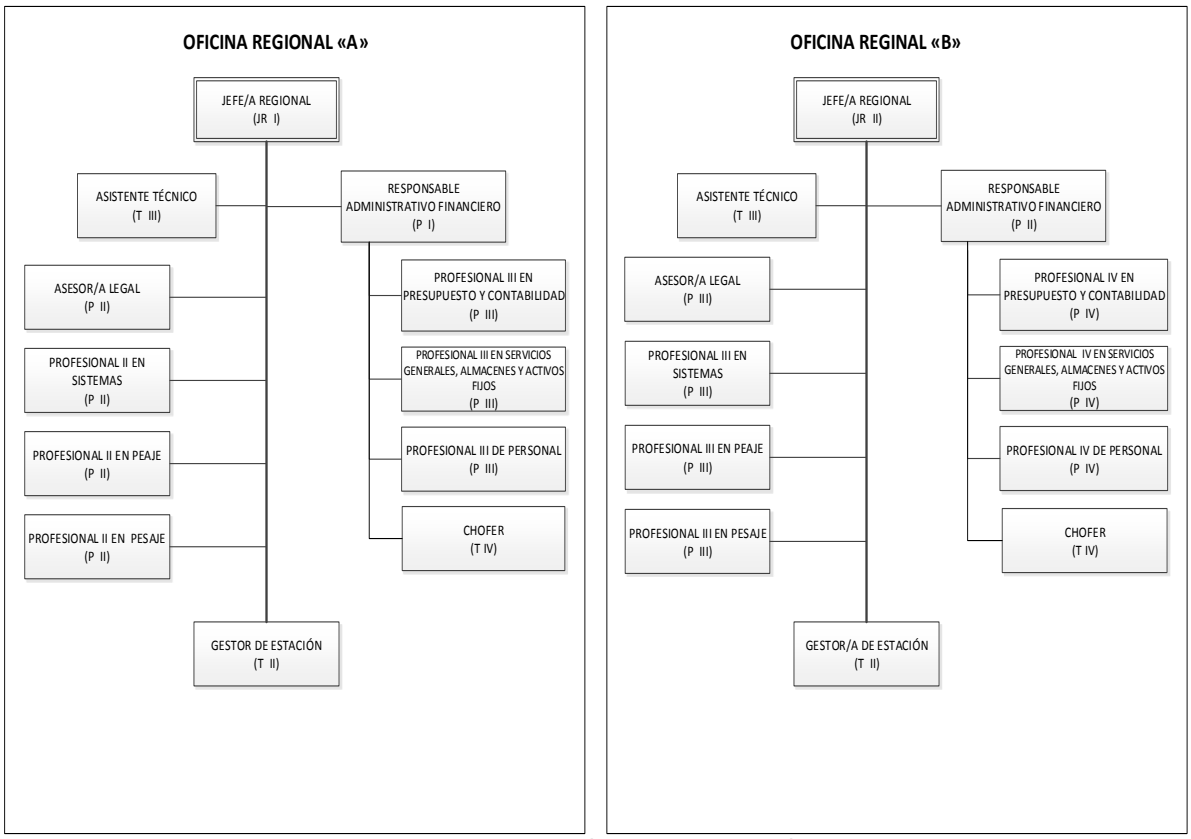
Figura No. 9 "Estructura Oficina Nacional"



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

b. Estructura Oficinas Regionales

Figura No. 10 "Estructura Oficina Regional"



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

4. PLAN OPERATIVO ANUAL 2018

El Plan Operativo Anual se articula con el Presupuesto Anual, vinculando una a una las acciones de corto plazo con los programas correspondientes de la estructura programática del presupuesto.

4.1. RESPONSABLE DE LA ELABORACIÓN DEL PLAN DE OPERACIONES ANUAL

La formulación, ejecución, seguimiento y evaluación del Plan Operativa Anual de Vías Bolivia es responsabilidad de la Máxima Autoridad Ejecutiva (MAE), y de todos los servidores públicos involucrada, en el ámbito de sus funciones.

La aprobación del Plan Operativo Anual es responsabilidad de la Máxima Autoridad Ejecutiva.

4.2. ARTICULACIÓN POA – PRESUPUESTO

El formulario de Articulación POA – Presupuesto, es un instrumento en el que se articulan las acciones de mediano plazo del PEI con las acciones de corto plazo, periodos de ejecución, indicadores, estructura programática, sector económico y programación ejecución trimestral.

El Plan de Operaciones Anual se articulará con el presupuesto, vinculado los procesos productivos con las Categorías Programáticas del Presupuesto.

4.3. ACCIONES DE CORTO PLAZO Y PRODUCTOS INSTITUCIONALES ESPERADOS

Para la determinación de las Acciones de Corto Plazo 2018, 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 2018"*** se sostuvo la Reunión de Directorio - 15 de agosto – Lunes 28 de agosto en reunión de Directorio se define los lineamientos para la gestión 2018 en base a la coyuntura actual y lineamientos del Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda.

El Plan Anual Operativo, se realizará bajo el concepto de Planificación por Unidades Organizacionales y sus operaciones, las mismas ayudarán a cumplir las Acciones de Corto Plazo plasmados para la gestión 2018.

Bajo este marco, el Plan Operativo Anual 2018 incluye tres (3) Acciones de corto Plazo que se detalla a continuación:

I. IMPLEMENTAR 10 ESTACIONES DE PEAJE CON MEJORA DE INFRAESTRUCTURA Y TECNOLOGÍA PARA INCREMENTAR EL COBRO DE PEAJE EN LA RED VIAL FUNDAMENTAL AL 31 DE DICIEMBRE DE 2018

Esta primera acción enfatiza a la implementación tecnologías e infraestructura en las estaciones de peaje y las gestiones que se realizaran para poner en marcha el funcionamiento del Sistema de Cobro Automatizado de Peaje. Como resultados esperados se cuenta con los siguientes productos:

a. 10 Estaciones de Peaje existentes implementadas con tecnología mejorada e infraestructura adecuada en la Red Vial Fundamental al 2018.
b. 8 Propuestas de creación, reubicación y eliminación de estaciones de peaje, realizables y viables bajo la normativa Interna de Vías Bolivia al 2018.

Esta acción de corto plazo tiene sus propios indicadores, que son medibles, así también son concretos, sencillos y específicos.

II. RECAUDAR Bs535.466.794 POR CONCEPTO DE COBRO DE PEAJE, PARA APORTAR AL MANTENIMIENTO DE LA RED VIAL FUNDAMENTAL AL 31 DE DICIEMBRE DE 2018

La segunda acción hace referencia a la proyección de recaudación por concepto de cobro de peaje 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:

a. Bs535.466.794 recaudados por concepto de cobro de peaje, el 83% se aportó al mantenimiento de la Red Vial Fundamental al 2018.
b. Administración oportuna de gastos de operación, funcionamiento y obligaciones en peaje de Vías Bolivia al 2018

Esta acción de corto plazo tiene sus propios indicadores, que son medibles, así también son concretos, sencillos y específicos.

III. CONTROLAR 531.357 VEHICULOS PESADOS, POR CONCEPTO DE PESOS Y DIMENSIONES, PARA APORTAR A LA CONSERVACION DE LA RED VIAL FUNDAMENTAL AL 31 DE DICIEMBRE DE 2018

Esta tercera acción hacer referencia al control de vehículos pesados a través de mejoras de tecnologías de la información y gestión de infraestructura para fortalecer el Sistema Integral de Control de Pesos y Dimensiones Vehiculares en las estaciones de mayor flujo vehicular pesado con balanzas certificadas y con enlace satelital, como también el Plan de 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:

a. 531.357 vehículos controlados por pesos y dimensiones en la Red Vial Fundamental.
b. Administración oportuna de gastos de operación, funcionamiento y obligaciones de Vías Bolivia al 2018.
c. 14 Balanzas Certificadas, para garantizar los procesos de control y emisión de multas de la Ley 441
d. Plan de Implementación socializado del Organismo de Inspección al 2018.

Esta acción de corto plazo tiene sus propios indicadores, que son medibles, así también son concretos, sencillos y específicos.

4.3.1. Estructura Programática de Gasto 2018

De acuerdo a las Directrices y Clasificadores del Plan Operativo Anual y Anteproyecto Presupuesto de la Gestión 2018, la estructura de gasto se enmarca de la siguiente manera:

Cuadro No. 6 "Estructura Programática de Gasto 2018"

ACCION DE CORTO PLAZO 2018		ESTRUCTURA PROGRAMÁTICA DE GASTO		
COD. OG.	DENOMINACIÓN		COD. EST.PROG.	DENOMINACIÓN DEL PROGRAMA
1	IMPLEMENTAR 10 ESTACIONES DE PEAJE CON MEJORA DE INFRAESTRUCTURA Y TECNOLOGIA, PARA INCREMENTAR EL COBRO DE PEAJE EN LA RED VIAL FUNDAMENTAL AL 31 DE DICIEMBRE DE 2018	DESARROLLO ECONÓMICO PRODUCTIVO	11 00 00	IMPLEMENTACIÓN DE MEJORAS TECNOLOGÍAS E INFRAESTRUCTURA PARA COBRO DE PEAJE
2	RECAUDAR BS535.466.794 POR CONCEPTO DE COBRO DE PEAJE, PARA APORTAR AL MANTENIMIENTO DE LA RED VIAL FUNDAMENTAL AL 31 DE DICIEMBRE DE 2018		12 00 00	ADMINISTRACIÓN DE GASTOS OPERACIONES, FUNCIONAMIENTO, TRANSFERENCIAS Y OBLIGACIONES DE VÍAS BOLIVIA
3	CONTROLAR 531.357 VEHICULOS PESADOS, POR CONCEPTO DE PESOS Y DIMENSIONES, PARA APORTAR A LA CONSERVACION DE LA RED VIAL FUNDAMENTAL AL 31 DE DICIEMBRE DE 2018		13 00 00	IMPLEMENTACIÓN DE MEJORAS DE TECNOLOGÍAS DE INFRAESTRUCTURA PARA CONTROL DE PESOS Y DIMENSIONES VEHICULARES

4.3.2. Apertura Programática de Gasto por Unidades Organizacionales

Lograr el cumplimiento de sus planes, programas y presupuestos en concordancia con las políticas prescritas y con las acciones y metas propuestas.

Las unidades organizacionales que ayudarán al cumplimiento de la Acción a Corto Plazo N° 1 tendrán la siguiente estructura programática de presupuesto:

Cuadro No. 7 "Apertura Programática de Gasto 2018 por Unidades Organizacionales"

11 00 00 IMPLEMENTACIÓN DE MEJORAS TECNOLOGÍAS E INFRAESTRUCTURA PARA COBRO DE PEAJE					
DA	**APERTURA PROGRAMÁTICA**	**ACCION DE CORTO PLAZO**	**ACTIVIDADES PROGRAMÁTICAS**	**UNIDADES INVOLUCRADAS**	**DIRECCIÓN**
01	11 00 01	IMPLEMENTAR 10 ESTACIONES DE PEAJE CON MEJORA DE INFRAESTRUCTURA Y TECNOLOGIA, PARA INCREMENTAR EL COBRO DE PEAJE EN LA RED VIAL FUNDAMENTAL AL 31 DE DICIEMBRE DE 2018	Tecnologías de la Información para las Estaciones de Peaje e Imagen Institucional	UTI - UCO	DGI
	11 00 02		Control de Operaciones de Peaje	UDP-UDI	DOP
	11 00 04		Fortalecimiento de la seguridad jurídica eficiente a través del asesoramiento y defensa de los intereses de Vías Bolivia.	DAJ	DAJ
	11 00 05		Gestión de Transparencia Lucha Contra La Corrupción	UTL	DGE
02	11 00 06		Gestión Regional Chuquisaca	CHU	OFICINAS REGIONALES
03	11 00 07		Gestión Regional La Paz	LPZ	
04	11 00 08		Gestión Regional Cochabamba	CBA	
05	11 00 09		Gestión Regional Oruro	ORU	
06	11 00 10		Gestión Regional Potosí	POT	
07	11 00 11		Gestión Regional Tarija	TAJ	
08	11 00 12		Gestión Regional Santa Cruz	SCZ	
09	11 00 13		Gestión Regional Beni - Pando	BEP	

Las Unidades Organizacionales que ayudarán al cumplimiento de la Acción a Corto Plazo N° 2 tendrán la siguiente estructura de presupuesto:

Cuadro No. 8 "Apertura Programática de Gasto 2018 por Unidades Organizacionales"

12 00 00 ADMINISTRACIÓN DE GASTOS OPERACIONES, FUNCIONAMIENTO, TRANSFERENCIAS Y OBLIGACIONES DE VÍAS BOLIVIA					
DA	**APERTURA PROGRAMÁTICA**	**ACCION DE CORTO PLAZO**	**ACTIVIDADES PROGRAMÁTICAS**	**UNIDADES INVOLUCRADAS**	**DIRECCIÓN**
01	12 00 01	RECAUDAR BS535.466.794 POR CONCEPTO DE COBRO DE PEAJE, PARA APORTAR AL MANTENIMIENTO DE LA RED VIAL FUNDAMENTAL AL 31 DE DICIEMBRE DE 2018	Funcionamiento DGI	UTI-UCO-UPG	DGI
	12 00 02		Funcionamiento DOP	UDP-UDI	DOP
	12 00 03		Funcionamiento DAF	UF-UATH	DAF
	12 00 04		Funcionamiento DAJ	UAA-UAJ	DAJ
	12 00 05		Funcionamiento DGE	UAI-UTL	DGE
02	12 00 06		Funcionamiento Peaje Regional Chuquisaca	CHU	OFICINAS REGIONALES
03	12 00 07		Funcionamiento Peaje Regional La Paz	LPZ	
04	12 00 08		Funcionamiento Peaje Regional Cochabamba	CBA	
05	12 00 09		Funcionamiento Peaje Regional Oruro	ORU	
06	12 00 10		Funcionamiento Peaje Regional Potosí	POT	
07	12 00 11		Funcionamiento Peaje Regional Tarija	TAJ	
08	12 00 12		Funcionamiento Peaje Regional Santa Cruz	SCZ	
09	12 00 13		Funcionamiento Peaje Regional Beni - Pando	BEP	

Las Unidades Organizacionales que ayudarán al cumplimiento de la Acción a Corto Plazo N°3 tendrán la siguiente estructura de presupuesto:

Cuadro No. 9 "Apertura Programática de Gasto 2018 por Unidades Organizacionales"

13 00 00 IMPLEMENTACIÓN DE MEJORAS DE TECNOLOGÍAS DE INFRAESTRUCTURA PARA CONTROL DE PESOS Y DIMENSIONES VEHICULARES					
DA	**APERTURA PROGRAMÁTICA**	**ACCION DE CORTO PLAZO**	**ACTIVIDADES PROGRAMÁTICAS**	**UNIDADES INVOLUCRADAS**	**DIRECCIÓN**
01	13 00 01	CONTROLAR 531.357 VEHICULOS PESADOS, POR CONCEPTO DE PESOS Y DIMENSIONES, PARA APORTAR A LA CONSERVACION DE LA RED VIAL FUNDAMENTAL AL 31 DE DICIEMBRE DE 2018	Funcionamiento DGI	UTI-UCO-UPG	DGI
	13 00 02		Funcionamiento DOP	UDP-UDI	DOP
	13 00 04		Funcionamiento DAJ	UAA-UAJ	DAJ
	13 00 05		Funcionamiento DGE	UAI-UTL	DGE
	13 00 06		Funcionamiento Pesaje Regional Chuquisaca	CHU	OFICINAS REGIONALES OFICINAS REGIONALES
02	13 00 07		Funcionamiento Pesaje Regional La Paz	LPZ	
03	13 00 08		Funcionamiento Pesaje Regional Cochabamba	CBA	
04	13 00 09		Funcionamiento Pesaje Regional Oruro	ORU	
05	13 00 10		Funcionamiento Pesaje Regional Potosí	POT	
06	13 00 11		Funcionamiento Pesaje Regional Tarija	TAJ	
07	13 00 12		Funcionamiento Pesaje Regional Santa Cruz	SCZ	
08	13 00 13		Funcionamiento Pesaje Regional Beni - Pando	BEP	

4.3.3 Matriz de Acciones a Corto Plazo y sus Ponderaciones

Se presenta adjunto a la presente la Matriz de Acciones a Corto Plazo.

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 Acciones de Corto Plazo se presentan en el Anexo No. C.

5. ANEXOS

- **A. FORMULARIOS POA**
- **B. MEMORIA DE CÁLCULO POR UNIDAD ORGANIZACIONAL FORMULARIO SPO -06**
- **C. PROGRAMACIÓN DE PRODUCTOS Y ACTIVIDADES POR UNIDAD ORGANIZACIONAL**
- **D. MEMORIA DE CÁLCULO GRUPO 10.000 SERVICIOS PERSONALES**
- **E. PROGRAMACIÓN DE PRODUCTOS Y ACTIVIDADES POR UNIDAD ORGANIZACIONAL**
- **F. REPORTES SIGEP**