



RESOLUCIÓN MINISTERIAL N°
La Paz, 02 AGO. 2018

245

VISTOS Y CONSIDERANDO:

Que el Numeral 22, Parágrafo I, Artículo 298 de la Constitución Política del Estado, establece como competencia privativa del nivel central del Estado la política económica y planificación nacional.

Que por su parte, el Numeral 1, Artículo 316 de la norma Constitucional, establece como función económica del Estado, la de conducir el proceso de planificación económica y social, con participación y consulta ciudadana, además señala que la ley establecerá un sistema de planificación integral estatal, que incorporará a todas las entidades territoriales.

Que la Ley N° 777 de 25 de enero de 2016 del Sistema de Planificación Integral del Estado – SPIE, tiene por objeto establecer el Sistema de Planificación Integral del Estado (SPIE), que conducirá el proceso de planificación del desarrollo integral del Estado Plurinacional de Bolivia, en el marco del Vivir Bien.

Que el Parágrafo I, Artículo 15 del mismo cuerpo legal, señala que el Plan de Desarrollo Económico y Social en el marco del Desarrollo Integral para Vivir Bien - PDES, es el instrumento a través del cual se canaliza la visión política que se desprende del PGDES, materializada en la planificación de mediano plazo.

Que el Parágrafo I, Artículo 16, de la citada Ley, señala que los Planes Sectoriales de Desarrollo Integral para Vivir Bien (PSDI), se desprenden del PDES y son planes de carácter operativo que permiten integrar en el mediano plazo el accionar de los diferentes sectores, estableciendo los lineamientos para la planificación territorial y orientaciones para el sector privado, organizaciones comunitarias, social cooperativas, así como para el conjunto de los actores sociales.

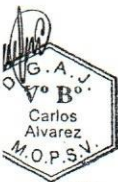
Que igualmente, el Parágrafo II del citado Artículo, indica que los Planes Sectoriales de Desarrollo Integral deberán contar con la siguiente estructura y contenido mínimo:

1. **Enfoque Político.** Comprende la definición del horizonte político del sector, articulado a la propuesta política del PDES.
2. **Diagnóstico.** Es un resumen comparativo de los avances logrados en el sector en los últimos años, estado de situación, problemas y desafíos futuros.
3. **Políticas y Lineamientos Estratégicos.** Establecen las directrices y lineamientos sectoriales para el alcance del enfoque político previsto en el PDES.
4. **Planificación.** Es la propuesta de implementación de acciones en el marco de las metas y resultados definidos en el PDES desde la perspectiva del sector.
5. **Presupuesto total quinquenal.**

Que el Parágrafo I, Artículo 19 de la citada Ley, establece que los Planes Estratégicos Institucionales (PEI) permiten a cada entidad o institución pública establecer, en el marco de sus atribuciones, su contribución directa a la implementación del PDES, PSDI, PEM o PTDI según corresponda, y se elaborarán de forma simultánea y coordinada con los planes de mediano plazo.

Que asimismo, el Parágrafo II del mencionado Artículo, señala que los Planes Estratégicos Institucionales tendrán la siguiente estructura y contenido mínimo:

1. **Enfoque político.** Comprende la visión política institucional en el marco del PDES, PSDI, PEM o PTDI, según corresponda.





2. **Diagnóstico.** El diagnóstico interno y externo de la entidad o institución, que identifica el análisis del contexto externo y las capacidades institucionales, para avanzar en el cumplimiento de los retos del PDES, PSDI, PEM o PTDI, según corresponda.
3. **Objetivos y estrategias institucionales.**
4. **Planificación.** Es la propuesta institucional para contribuir a la implementación del PDES, PSDI, PEM o PTDI, según corresponda.
5. **Presupuesto total quinquenal.**

Que la Disposición Adicional Tercera de la mencionada Ley, señala que la Agenda Patriótica del Bicentenario 2025, se constituye en el plan de largo plazo o Plan General de Desarrollo Económico y Social del Estado Plurinacional de Bolivia al año 2025.

Que la Ley N° 786 de 9 de marzo de 2016, Plan de Desarrollo Económico Social 2016-2020 en el Marco del Desarrollo Integral para Vivir Bien, tiene por objeto aprobar el Plan de Desarrollo Económico Social 2016-2020, establecer la obligatoriedad de su aplicación y los mecanismos de coordinación, evaluación y seguimiento.

Que el Artículo 2 del Decreto Supremo N° 3246 de 5 de julio de 2017, Normas Básicas del Sistema de Programación de Operaciones, señala que el objeto de las presentes normas, es regular la aplicación del Sistema de Programación de Operaciones en las entidades del sector público, determinando los procedimientos a emplear, medios y recursos a utilizar, en función al tiempo y espacio, permitiendo la programación de acciones de corto plazo, concordantes con el Plan Estratégico Institucional, en el marco de los planes de mediano plazo establecidos por el Sistema de Planificación Integral del Estado.

Que por su parte, el Inciso b) del Artículo 70 del referido Decreto Supremo, prevé que entre las atribuciones del Ministro de Obras Públicas, Servicios y Vivienda, se encuentra la de proponer, dirigir y ejecutar las políticas sectoriales de desarrollo económico y social en coordinación con el Ministerio de Planificación del Desarrollo.

Que el Decreto Supremo N° 3634 de 1 de agosto de 2018 que dispone la creación de la Administradora de Terminal Terrestre Santa Cruz como una Institución Pública Desconcentrada de derecho público, con independencia de gestión administrativa, financiera, legal y técnica, bajo dependencia directa del Ministro de Obras Públicas, Servicios y Vivienda y dependencia funcional del Viceministerio de Transportes.

Que la Resolución Ministerial N° 533 de 30 de diciembre de 2016 que aprueba el Plan Sectorial de Desarrollo Integral para Vivir Bien.

Que la Resolución Ministerial N° 305 de 22 de agosto de 2016 aprueba el Plan Estratégico Institucional 2016-2020 del Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda.

Que la Resolución Ministerial N° 268 de 16 de agosto de 2017 modifica el Plan Estratégico Institucional 2016-2020 del Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda.

Que el Informe Técnico MOPSV/DGP N° 099/2018 de 2 de agosto de 2018, emitido por el Encargado de Planificación de la Dirección General de Planificación concluye que: *"En cumplimiento al Decreto Supremo N° 3634 que crea la Administradora de Terminal Terrestre Santa Cruz bajo dependencia directa del Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda y de los lineamientos metodológicos para el seguimiento integral a "Planes Sectoriales de Desarrollo Integral para Vivir Bien" (PSDI-PEM-PMDI-PEI) en el punto 5 "Ajuste de Planes", se verifica los ajustes a los PEIS y a la vez se concluye que los mismos contribuyen y están alineados al PGDES – PDES y a las acciones de mediano y largo plazo de esta Cartera de Estado, por lo que se recomienda aprobar el ajuste a los siguientes PEIS:*

- Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda (Anexo 1).
- Dirección General de Aeronáutica Civil (Anexo 2).
- Agencia Estatal de Vivienda (Anexo 3).
- Vías Bolivia (Anexo 4).



Asimismo, recomienda a la Dirección General de Asuntos Jurídicos que en el marco de sus competencias, elabore la Resolución Ministerial de aprobación de la Reformulación de los PEI 2016 – 2020 de las entidades mencionadas, conforme a normativa vigente”.

Que el Informe Jurídico MOPSV - DGAJ N° 550/2018 de 16 de 2 de agosto de 2018, emitido por la Dirección General de Asuntos Jurídicos del Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda, concluye que las Modificaciones al Plan Estratégico Institucional 2016-2020 del Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda; Dirección General de Aeronáutica Civil; Agencia Estatal de Vivienda y Vías Bolivia, se enmarcan en el ordenamiento jurídico vigente, por lo que se considera procedente su aprobación a través de Resolución Ministerial.

El Numeral 22), Parágrafo I del Artículo 14 del Decreto Supremo N° 29894 de 7 de febrero de 2009 de la Estructura Organizativa del Órgano Ejecutivo del Estado Plurinacional, señala que entre las atribuciones de las Ministras y Ministros del Órgano Ejecutivo, se encuentra la de emitir Resoluciones Ministeriales.

POR TANTO:

El Ministro de Obras Públicas, Servicios y Vivienda, en ejercicio de sus atribuciones,

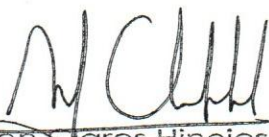
RESUELVE:

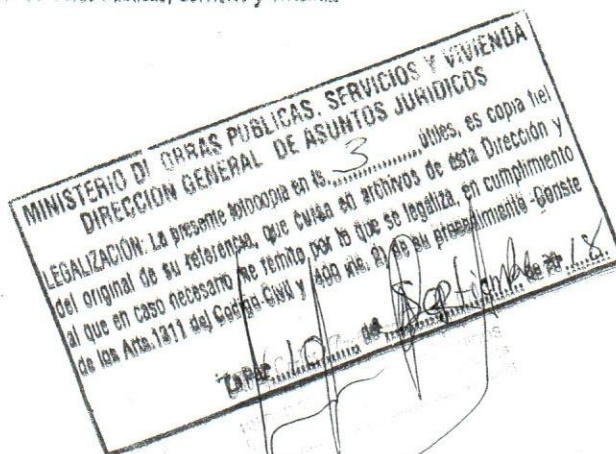
PRIMERO.- I. Aprobar la Modificación al Plan Estratégico Institucional 2016-2020 del Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda, aprobado mediante Resolución Ministerial N° 305 de 22 de agosto de 2016, modificado por Resolución Ministerial N° 268 de 16 de agosto de 2017, que en Anexo 1 forma parte integrante e indivisible de la presente Resolución Ministerial.

II. Aprobar las Modificaciones al Plan Estratégico Institucional 2016-2020 de la Dirección General de Aeronáutica Civil; Agencia Estatal de Vivienda y Vías Bolivia, aprobado mediante Resolución Ministerial N° 533 de 30 de diciembre de 2016, que en Anexos 2, 3 y 4 forman parte integrante e indivisible de la presente Resolución Ministerial.

SEGUNDO.- La Dirección General de Planificación es la encargada de dar cumplimiento a la presente Resolución Ministerial.

Comuníquese, regístrese y archívese.


Milton Carlos Hinojosa
MINISTRO
Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda



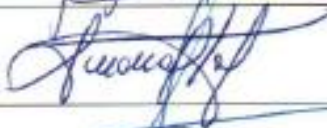
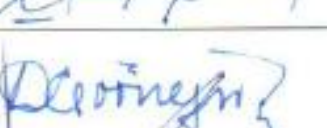
MCH/mcca/cas/mcss

PLAN ESTRATÉGICO INSTITUCIONAL

2016-2020

DIRECCIÓN DE GESTIÓN INSTITUCIONAL

UNIDAD DE PLANIFICACIÓN, GESTIÓN INTEGRADA Y PROYECTOS

	NOMBRE Y CARGO	FECHA	FIRMA
AJUSTADO	Lic. Jhovana Aliaga Mamani Profesional en Planificación	12-07-2018	
AJUSTADO	Ing. Andrea Llano Tapia Jefa de Planificación, Gestión Integrada y Proyectos	12-07-2018	
REVISADO	Ing. Fernando Tarifa Rodríguez Director de Gestión Institucional	12-07-2018	
REVISADO	Ing. Carla Lizeth Cascos Imaña Directora de Operaciones	12-07-2018	
REVISADO	Lic. Dynka Adelaida Cornejo Rodríguez Directora de Administración y Finanzas	12-07-2018	
REVISADO	Dr. Jeinhy Jury Garamendi Zeballos Director de Asuntos Jurídicos	12.07.2018	
APROBADO	Lic. Liz Pérez Cautín Directora General Ejecutivo	13-07-18	

	Código Documento	Versión	N° de Páginas
	UPG-PLN-001	2	Página 2 de 57
	PLAN ESTRATÉGICO INSTITUCIONAL REPROGRAMACIÓN 2016 - 2020		

CONTENIDO

INTRODUCCIÓN	3
1. ENFOQUE POLÍTICO	3
1.1. MANDATO POLÍTICO, ECONÓMICO Y SOCIAL	3
1.2. LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DEL ESTADO	4
1.3. AGENDA PATRIÓTICA 2025	5
1.4. PLAN DE DESARROLLO ECONÓMICO Y SOCIAL 2016-2020	7
1.4.1. Sector Transporte Carretero	7
1.5. PLAN SECTORIAL DE DESARROLLO INTEGRAL PARA VIVIR BIEN - SECTOR TRANSPORTE	8
1.6. PROGRAMACIÓN DE RESULTADOS Y ACCIONES – PSDI – SECTOR TRANSPORTE	9
2. DIAGNOSTICO DE LA INSTITUCIÓN	9
2.1. ANÁLISIS INTERNO	9
2.1.1. Atribuciones, Competencias y Productos	9
2.1.2. Principios y Valores	14
2.1.4. Cumplimiento de las atribuciones en el último quinquenio	16
2.1.5. Estado de Situación	18
2.2. ANÁLISIS EXTERNO	34
2.2.1. Contexto Económico y Social	35
2.3. MATRIZ FODA	36
3. ACCIONES Y ESTRATEGIAS INSTITUCIONALES	38
3.1. METODOLOGIA DE FORMULACION DEL PLAN ESTRATEGICO INSTITUCIONAL 2016-2020	38
3.1.1. Directrices de Planificación de Mediano y Largo	38
3.1.2. Etapas de Formulación y Estructura básica del PEI 2016-2020	39
3.1.3. Metodología aplicada en la formulación del PEI 2016-2020	39
3.1.4. Definición de Términos	40
3.2. ACCIÓN DE MEDIANO PLAZO INSTITUCIONAL Y EJES ESTRATEGICOS	40
3.3. DESARROLLO DE LA PERSPECTIVA ESTRATÉGICA DEL PEI 2016-2020	41
3.3.1. Determinación de las acciones de mediano plazo	41
3.4. DESARROLLO DE LAS ACCIONES DE MEDIANO PLAZO	42
3.4.1. Acción de Mediano Plazo 1	42
3.4.2. Acción de Mediano Plazo 2	44
3.4.3. Acción de Mediano Plazo 3	45
3.5. FORMULACIÓN DE LAS ESTRATEGIAS	46
4. DISEÑO DEL PLAN	47
4.1. IDENTIFICACIÓN DE PILARES, METAS, RESULTADOS Y ACCIONES	47
4.1.1. Descripción de los pilares, metas, resultados y acciones	49
4.2. PROGRAMACIÓN DE ACCIONES POR RESULTADO	50
4.3. ARTICULACIÓN COMPETENCIAL	51
4.4. PRESUPUESTO PLURIANUAL	52
5. GESTIÓN DE RIESGOS Y CAMBIO CLIMATICO	53
6. SEGUIMIENTO Y MONITOREO	54
6.1. SEGUIMIENTO	54
6.2. EVALUACIÓN	54
6.3. CRITERIOS DE VALORACIÓN PARA EL SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN	54



	Código Documento	Versión	N° de Páginas
	UPG-PLN-001	2	Página 3 de 57
	PLAN ESTRATÉGICO INSTITUCIONAL REPROGRAMACIÓN 2016 - 2020		

➤ **INTRODUCCIÓN**

La Constitución Política del Estado en el Artículo No. 298, parágrafo I menciona, “que la planificación nacional es competencia privativa del nivel central del Estado”, así también el Artículo No. 316, numeral I; establece que la función del Estado en la economía consiste en “Conducir el proceso de planificación económica y social con participación y consulta ciudadana”.

En el marco de la Ley No. 786 del 9 de marzo del 2016, que aprueba el Plan de Desarrollo Económico y Social 2016 - 2020, mismo que se desarrolla en base a la Agenda Patriótica 2025 y el Programa de Gobierno 2015 – 2020. La Agenda Patriótica 2025 del Bicentenario tiene como uno de sus resultados que el 100% de las bolivianas y los bolivianos están integrados a través de sistemas de transporte en sus diferentes modalidades, como una Patria segura para todos con integración y acceso a servicios adecuados de transporte de carretera.

Enmarcados en el Vivir Bien, Vías Bolivia contribuirá con la implementación de nuevas tecnologías para realizar las operaciones de cobro de peaje y control de pesos y dimensiones vehiculares para incrementar los niveles de recaudación por concepto de cobro de peaje, reducir costos operativos vehiculares del usuario en la Red Vial Fundamental, disminuir deterioro de la capa asfáltica impulsando conciencia y difundiendo la Ley No. 441 de Control de Pesos y Dimensiones Vehiculares, Así como también la obtención oportuna de insumos e información precisa y valiosa para la planificación, la seguridad, análisis de políticas y conservación vial.

En este contexto, es necesario establecer la orientación de Vías Bolivia a mediano plazo, para el periodo 2016-2020 enmarcándose en la Constitución Política del Estado y la Ley No. 777 del Sistema de Planificación Integral del Estado – SPIE, misma que establece la planificación integral estatal y que incorpora a todas las entidades territoriales en el Plan de Desarrollo Económico Social, la Agenda Patriótica y las Políticas del Sector Transporte.

De esta manera a través del presente documento se plasmará la misión, visión, acciones y resultados con los cuales Vías Bolivia aportará para el cumplimiento de lo establecido en el Plan de Sectorial de Desarrollo Integral – Sector Transportes.

1. ENFOQUE POLÍTICO

1.1. Mandato Político, Económico y Social

Vías Bolivia es una Institución Pública con más de una década de experiencia, cuya historia comienza cuando el Gobierno Nacional, en el marco del Plan Nacional de Desarrollo - PND 2006 – 2011, de la política gubernamental para el sector transporte, tomó la decisión de emprender reformas estructurales en el sector vial y con este propósito realizó la liquidación del Servicio Nacional de Caminos mediante la Ley No. 3506 de 2006 y se creó la Administradora Boliviana de Carreteras mediante la Ley No. 3507 de 2006.

	Código Documento	Versión	N° de Páginas
	UPG-PLN-001	2	Página 4 de 57
	PLAN ESTRATÉGICO INSTITUCIONAL REPROGRAMACIÓN 2016 - 2020		

Vías Bolivia - Administradora de Rodaje y Pesaje, se crea el 25 de noviembre de 2006, mediante Decreto Supremo No. 28948, con la finalidad de administrar directamente los peajes y el control de pesos y dimensiones vehiculares en la Red Vial Fundamental - RVF. Se crea como una entidad pública descentralizada dependiente del Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda – MOPSV y se encuentra bajo tuición de la Administradora Boliviana de Carreteras - ABC, tiene personalidad jurídica propia y autonomía de gestión técnica, administrativa y financiera.

El Decreto Supremo de creación, establece que los recursos para el funcionamiento y gastos de operación de Vías Bolivia, provengan de hasta el 17% de la recaudación bruta del cobro de peaje, pesaje, control de pesos y dimensiones vehiculares de la Red Vial Fundamental y de donaciones de Organismos Nacionales o Internacionales.

La operación de las estaciones/puestos de peaje y control de pesos y dimensiones vehiculares en la Red Vial Fundamental estuvo a cargo de empresas privadas concesionarias en los años previos a la creación de Vías Bolivia, bajo modalidad privada, los gastos de administración fueron elevados y las recaudaciones no alcanzaron los niveles estimados para cubrir los costos en mantenimiento de las carreteras.

Cuadro No. 1 “Comparativo por operador de cobro de peaje, cobertura departamental, año y costo de operación”

ANTES: EMPRESAS PRIVADAS			
OPERADOR	COBERTURA	AÑO	COSTOS OPERATIVOS
TOLL S.A.	Potosí	Hasta 2007	30%
TOLL S.A.	La Paz, Oruro	Hasta 2008	30%
CONO SUR	Santa Cruz, Beni y Pando	Hasta 2007	18,08%
CONO SUR	Cochabamba	Hasta 2008	30%
CONO SUR	Chuquisaca y Tarija	Hasta 2008	40%
AHORA: VÍAS BOLIVIA			
VÍAS BOLIVIA	Nacional	Desde septiembre de 2008	17%

Fuente: La Jornada, 30 de Agosto de 2008

1.2. La Constitución Política del Estado

De acuerdo con la Constitución Política de Estado aprobada en Febrero de 2009, Tercera Parte de “Estructura y Organización Territorial del Estado” – Capitulo Octavo de Distribución de Competencias y Artículo No. 298 establece que; “son competencias exclusivas del nivel central del Estado” la “Planificación, diseño, construcción, conservación y administración de carreteras de la Red Vial Fundamental”.

Asi tambien, en el marco de lo establecido en el Paragrafo IV del Artículo No. 2 de la Ley No. 3507 aprobada el 27 de Octubre de 2006 indica que: *“A partir de la fecha la tuición en la administración de los peajes, pesajes y dimensiones de la Red Vial Fundamental de carreteras, será ejercida por la Administradora Boliviana de Carreteras”*

Conforme al Decreto Supremo No. 28948 Vías Bolivia - Administradora de Rodaje y Pesaje, fue creada con la finalidad de administrar directamente los peajes, pesajes y control de

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

	Código Documento	Versión	N° de Páginas
	UPG-PLN-001	2	Página 5 de 57
	PLAN ESTRATÉGICO INSTITUCIONAL REPROGRAMACIÓN 2016 - 2020		

pesos y dimensiones vehiculares en la Red Vial Fundamental, en este sentido, Vías Bolivia tiene su ámbito de competencia descrita en el Artículo No. 1 de su Decreto Supremo de Creación:

Imagen No. 1 “Decreto Supremo No. 28948”

EN CONSEJO DE MINISTROS, DECRETA: TITULO UNICO DISPOSICIONES INSTITUCIONALES CAPITULO I MARCO INSTITUCIONAL ARTICULO 1.- (OBJETO). El presente Decreto Supremo tiene por objeto, crear la entidad pública Vías Bolivia, cuya sigla es V°B°, con la finalidad de administrar directamente los peajes, pesajes, control de pesos y dimensiones de la Red Vial Fundamental de carreteras, en el marco de lo establecido en el Parágrafo IV del Artículo 2 de la Ley N° 3507 de 27 de octubre de 2006, de creación de la Administradora Boliviana de Carreteras.
--

Fuente: Gaceta Oficial del Estado Plurinacional de Bolivia

1.3. Agenda Patriótica 2025

La Agenda Patriótica 2025 del Bicentenario, es el primer plan de largo plazo del Estado Plurinacional de Bolivia, elevado al rango de Ley No. 650 del 15 de enero de 2015, y se constituye en el Plan General de Desarrollo Económico y Social (PGDES), cuyo propósito fundamental de planificación de largo plazo es que los diferentes niveles del Estado Plurinacional de Bolivia tengan, conformen y aporten a una visión integral y articulada.

Se constituye entonces en la máxima directriz para el diseño y la aplicación de las políticas públicas y todos los instrumentos, donde se expresarán lineamientos que se requieren implementar para alcanzar la visión de desarrollo del país, enmarcados en el Vivir Bien, expresados en la Constitución Política del Estado. La Agenda Patriótica plantea trece pilares, las cuales son:

	Código Documento	Versión	N° de Páginas
	UPG-PLN-001	2	Página 6 de 57
	PLAN ESTRATÉGICO INSTITUCIONAL REPROGRAMACIÓN 2016 - 2020		

Figura No. 1 “Trece Pilares de la Agenda Patriótica 2025”

	Erradicación de la extrema Pobreza.
	<i>Socialización y universalización de los servicios básicos con soberanía para Vivir Bien.</i>
	Salud, educación y deporte para la formación de un ser humano integro.
	Soberanía científica y tecnológica con identidad propia.
	Soberanía comunitaria financiera, sin servilismo al capitalismo financiero.
	Soberanía productiva con diversificación y desarrollo integral sin la dictadura del mercado capitalista.
	Soberanía sobre los recursos naturales, con nacionalización, industrialización y comercialización en armonía y equilibrio con la Madre Tierra.
	Soberanía alimentaria a través de la construcción del saber alimentarse para el Vivir Bien.
	Soberanía ambiental con desarrollo integral respetando los derechos de la Madre Tierra.
	Integración complementaria de los pueblos con soberanía.
	Soberanía de la transparencia en la gestión pública bajo los principios de no mentir, no robar y no ser flojo.
	Disfrute y felicidad plena de fiestas y el medio ambiente.
	Reencuentro soberano con el mar.

Fuente: PDES 2016 - 2020

	Código Documento	Versión	N° de Páginas
	UPG-PLN-001	2	Página 7 de 57
	PLAN ESTRATÉGICO INSTITUCIONAL REPROGRAMACIÓN 2016 - 2020		

1.4. Plan de Desarrollo Económico y Social 2016-2020

En el Plan de Desarrollo Económico y Social - PDES 2016 – 2020 cuya estructura programática se articula con los Pilares de la Agenda Patriótica 2025 y “establece los lineamientos generales para el desarrollo integral del país en el horizonte del Vivir Bien, bajo los cuales se deberá enmarcar el accionar de los actores públicos, privados y comunitarios en general. Así, se tiene previsto que hasta el año 2020 se habrá dado un paso significativo en el alcance de las Metas de la Agenda Patriótica 2025”

La implementación de este Plan fortalecerá al Estado Plurinacional como actor protagonista en los aspectos sociales, económicos y políticos del país, con estabilidad macroeconómica y profundización de los procesos de transformación de la matriz productiva con mayor diversificación, integración energética regional, con acciones más fortalecidas para la construcción del ser humano integral y promoviendo la gestión de los sistemas de vida. Este plan debe permitir consolidar la visión del Vivir Bien en la gestión pública plurinacional. Se tiene previsto que este plan permita que el país continúe avanzando en la consolidación del modelo económico, social, comunitario y productivo.

De acuerdo al PDES 2016 – 2020, “el transporte carretero se constituye en un eje transversal importante en el desarrollo y crecimiento del país, por tanto, el Estado tiene como reto la construcción, mejoramiento y mantenimiento de la infraestructura de la Red Vial Fundamental acorde a los estándares de la región en busca de mejorar la integración de las carreteras del país que permita optimizar las potencialidades productivas de cada región”.

1.4.1. Sector Transporte Carretero

Para el PDES 2016 – 2020, estas acciones suponen dar continuidad al enorme esfuerzo desplegado en los últimos años para integrar al país con los países vecinos, desarrollar corredores de exportación, caminos hacia los centros productivos, y accesos fundamentales para la integración del país. A continuación se presentan la Meta, los Resultados y Acciones que ha determinado el PDES 2016-2020 para el Sector Transporte Carretero, en el marco del Pilar 2 de la Agenda Patriótica:

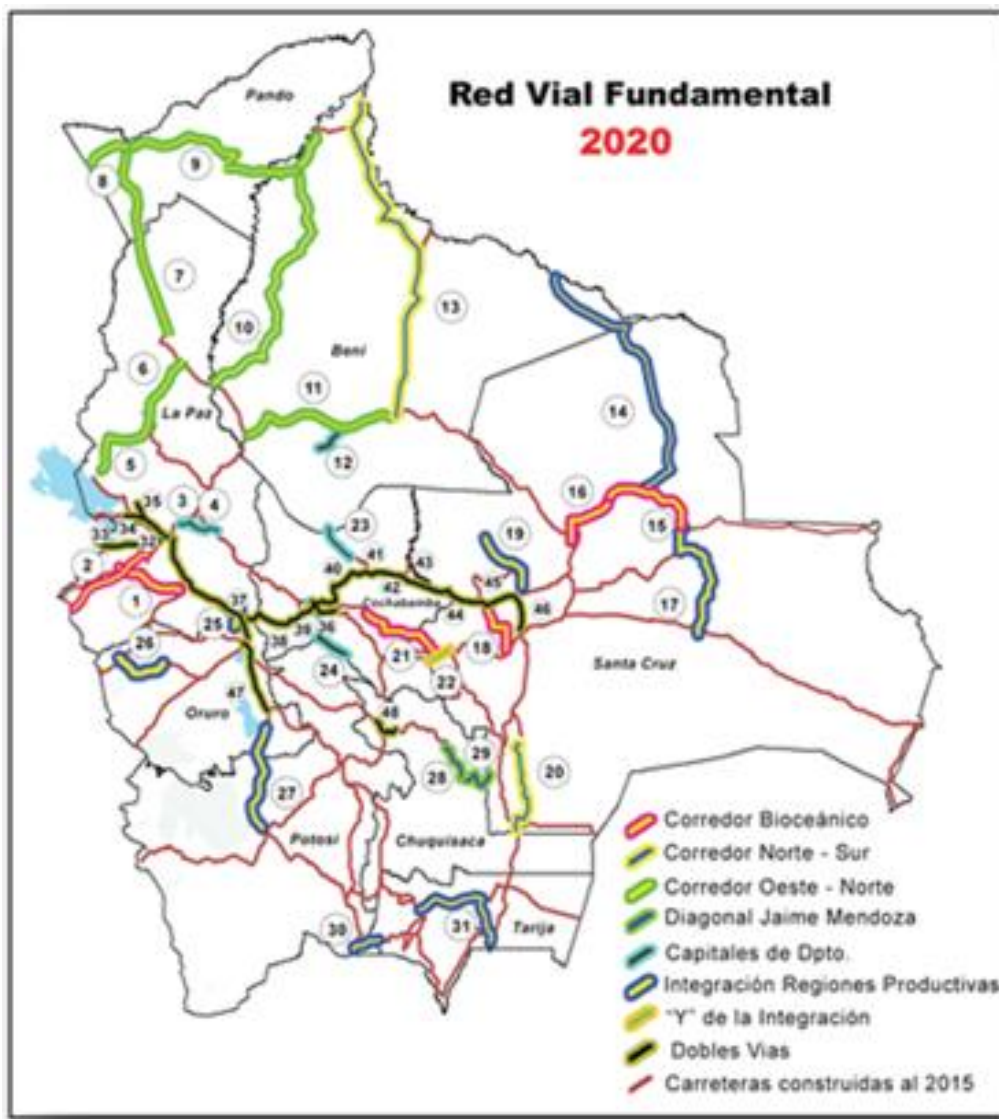
Cuadro No. 2 “Meta, resultado y Acciones determinado por el PDES”

META	RESULTADOS	ACCIONES
META 4: El 100% de las bolivianas y los bolivianos están integrados a través de sistemas de transporte en sus diferentes modalidades.	Se concluirá con la construcción de 4.806 km de tramos carreteros en: 1. Dobles vías. 2. Corredor Bioceánico. 3. Corredor Norte – Sur. 4. Corredor Oeste – Norte. 5. Diagonal Jaime Mendoza. 6. Conexiones de Capitales de Departamento. 7. Integración de Regiones Productivas y la “Y” de la integración. 8. Puentes y accesos.	❖ Construir y rehabilitar nuevos tramos carreteros vinculados a la Red Vial Fundamental en lo que corresponde al Corredor Bioceánico y corredores de exportación, dobles vías, integración con regiones productivas, conexiones capitales de departamento y corredores Oeste – Norte y Norte – Sur. ❖ Construir puentes y accesos.

Fuente: PDES 2016-2020

	Código Documento	Versión	N° de Páginas
	UPG-PLN-001	2	Página 8 de 57
	PLAN ESTRATÉGICO INSTITUCIONAL REPROGRAMACIÓN 2016 - 2020		

Imagen No. 2 “Tramos Carreteros y Dobles vías”



Fuente: Administradora Boliviana de Carreteras.

1.5. Plan Sectorial de Desarrollo Integral para Vivir Bien - Sector Transporte

El Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda - MOPSV, en el marco de la Agenda Patriótica 2025 y el PDES 2016-2020, ha formulado el Plan Sectorial de Desarrollo Integral - PSDI para Vivir Bien, el cual fue aprobado por Resolución Ministerial No. 544 de fecha 30 de diciembre de 2016, documento que fue formulado de acuerdo a los lineamientos metodológicos.

De esta manera, para el sector del transporte carretero se han definido las siguientes políticas y lineamientos estratégicos para el periodo 2016 – 2020, según el siguiente cuadro:

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

	Código Documento	Versión	N° de Páginas
	UPG-PLN-001	2	Página 9 de 57
	PLAN ESTRATÉGICO INSTITUCIONAL REPROGRAMACIÓN 2016 - 2020		

Cuadro No. 3 “Políticas y Lineamientos en el Plan Sectorial de Desarrollo Integral – Sector Carretero”

RESULTADO 2020 PDES - PSDI	ACCIÓN ESTRATÉGICA (PDES)
CARRETERO	
Se concluye la construcción de 4806 Km. De tramos carreteros.	Construcción, mejoramiento, mantenimiento y rehabilitación de carreteras que permitan la integración interna externa hacia los países vecinos, desarrollando corredores de exportación y caminos hacia los centros productivos y accesos fundamentales para la integración del país.
- Construcción de Dobles Vías - Corredor Bioceánico - Corredor Norte – Sur - Corredor Oeste – Norte - Diagonal Jaime Mendoza - Conexiones de Capitales de Departamento – Integración de Regiones Productivas y la “Y” de la integración. - Puentes y accesos	Construcción del Corredor Carretero Bioceánico Central y corredores de exportación, Dobles Vías, integración con regiones productivas conexiones capitales de departamento y corredores Oeste – Norte y Norte – Sur. Construir puentes y accesos

Fuente. Plan Sectorial del Desarrollo

1.6. Programación de Resultados y Acciones – PSDI – Sector Transporte

Cuadro No. 4 “Resultados y Acciones - Plan Sectorial de Desarrollo Integral – Sector Carretero”

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 departamental	Administradora Boliviana de Carreteras Vías Bolivia	10%	30%	20%	20%	20%

Fuente. Plan Sectorial del Desarrollo

El Plan Sectorial del Desarrollo Integral, alinea a Vías Bolivia respecto a los Resultados, mismos que se desprenden del pilar dos y meta cuatro.

2. DIAGNOSTICO DE LA INSTITUCIÓN

2.1. Análisis Interno

2.1.1. Atribuciones, Competencias y Productos

Vías Bolivia tiene atribuciones en la Ley No. 165, como aquella autoridad competente a nivel central, así también indica que *“la autoridad competente, promoverá el establecimiento de un sistema automático de cobro de peajes, en base a detectores electrónicos”*.

De acuerdo a la Ley No. 441 del 25 de noviembre de 2013, en su Artículo No. 35 *“Vías Bolivia es la autoridad competente para administrar directamente los peajes, y ejercer el control de pesos y dimensiones vehiculares en la Red Vial Fundamental, conforme a lo dispuesto en la presente Ley y su reglamento”*.

	Código Documento	Versión	N° de Páginas
	UPG-PLN-001	2	Página 10 de 57
	PLAN ESTRATÉGICO INSTITUCIONAL REPROGRAMACIÓN 2016 - 2020		

Vías Bolivia tiene las siguientes atribuciones y funciones de acuerdo al Artículo No. 6 en el Decreto Supremo No. 28948 del 25 de noviembre de 2006:

- a) Proponer al Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda, a través de los mecanismos administrativos pertinentes, el ajuste de pesos, dimensiones vehiculares y peajes, así como las características y especificaciones para toda la Red Vial Fundamental y coadyuvar su aprobación.
- b) Controlar el cumplimiento de las disposiciones legales y reglamentarias relacionadas con la circulación vehicular en la Red Vial Fundamental, en coordinación con las entidades involucradas.
- c) Cobrar directamente los recursos del peaje, pesaje y control de pesos y dimensiones de la Red Vial Fundamental, los cuales forman parte de la Cuenta Nacional de Carreteras.
- d) Cobrar las multas generadas por infracción a la Ley de Cargas e ingresos por permisos especiales. (Vigente a la fecha la Ley No. 441 aprobada el 25 de noviembre del 2013 la Ley de Control de Pesos y Dimensiones Vehiculares)
- e) Proponer un nuevo sistema de recaudación de peaje en su estructura, cobertura y nivel tarifario en coordinación con las instancias correspondientes.
- f) Proponer, en coordinación con la Administradora Boliviana de Carreteras, la creación, eliminación, reubicación de estaciones de cobro de peaje y pesaje en la Red Vial Fundamental.
- g) Cumplir y hacer cumplir la Ley No. 1769 de 10 de marzo 1997, de cargas y Decreto Supremo No. 25629 de 24 de diciembre de 1999, Reglamento a la Ley de Cargas y los reglamentos conexos. (Vigente a la fecha la Ley No. 441 aprobada el 25 de noviembre del 2013 la Ley de Control de Pesos y Dimensiones Vehiculares)

Asimismo establece que Vías Bolivia, ejercerá sus funciones en todo el territorio nacional y su competencia se circunscribe a la administración del peaje, pesaje, control de pesos y dimensiones en la Red Vial Fundamental. Tendrá como sede la ciudad de La Paz, pudiendo establecer oficinas regionales.

	Código Documento	Versión	N° de Páginas
	UPG-PLN-001	2	Página 11 de 57
	PLAN ESTRATÉGICO INSTITUCIONAL REPROGRAMACIÓN 2016 - 2020		

Cuadro No. 5 “Competencias y Productos”

REFERENCIA NORMATIVA	ATRIBUCIONES	FACULTADES	PRODUCTOS / SERVICIOS
D.S. 28948 "Creación de Vías Bolivia" Artículo 6	Proponer al Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda, a través de los mecanismos administrativos pertinentes, el ajuste de pesos, dimensiones vehiculares y peajes , así como las características y especificaciones para toda la Red Vial Fundamental y coadyuvar su aprobación.	Proponer ajustes a la normativa en cuanto a pesos y dimensiones vehiculares y coeficientes para la determinación de tarifas de peaje, en coordinación con la Administradora Boliviana de Carreteras (ABC).	Informes técnicos y legales que respalden la propuesta
	Controlar el cumplimiento de las disposiciones legales y reglamentarias relacionadas con la circulación vehicular en la Red Vial Fundamental, en coordinación con las entidades involucradas.	Gestionar mecanismos de control con Entidades Involucradas y/o competentes con el fin de optimizar las funciones de la Entidad	Convenios Interinstitucionales
	Cobrar directamente los recursos del peaje, pesaje y control de pesos y dimensiones de la Red Vial Fundamental, los cuales forman parte de la Cuenta Nacional de Carreteras.	Implementar y/o Actualizar procedimientos de Cobro de Peaje	Sistema de Administración de Peaje y Pesaje – SISAPP
			Sistema de Control Automatizado de Peaje – SISCAP
			Sistema de Cobro de Peaje Electrónico – SISCEP
	Cobrar las multas generadas por infracción a la Ley de Cargas e ingresos por permisos especiales. (Vigente a la fecha la Ley No. 441 aprobada el 25 de noviembre del 2013 la Ley de Control de Pesos y Dimensiones Vehiculares)	Implementar y/o actualizar el procedimiento de Control de Pesos y Dimensiones Vehiculares	Boleta de Control de Pesos y Dimensiones Vehiculares (Boleta no Valorada). Mediante el Sistema Nacional de Control de Pesos y Dimensiones – SNCPD
			Boleta de infracción, al incumplimiento de la Ley No. 441
		Actualizar el Procedimiento de Cobro de Multas del Control de Pesos y Dimensiones Vehiculares	Cobro de multas por modalidad de Plan de Pagos
		Actualizar el Sistema Integral de Control de Pesos y Dimensiones, Cobro de Multas por Infracción, Control de Permisos Especiales y control de Personal Operativo.	Implementación de mecanismos efectivos para optimizar el cobro de multas a la Ley No. 441
			Sistema Integral de Control de Pesos y Dimensiones puesto en marcha, para un adecuado control.

	Código Documento	Versión	N° de Páginas
	UPG-PLN-001	2	Página 12 de 57
	PLAN ESTRATÉGICO INSTITUCIONAL REPROGRAMACIÓN 2016 - 2020		

		Actualizar el Sistema Integral de Control de Pesos y Dimensiones, Cobro de Multas por Infracción, Control de Permisos Especiales y control de Personal Operativo.	Permisos Especiales controlados a nivel nacional.
	Proponer un nuevo sistema de recaudación de peaje en su estructura, cobertura y nivel tarifario en coordinación con las instancias correspondientes.	Analizar el tarifario vigente en base al estudio de tarifas óptimas de peaje para la Red Vial Fundamental y en cumplimiento al mandato (carretera nueva tarifa de peaje nueva) proponer la nueva lógica y estructura de cobro de peaje.	Propuestas de tarifarios en tramos carreteros de la Red Vial Fundamental
	Proponer, en coordinación con la Administradora Boliviana de Carreteras, la creación, eliminación, reubicación de estaciones de cobro de peaje y pesaje en la Red Vial Fundamental.	Elaborar propuestas de Proyectos de Infraestructura de Estaciones de Peaje y Pesaje, que incluyan las especificaciones técnicas, Presupuesto, Costo Beneficio.	Plan Nacional de Peaje y diseños de Infraestructura de Peaje y Pesaje Plan presentado a la Administradora Boliviana de Carreteras y Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda
		Asesorar el Financiamiento para implementar el Plan Nacional de Peaje y Pesaje.	
		Asesorar el Financiamiento para implementar el Plan Nacional de Peaje y Pesaje. Ejercer el mandato del Decreto Supremo, en lo pertinente y aplicable	Proyecto para otorgar un adecuado servicio en las operaciones de peaje y control de pesos y dimensiones vehiculares. Manual de procesos y procedimientos de control de pesos y dimensiones vehiculares
	Cumplir y hacer cumplir la Ley No. 441 Ley de Control de Pesos y Dimensiones Vehiculares en la Red Vial Fundamental y los reglamentos conexos.	Controlar pesos y dimensiones vehiculares en la Red Vial Fundamental.	Gestiones de infraestructura y equipamiento ante la Administradora Boliviana de Carreteras y el Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda para mejorar las condiciones del control de pesaje
Ley. No. 441 "Control de Pesos y Dimensiones Vehiculares"	Vías Bolivia es la autoridad competente para ejercer el control de pesos y dimensiones vehiculares en	Controlar pesos y dimensiones vehiculares al transporte pesado	Vehículos pesados controlados en la Red Vial Fundamental.

	Código Documento	Versión	N° de Páginas
	UPG-PLN-001	2	Página 13 de 57
	PLAN ESTRATÉGICO INSTITUCIONAL REPROGRAMACIÓN 2016 - 2020		

	la Red Vial Fundamental, conforme a lo dispuesto en la presente Ley y su reglamentación.	Socializar con el Sector de Transporte Pesado, para prevenir el sobrepeso	Sectores del Transporte pesado socializados y concientizados en la Ley de Control de Pesos y Dimensiones Vehiculares
		Cobro de multa por infracción a la Ley No. 441.	Aportar para el mantenimiento de la Red Vial Fundamental, producto del control al transporte pesado
		Implementar y/o actualizar el Sistema de Control de Pesos y Dimensiones Vehiculares	Módulo de Control de Pesos y Dimensiones
			Módulo de Permisos Especiales
			Módulo de Cobro de multas
		Realizar mantenimiento y verificación de Balanzas	Balanzas con mantenimiento y certificadas
		Aplicar el procedimiento para la imposición de multas establecidas en la presente Ley.	Manual de procesos y procedimientos de control de pesos y dimensiones vehiculares
Ley. No. 165 "Ley General del Transporte" Artículos 201 al 208	La administración de peaje en la Red Vial Fundamental estará a cargo de la autoridad competente del nivel central	Proponer, actualizar las tarifas para ser aprobadas ante el MOPSV en coordinación con ABC Gestionar la aprobación de la Reglamentación a la Ley No. 165.	Boleta de Control de Pesos y Dimensiones Vehiculares (Boleta no Valorada). Mediante el Sistema Nacional de Control de Pesos y Dimensiones – SNCPPD
			Boleta de infracción, al incumplimiento de la Ley No, 441
	La autoridad competente, promoverá el establecimiento de un sistema automático de cobro de peajes, en base a detectores electrónicos	Implementar y/o Actualizar procedimientos de Cobro de Peaje	Tarifarios de Peaje en Puntos de Cobro aprobados. Propuesta de Reglamentación
			Sistema de Control Automatizado de Peaje – SISCAP v2.0 Sistema de Cobro de Peaje Electrónico de Peaje – SISCEP.

	Código Documento	Versión	N° de Páginas
	UPG-PLN-001	2	Página 14 de 57
	PLAN ESTRATÉGICO INSTITUCIONAL REPROGRAMACIÓN 2016 - 2020		

	La infraestructura, tecnología y equipamiento de las estaciones de peaje deberá facilitar el desarrollo de las actividades de cobro de peaje y otros servicios definidos en normativa específica vigente.	Realizar el mantenimiento preventivo a las estaciones de peaje y pesaje.	Estaciones con mantenimiento preventivo.
	Tarifas de Peaje y Exenciones	Analizar el tarifario vigente en base al estudio de tarifas óptimas de peaje para la Red Vial Fundamental y en cumplimiento al mandato (carretera nueva tarifa de peaje nueva) proponer la nueva lógica y estructura de cobro de peaje.	Propuestas de tarifarios en tramos carreteros de la Red Vial Fundamental
	El funcionamiento de las estaciones de peaje se desarrollara en la Red Vial Fundamental. La creación, eliminación y reubicación de las estaciones de cobro de peaje serán propuestas y aprobadas por la autoridad competente del nivel central	Proponer, en coordinación con la Administradora Boliviana de Carreteras, la creación, eliminación, reubicación de estaciones de cobro de peaje y pesaje en la Red Vial Fundamental.	Propuesta de creación, eliminación y reubicación de las estaciones de cobro de peaje
	Control de Permisos Especiales Medidas de Preservación Vial	Tomar medidas preventivas (Difusión de la Ley No. 441, Concientización a los usuarios).	Sistema de Cobro de peaje implementado en coordinación con el Consejo Interinstitucional de Seguridad Vial revisar
	D.S. 659 "Control, Fiscalización y Seguridad Vial en el sector de transporte automotor público terrestre" Artículo 13	Implementación de la automatización de estaciones de peaje	Implementar y/o Actualizar procedimientos de Cobro de Peaje
			Sistema de Control Automatizado de Peaje – SISCAP v2.0 Sistema de Cobro de Peaje Electrónico de Peaje – SISCEP

Fuente. Unidad de Planificación, Gestión Integrada y Proyectos

2.1.2. Principios y Valores

Los principios, expresados y protegidos en la Constitución Política del Estado Plurinacional en su Artículo No. 8 en su párrafo I *"El Estado asume y promueve como principios ético-morales de la sociedad plural: ama qhella, ama llulla, ama suwa (no seas flojo, no seas mentiroso ni seas ladrón)*. Así también Vías Bolivia tiene el Código de Ética y al Manifiesto Político de la Descolonización de la Ética Pública y la Revolución del Comportamiento de las servidoras y los servidores públicos del Estado Plurinacional de Bolivia al pueblo boliviano.

	Código Documento	Versión	N° de Páginas
	UPG-PLN-001	2	Página 15 de 57
	PLAN ESTRATÉGICO INSTITUCIONAL REPROGRAMACIÓN 2016 - 2020		

2.1.2.1. Principios

Son considerados como principios éticos, rectores de la conducta de las servidoras y los servidores públicos de Vías Bolivia, de forma enunciativa y no limitativa los siguientes:

- a) **Ama Qhella (No Seas Flojo).**- Las servidoras y los servidores públicos de Vías Bolivia deben realizar sus actividades cotidianas con certeza y compromiso, sintiéndose parte importante del proceso de cambio del Estado Plurinacional de Bolivia, cumpliendo con su trabajo productivamente sin desperdiciar el tiempo asignado para que sus resultados logren el cumplimiento de los fines del Estado Plurinacional y de la entidad a la que sirven. Su trabajo estará orientado por la disciplina, puntualidad y honestidad en todo el tiempo que demande su jornada laboral.
- b) **Ama Llulla (No Seas Mentiroso).**- Los actos de las servidoras y los servidores públicos de Vías Bolivia deben regirse en el marco de la verdad, en su relación intra laboral. La verdad es un instrumento de trabajo imprescindible y se constituye en la garantía de transparencia institucional.
Las servidoras y los servidores públicos representan la memoria de la entidad; el conocimiento que adquieren, no es individual, pertenece a la comunidad estatal, por lo que deberán brindar acceso a la información que se genera, no pudiendo abstenerse de declarar sobre hechos que hacen a sus funciones y deberes.
- c) **Ama Suwa (No Seas Ladrón).**- Las servidoras y los servidores públicos de Vías Bolivia son los custodios naturales de los bienes y activos que se encuentran a su cargo, al efecto no pueden disponer ilegalmente de los mismos, ni utilizarlos para fines particulares o distintos a los que se encuentran destinados. Los servidores públicos deben proteger y conservar los bienes y activos de la entidad, utilizando los que le fueren asignados para el desempeño de sus funciones de manera racional, evitando el abuso, y desaprovechamiento.

2.1.2.2. Valores

Son considerados como valores éticos, rectores de la conducta de las servidoras y los servidores públicos de Vías Bolivia, de forma enunciativa y no limitativa los siguientes:

- a) **Transparencia.**- Las servidoras y los servidores públicos de Vías Bolivia, deben actuar con claridad en las actividades que les sean encomendadas, sin esconder lo que debe ser conocido, también supone la difusión de información adecuada, actualizada y fiel de lo que se hace mostrando una información veraz y contrastable, la cual deberá ser clara y oportuna tanto interna como externamente.
La transparencia deberá garantizar el acceso a la información gubernamental. Sin más límite que el que imponga el interés público y los derechos de privacidad de los particulares, establecidos por ley así como el uso y aplicación transparente de los recursos públicos.
- b) **Responsabilidad.**- Las servidoras y los servidores públicos de Vías Bolivia, asumen plena responsabilidad por el efecto que causen sus acciones y omisiones sobre los recursos utilizados y los resultados emergentes del desempeño de sus funciones.
- c) **Respeto.**- Las servidoras y los servidores públicos de Vías Bolivia, deben respetar la conformación multiétnica del Estado Plurinacional de Bolivia y las diferencias de

	Código Documento	Versión	N° de Páginas
	UPG-PLN-001	2	Página 16 de 57
	PLAN ESTRATÉGICO INSTITUCIONAL REPROGRAMACIÓN 2016 - 2020		

las personas en todos los ámbitos. Es la atención y consideración para con los demás y consigo mismo, cuidando de no mellar la dignidad de las personas.

- d) **Compromiso e interés social.-** Todo acto de las servidoras y los servidores públicos de Vías Bolivia se desarrollará velando por un buen servicio a la población, empatía y solidaridad.

2.1.3. Misión y Visión

Figura No. 2“Misión y Visión”



2.1.4. Cumplimiento de las atribuciones en el último quinquenio

Vías Bolivia ha desarrollado sus actividades en el marco del Plan Estratégico Institucional - PEI 2009-2015, aprobado por Resolución Administrativa No. 067/2009 de 30 de Octubre de 2009, habiendo alcanzado los siguientes niveles de avance.

2.1.4.1. Resultados Institucionales

Los resultados institucionales que se han definido institucionalmente para estructurar el PEI 2009 – 2015 son los siguientes:

- i. Incrementar la recaudación del peaje en la Red Vial Fundamental.
- ii. Realizar un efectivo control de pesos y dimensiones vehiculares en la Red Vial Fundamental.
- iii. Gestionar la actualización de la normativa vigente.
- iv. Fortalecimiento institucional.

	Código Documento	Versión	N° de Páginas
	UPG-PLN-001	2	Página 17 de 57
	PLAN ESTRATÉGICO INSTITUCIONAL REPROGRAMACIÓN 2016 - 2020		

Cuadro No. 6 “Resultado 1 - Incrementar la recaudación del peaje en la Red Vial Fundamental”

RESULTADOS AL PEI 2009 - 2015

PROYECTOS	RESULTADOS PROGRAMADOS	RESULTADOS LOGRADOS	QUE FALTA POR HACER
Proyecto de Modernización de los Sistemas de Cobro de Peaje.	Ubicación y Reubicación de las Estaciones de Peaje.	Estaciones con reubicación: Guapilo, Pailas (Santa Cruz) Ibibobo (Tarija). Vías Bolivia elaboró una propuesta de Manual de Procedimiento de Creación, Eliminación y reubicación de Estaciones. Se encuentra en proceso de Aprobación en la ABC.	Mejorar los procesos para el control en la Administración de boletos valorados Pre-impresos.
	Determinación de Tarifa Óptimas de Peaje.	El estudio de Tarifas Óptimas en la Red Vial Fundamental, propone una nueva clasificación vehicular con nuevos coeficientes de cobro en Bs. por Km recorrido, en base a los costos de conservación vial en la Red Vial Fundamental (ABC). Asimismo este estudio contiene 3 módulos: Tarifas, Retenes y Recaudaciones	Aprobar el Manual- Realizar el seguimiento
Proyecto de automatización del Sistema de Peaje	Sistema de Impresión de Tickets en Línea.	2011 - Se inicia la implementación del SISCAP en Autopista, posteriormente Achica Arriba, Sica Sica y Konani en la Regional La Paz. Se inicia la implementación del SISCAP Regional Oruro, San Pedro, Vichuloma, Ventilla. 2012 - Se inicia la implementación del SISCAP en Santa Cruz en los retenes de: Ichilo, Puesto Méndez, San Carlos, Pailas, Km 17 y Naranjal. Posteriormente Km 22, Pedro Lorenzo y Guapilo para esa Gestión. Se inicia la implementación del SISCAP en Cochabamba en los retenes de Colcapirhua, Huayllani, Km 10, Suticollo, Confital, Padrezama, Ivirgarzama, Bulo Bulu. 2013 - Se inicia la implementación del SISCAP Oruro Ventilla, Jayac Mayu, Karachipampa, San Antonio y Millares. Se inicia la implementación del SISCAP Chuquisaca, en los retenes Cochis, Machareti. Millares. Se inicia la implementación del SISCAP Tarija en los retenes de Santa Ana, Palmar Chico, Ibibobo y Chimeo.	Ampliar la implementación en las demás estaciones de la Regional Potosí, Chuquisaca, Santa Cruz.
	Aplicación Móvil Reporte Recaudación y Supervisores	2014 - Se incrementa en la Regional Santa Cruz, ruta este Caribe, Ibaré y Puerto Suarez. Se inicia la implementación SISCAP en la Regional Beni con Ibaré y Mocoivi.	
	Sistema de Impresión de Tickets en Línea en el eje troncal SISCAP		
	Proyecto Piloto (Telepeaje)	2013 - Se realiza la licitación para la Adquisición de Software y Equipos para el Sistema de Cobro de Peaje Electrónico para Vías Bolivia.	Realizar el ajuste a las observaciones en la recepción de conformidad de la entrega de las estaciones de peaje readecuadas.
		2014 - Se realiza la licitación y la adjudicación para la Adquisición del Sistema de Cobro de Peaje Electrónico para el Nivel I en 5 estaciones de Peaje: Guapilo - Km17 - Colcapirhua - Huayllani - Km 10.	
		2014- Se realiza la licitación y adjudicación para la ampliación y readecuación para la implementación del Tele peaje en las estaciones de Guapilo - Colcapirhua - Huayllani - Km 10.	
		2014- ABC, se compromete en realizar la readecuación de la estación de peaje KM-17. Y se realiza la recepción de las obras concluidas.	

Cuadro No. 7 “Resultado 2 - Realizar un efectivo control de pesos y dimensiones vehiculares en la Red Vial Fundamental”

RESULTADOS AL PEI 2009 - 2015

PROYECTOS	RESULTADOS PROGRAMADOS	RESULTADOS LOGRADOS	QUE FALTA POR HACER
Proyecto de Infraestructura y Equipamiento.	Refacción y mantenimiento de las Estaciones de Control de Pesos y Dimensiones.	11 estaciones con 14 balanzas. 3 estaciones con control de pesos y dimensiones en etapa de prueba, Abapó, La Zapatera y Karachipampa. Achica Arriba sin funcionamiento por traslado.	La gestión de Financiamiento es necesaria para el cumplimiento del Plan Nacional de Pesaje.
		Adecuación a las estaciones de pesaje de La Enconada 2013, Ivirgarzama. Nuevas construcciones de Uyuni Jayac Mayu 2012. 22014, se entregará Matancillas y Remedios. Debido a la nueva construcción de los nuevos tramos de carretera.	
		Se elaboraron fichas técnicas para la Identificación de necesidades de las Estaciones de Pesaje.	
	Equipamiento en las estaciones de Pesaje.	Se encuentra con 6 Estaciones de Pesaje Certificadas pos IBMETRO: Uyuni, La Enconada, Jayac Mayu, Ivirgarzama, Mataral y San José.	
		Se cuenta con 8 Balanzas de pesaje Uniplataforma y multiplataforma. Uniplataforma: La Enconada Balanza de peso bruto Total, Multiplataforma: Ivirgarzama, Uyuni, Jayac mayu, Mataral y San Jose. Las demás siguen trabajando con balanzas móviles PAT DAW 300. Puesto Méndez PAT DAW 50.	
		Se desarrolló los mantenimientos correctivos a las básculas correspondientes del sistema de pesaje.	
		Se encuentra con un Plan Nacional de Pesaje, que contiene el mejoramiento de la infraestructura y equipamiento tecnológico necesario para dar cumplimiento a la Ley 441.	

Cuadro No. 8 “Resultado 3 - Gestionar la actualización de la normativa vigente”

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

	Código Documento	Versión	N° de Páginas
	UPG-PLN-001	2	Página 18 de 57
	PLAN ESTRATÉGICO INSTITUCIONAL REPROGRAMACIÓN 2016 - 2020		

RESULTADOS AL PEI 2009 - 2015

PROYECTOS	RESULTADOS PROGRAMADOS	RESULTADOS LOGRADOS	QUE FALTA POR HACER
Fortalecimiento Institucional	Actualización de la Ley de Cargas y sus Reglamentos	Ley No. 441, sobre el Control de Pesos y Dimensiones Vehiculares	Gestionar la aprobación de la propuesta de Decreto Supremo, o Gestionar una nueva propuesta consensuada con las instancias correspondientes.
		Reglamento de la Administración de Control de Pesos y Dimensiones Vehiculares se encuentran en ABC para su aprobación.	
	Actualización y Complementación de Norma de Creación de Vías Bolivia	Se presentó la Propuesta de Decreto Supremo remitida al MOPSV pero sin una respuesta de aprobación la fecha	

Cuadro No. 9 “Resultado 4 - Gestionar el Fortalecimiento Institucional”

RESULTADOS AL PEI 2009 - 2015

PROYECTOS	RESULTADOS PROGRAMADOS	RESULTADOS LOGRADOS	QUE FALTA POR HACER
Sistematización de la Administración de peaje y pesaje	Plan de Actualización de la Normativa Interna de Vías Bolivia.	Se implementa la atención al Cliente, mediante la línea gratuita 800108427 atenciones a denuncias, reclamos o consultas y sugerencias. Asimismo se encuentra aprobado el Código de Ética. Además del ejercicio de rendición de cuentas ante Control Social.	Realizar campañas impulsando la transparencia
Sistema de Calidad y Seguridad Ocupacional		Plan de Actualización de la Normativa Interna de Vías Bolivia que anualmente se viene cumpliendo, de acuerdo a los requerimientos de las Unidades Solicitantes y la Normativa inherente. Al 2014 se aprueba el Plan de Actualización de la normativa en base a la aprobación de la nueva estructura organizacional.	
Proyecto de Infraestructura y Equipamiento.	Capacitación personal Administrativo y Operativo.	Se desarrolló capacitaciones sobre procedimientos de la Normativa Interna Operativa	Vías Bolivia debe desarrollar un Plan de Capacitación a Nivel Técnico para el desarrollo de las actividades de operaciones a nivel Nacional.
8. Proyecto de Fortalecimiento Institucional	Desarrollo Sistemas Informativos para el cumplimiento de las Actividades.	Sistema de Control de Correspondencia implementado. SIACO.	Vías Bolivia debe actualizar de forma constante los servicios de información y comunicación Institucional en base a los requerimientos y a la adecuación tecnológica.
		Sistema de Información de Administración de Personal (Desarrollado su implementación está pendiente) - SIAP.	
		Sistema de Administración de Activos Fijos implementado al 2014 - SAAF.	
		Se creó una Unidad de Transparencia y Lucha contra la Corrupción quien se encarga de Fiscalizar las operaciones de Cobro de Peaje impulsando la Transparencia.	
		Sistema de Administración de Peaje y Pesaje implementado en las estaciones de Peaje a nivel nacional - SISAPP.	
		Sistema de Cobro Automatizado de Peaje, implementado en 59 estaciones de Peaje a nivel Nacional - SISCAP.	
		Sistema de Plan Operativo Anual, POA - VIAS, en línea implementado - 2014.	
	Desarrollo de Comunicación Integrada para el mejoramiento de la Comunicación Institucional.	Formulario de Autorización de Viáticos por viaje en comisión en línea-VORTEX, implementado.	
		Habilitación de una línea gratuita 800108427, para atención al cliente sobre reclamos o información - VIASAC.	
		Habilitación de Pago. WEB como imagen institucional y VIASNET de manera interna.	
		Habilitación en los servidores SPARK (Medio de comunicación masivo informal chat institucional) Zimbra (Correo Institucional como medio de comunicación Formal).	

2.1.5. Estado de Situación

2.1.5.1. Organización Administrativa

Vías Bolivia - Administradora de Rodaje y Pesaje, tiene vigente una séptima versión del Manual de Organización y Funciones, que en concordancia con las Normas Básicas del Sistema de Organización Administrativa NB – SOA y el Reglamento Específico del Sistema de Organización Administrativa RE – SOA, la Estructura Organizacional ha sido diseñada e implementada para coadyuvar los resultados.

	Código Documento	Versión	N° de Páginas
	UPG-PLN-001	2	Página 19 de 57
	PLAN ESTRATÉGICO INSTITUCIONAL REPROGRAMACIÓN 2016 - 2020		

2.1.5.1.1. Estructura Orgánica

El modelo de organización asumido por Vías Bolivia tiene las siguientes características:

Niveles Jerárquicos

Que implica la división de la estructura en los siguientes niveles: superior, ejecutivo, operativo y desconcentrado.

Nivel Superior

Este nivel contempla el cargo de la Máxima Autoridad Ejecutiva (Director General Ejecutivo), al constituirse como responsable directo de toda la entidad. La MAE es quien fija los lineamientos estratégicos que serán adoptados por la Institución, en armonía con las políticas establecidas en el Plan Nacional de Desarrollo.

La necesidad de que dichos lineamientos se traduzcan en acciones concretas pasa por la conceptualización de algún modelo, cuya aplicación práctica exige el desarrollo de ciertas técnicas, como en este caso la jerarquización de funciones y responsabilidades a través de niveles.

Nivel Ejecutivo

Este nivel contempla los cargos de los **Directores de Área** donde se desarrollan los programas, vale decir cronogramas de acciones más la correspondiente identificación y justificación de los recursos necesarios (recursos humanos, técnicos, económicos - presupuesto, etc.). El nivel Ejecutivo desarrolla los planes de acción, basados en las estrategias formuladas por el nivel superior.

Nivel Operativo

Este nivel contempla los cargos de los **Jefes de Unidad, Profesionales y Técnicos** donde se desarrollan acciones concretas que se llevan a cabo para cumplir con los programas. La nominación de unidades en el organigrama institucional, bajo el denominativo de Nivel Operativo, incluye a todo el personal que tiene a cargo el curso de actividades programadas por la Institución.

Nivel Desconcentrado

Este nivel contempla los cargos de los **Jefes Regionales, Profesionales y Técnicos** donde se desarrollan acciones concretas que se llevan a cabo para cumplir con los programas de recaudación de peaje y control de pesos y dimensiones.

	Código Documento	Versión	N° de Páginas
	UPG-PLN-001	2	Página 20 de 57
	PLAN ESTRATÉGICO INSTITUCIONAL REPROGRAMACIÓN 2016 - 2020		

Cuadro No. 10 “Áreas y Unidades Organizacionales de Vías Bolivia”

NIVEL	AREAS ORGANIZACIONALES	ABREVIATURA
SUPERIOR	A1. DIRECCIÓN GENERAL EJECUTIVA	DGE
EJECUTIVO	A2. DIRECCIÓN DE GESTIÓN INSTITUCIONAL	DGI
	A3. DIRECCIÓN DE ASUNTOS JURÍDICOS	DAJ
	A4. DIRECCIÓN DE OPERACIONES	DOP
	A5. DIRECCIÓN DE ADMINISTRACIÓN Y FINANZAS	DAF
OPERATIVO	UNIDADES ORGANIZACIONALES	
	UA1-1. UNIDAD DE AUDITORIA INTERNA	UAI
	UA1-2. JEFATURA DE GABINETE	JDG
	UA1-3. UNIDAD DE TRANSPARENCIA Y LUCHA CONTRA LA CORRUPCIÓN	UTL
	UA1-4. OFICINAS REGIONALES	ORG
	1. REGIONAL LA PAZ	LPZ
	2. REGIONAL ORURO	ORU
	3. REGIONAL POTOSI	PTS
	4. REGIONAL COCHABAMBA	CBA
	5. REGIONAL CHUQUISACA	CHU
	6. REGIONAL TARIJA	TAJ
	7. REGIONAL SANTA CRUZ	SCR
	8. REGIONAL BENI - PANDO	BEP
	UA2-1. UNIDAD DE PLANIFICACIÓN, GESTIÓN INTEGRADA Y PROYECTOS	UPG
	UA2-2. UNIDAD DE TEGNOLOGIAS DE LA INFORMACIÓN	UTI
	UA2-3. UNIDAD DE COMUNICACIÓN	UCO
	UA3-1. UNIDAD DE ASUNTOS JURIDICOS - ADMINISTRATIVOS	UAA
	UA3-2. UNIDAD DE ASUNTOS JUDICIALES	UAJ
	UA4-1. UNIDAD DE PEAJE	UDP
	UA4-2. UNIDAD DE CONTROL DE PESOS Y DIMENSIONES	UCP
	UA4-3. UNIDAD DE INFRAESTRUCTURA	UDI
	UA5-1. UNIDAD ADMINISTRATIVA Y TALENTO HUMANO	UAT
	UA5-2. UNIDAD FINANCIERA	UFI

Fuente: Manual de Organización y Funciones de Vías Bolivia

	Código Documento	Versión	N° de Páginas
	UPG-PLN-001	2	Página 21 de 57
	PLAN ESTRATÉGICO INSTITUCIONAL REPROGRAMACIÓN 2016 - 2020		

Las áreas y unidades organizacionales de Vías Bolivia se clasifican de la siguiente manera:

Sustantivas

Cuyas funciones contribuyen directamente al cumplimiento de la misión institucional, las acciones de mediano plazo y las acciones de corto plazo de la entidad.

- Dirección General Ejecutiva
- Dirección de Operaciones
- Jefaturas Regionales

Administrativas

Cuyas funciones contribuyen de manera indirecta al cumplimiento de la misión institucional, las acciones de mediano plazo y las acciones de corto plazo de la entidad, y prestan funciones de apoyo a las unidades sustantivas para su funcionamiento.

- Dirección de Gestión Institucional
- Dirección Administrativa Financiera

Asesoramiento

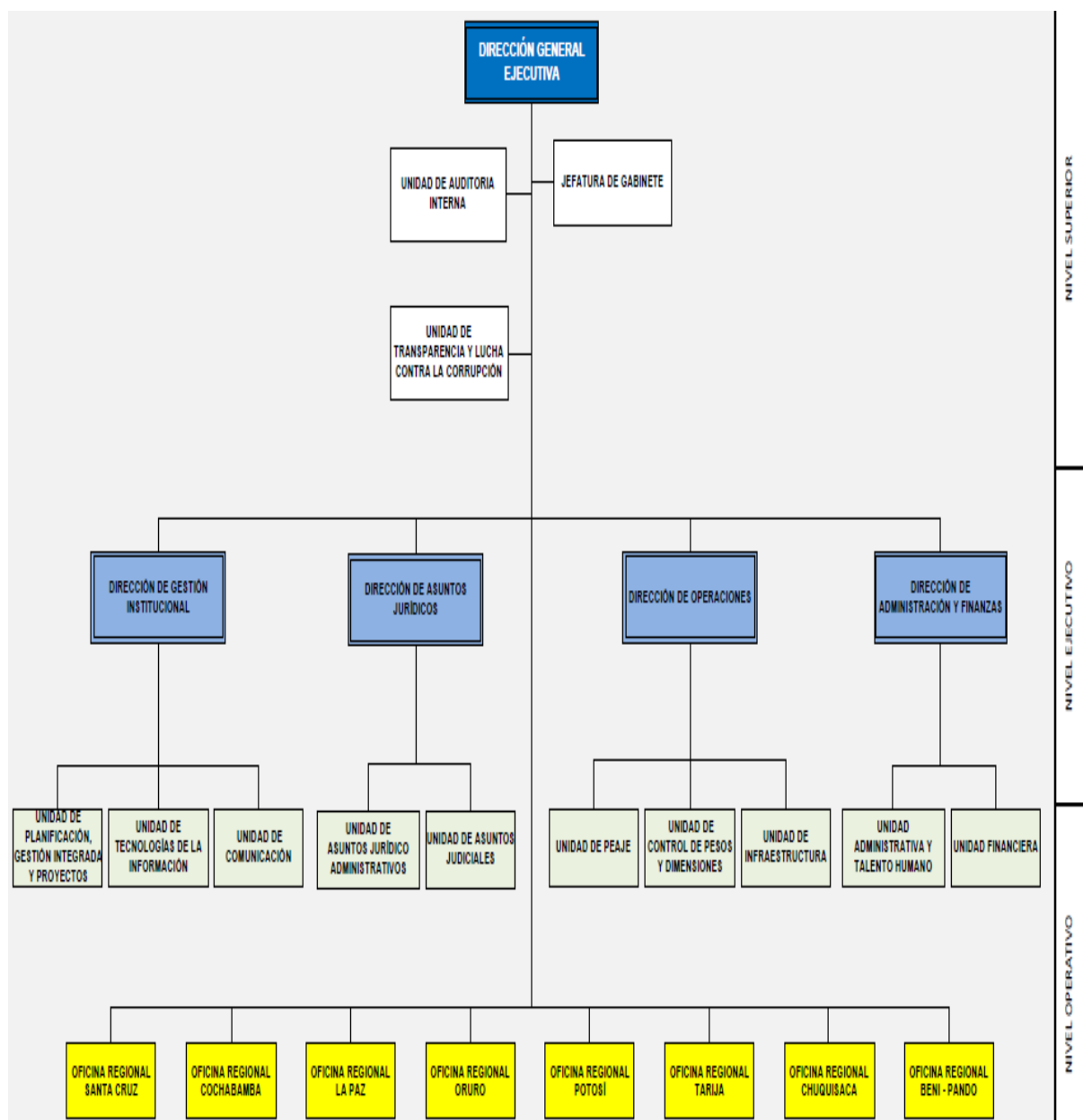
Cumplen funciones de carácter operativo y de apoyo al nivel estratégico, y no ejercen autoridad lineal sobre las demás unidades organizacionales.

- Unidad de Auditoría Interna
- Jefatura de Gabinete
- Unidad de Transparencia y Lucha Contra la Corrupción

Para cumplir con las atribuciones y funciones asignadas, Vías Bolivia cuenta con áreas y unidades organizacionales con roles claramente definidos, teniendo la siguiente estructura:

	Código Documento	Versión	N° de Páginas
	UPG-PLN-001	2	Página 22 de 57
	PLAN ESTRATÉGICO INSTITUCIONAL REPROGRAMACIÓN 2016 - 2020		

Imagen No. 3 “Organigrama General Institucional - Oficina Nacional”

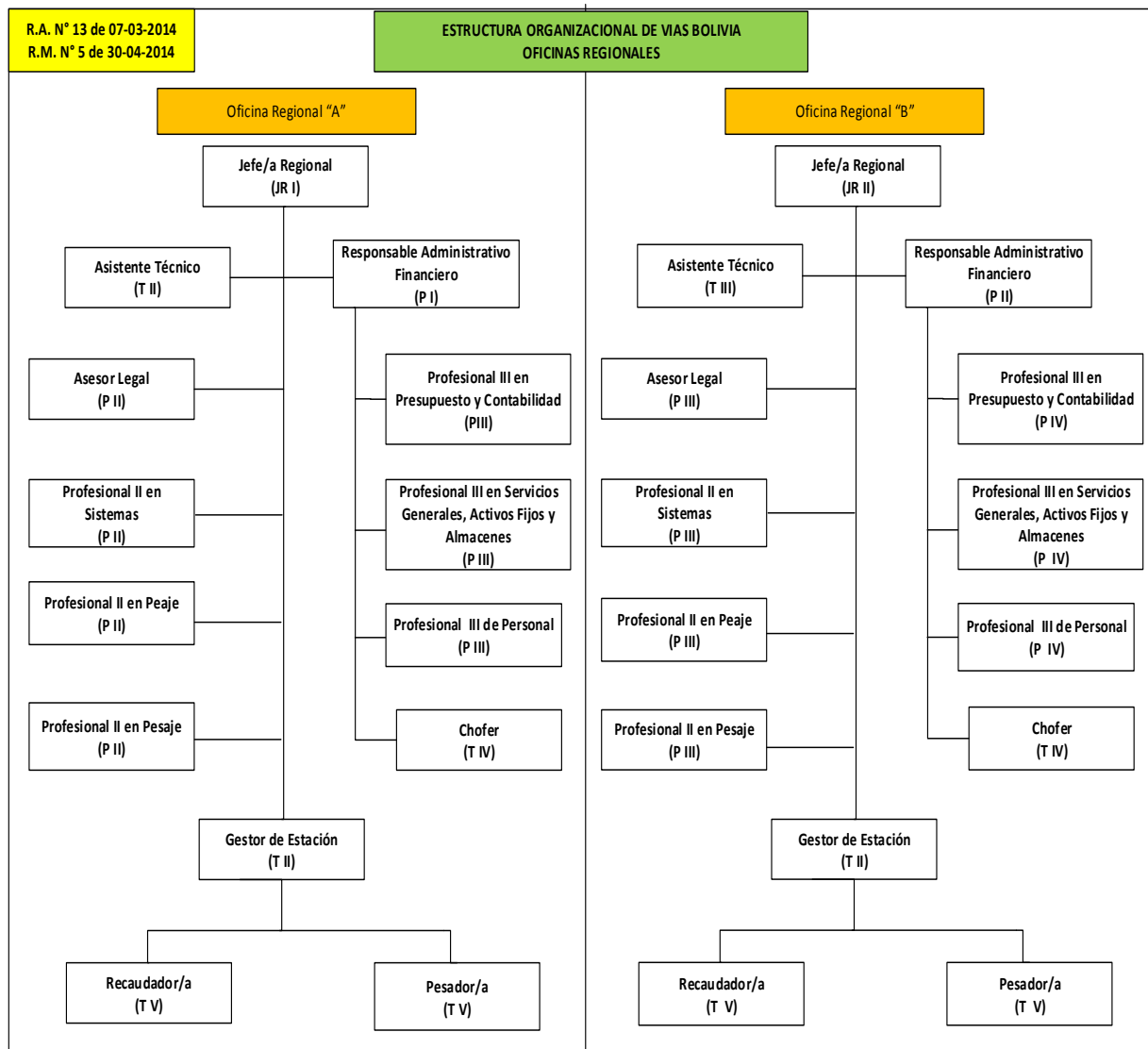


Fuente: Manual de Organización y Funciones - R.A. 100/2016

En fecha 30 de Septiembre de 2016 se aprueba el Manual de Procesos con Resolución Administrativa No. 100/2016, que describe de manera general las operaciones y procedimientos que componen los procesos que se realizan en Vías Bolivia para cumplir con su misión institucional.

	Código Documento	Versión	N° de Páginas
	UPG-PLN-001	2	Página 23 de 57
	PLAN ESTRATÉGICO INSTITUCIONAL REPROGRAMACIÓN 2016 - 2020		

Imagen No. 4 “Organigrama General Institucional – Oficinas Regionales”



Fuente: Manual de Organización y Funciones - /R.A. 100/2016

Se tiene cuatro procesos identificados, dentro del mapa de procesos, detallados a continuación.

2.1.5.2 Procesos

Procesos Estratégicos

Son los que definen las políticas, los lineamientos y el rumbo a seguir por la institución (*Planificar*).

	Código Documento	Versión	N° de Páginas
	UPG-PLN-001	2	Página 24 de 57
	PLAN ESTRATÉGICO INSTITUCIONAL REPROGRAMACIÓN 2016 - 2020		

Procesos Clave

Son la razón de ser de la institución. Responden a la finalidad de la creación de Vías Bolivia (*Hacer*).

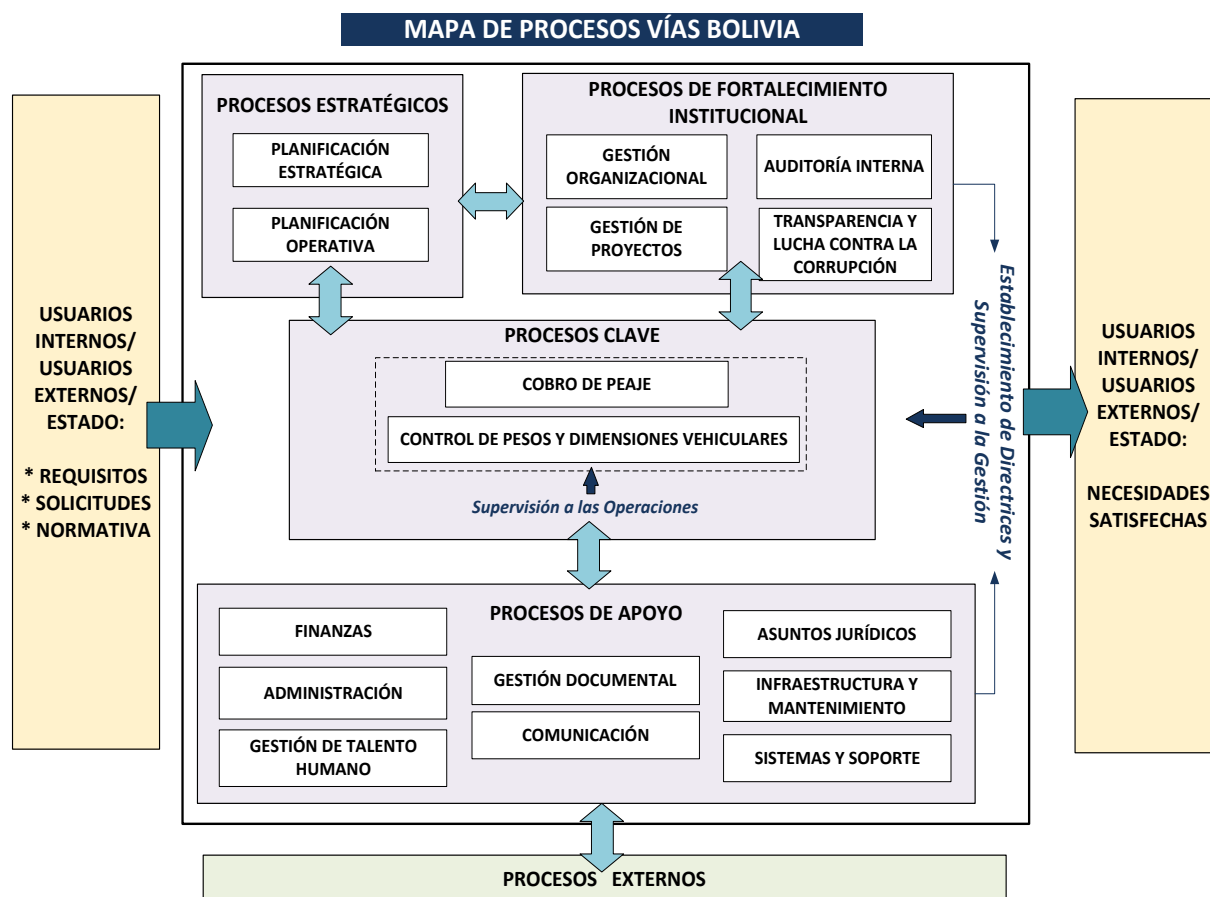
Procesos de Fortalecimiento Institucional

Son los que corresponden al seguimiento, control y evaluación de la institución tomando como base indicadores de satisfacción de los clientes internos y externos (*Verificar – Actuar*).

Procesos de Apoyo

Son las encargadas de proveer recursos necesarios para la correcta operación de todos los procesos (*Hacer*).

Imagen No. 5 “Mapa de Procesos – Vías Bolivia”



Fuente: Manual de Procesos R.A. 100/2016

2.1.5.2. Recursos Humanos

Vías Bolivia, actualmente realiza sus atribuciones a través de Regionales distribuidas en el territorio nacional, disponiendo de personal permanente, según el siguiente detalle:

	Código Documento	Versión	N° de Páginas
	UPG-PLN-001	2	Página 25 de 57
	PLAN ESTRATÉGICO INSTITUCIONAL REPROGRAMACIÓN 2016 - 2020		

Cuadro No. 11 “Personal por ubicación”

UBICACIÓN		FRECUENCIA
OFICINA NACIONAL		68
REGIONAL A	SANTA CRUZ	33
	COCHABAMBA	20
	LA PAZ	19
REGIONAL B	ORURO	16
	POTOSÍ	16
	TARIJA	16
	CHUQUISACA	15
	BENI-PANDO	15
TOTAL		218

Fuente: Resolución Bi-Ministerial No. 05/2014

Así también se tiene personal eventual para realizar funciones operativas y administrativas, de acuerdo al siguiente detalle:

Cuadro No. 12 “Personal por número de casos”

A. PERSONAL EVENTUAL- 121		
CC	DENOMINACIÓN	FRECUENCIA
1	Técnico Especialista	4
2	Supervisor de Peaje	57
3	Técnico en Mantenimiento	11
4	Cajero Móvil	19
5	Jefe de Estación	10
6	Supervisores Pesaje	10
7	Técnico en Sistemas	5
8	Técnico en Valores y Tesorería	6
9	Auxiliar Contable	1
10	Técnico en Personal	4
11	Técnico en Almacenes y Servicios Generales	2
12	Asistente en Tacos	7
13	Validadores	4
14	Pesadores	114
15	Recaudadores	734
TOTALES		988

Fuente: Resolución Administrativa 0115/2017

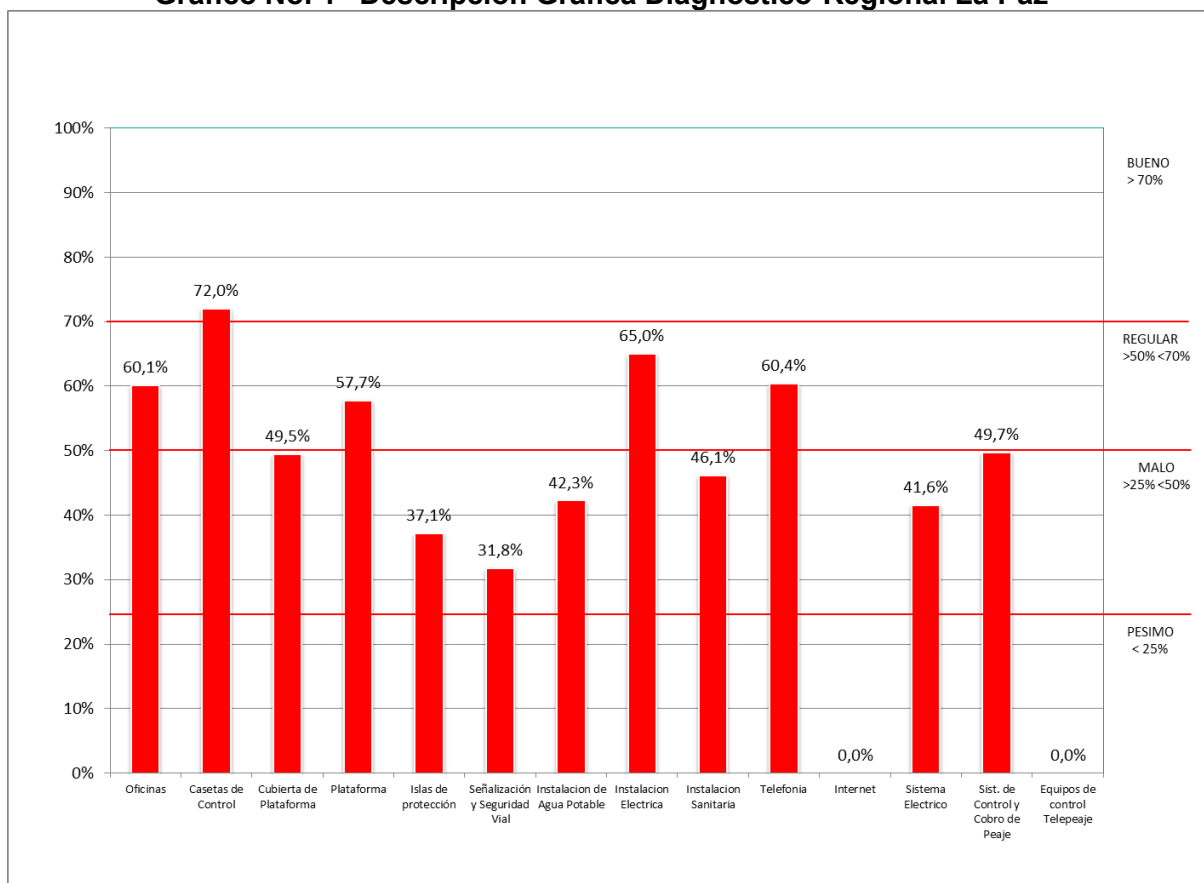
	Código Documento	Versión	N° de Páginas
	UPG-PLN-001	2	Página 26 de 57
	PLAN ESTRATÉGICO INSTITUCIONAL REPROGRAMACIÓN 2016 - 2020		

2.1.5.3. Infraestructura

2.1.5.3.1. CONDICIONES DE INFRAESTRUCTURA EN LAS REGIONALES POR ESTACIONES DE PEAJE

Las condiciones de infraestructura correspondiente a las regionales, nos muestra el estado entre; pésimo, malo, regular y bueno. Lo cual nos permite saber en qué debemos focalizar nuestras fuerzas para minimizar las condiciones pésimas en infraestructura.

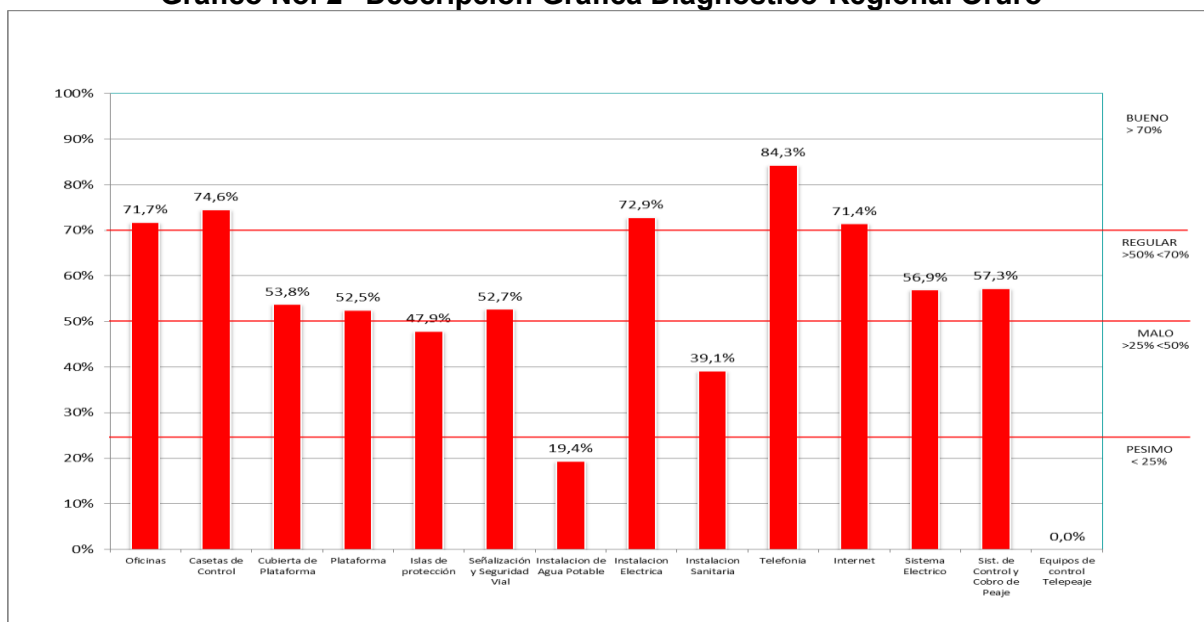
Gráfico No. 1 “Descripción Grafica Diagnostico-Regional La Paz”



Fuente: Fichas Técnicas - Unidad de Infraestructura

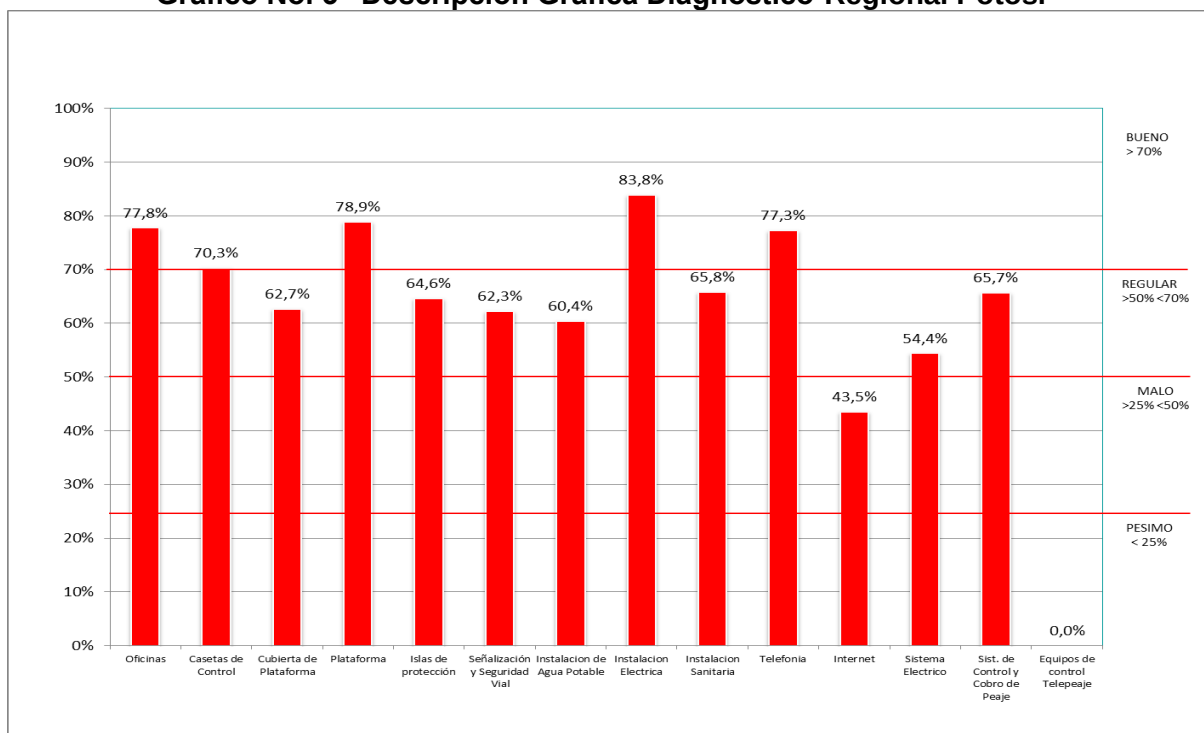
	Código Documento	Versión	N° de Páginas
	UPG-PLN-001	2	Página 27 de 57
	PLAN ESTRATÉGICO INSTITUCIONAL REPROGRAMACIÓN 2016 - 2020		

Gráfico No. 2 “Descripción Grafica Diagnostico-Regional Oruro”



Fuente: Fichas Técnicas - Unidad de Infraestructura

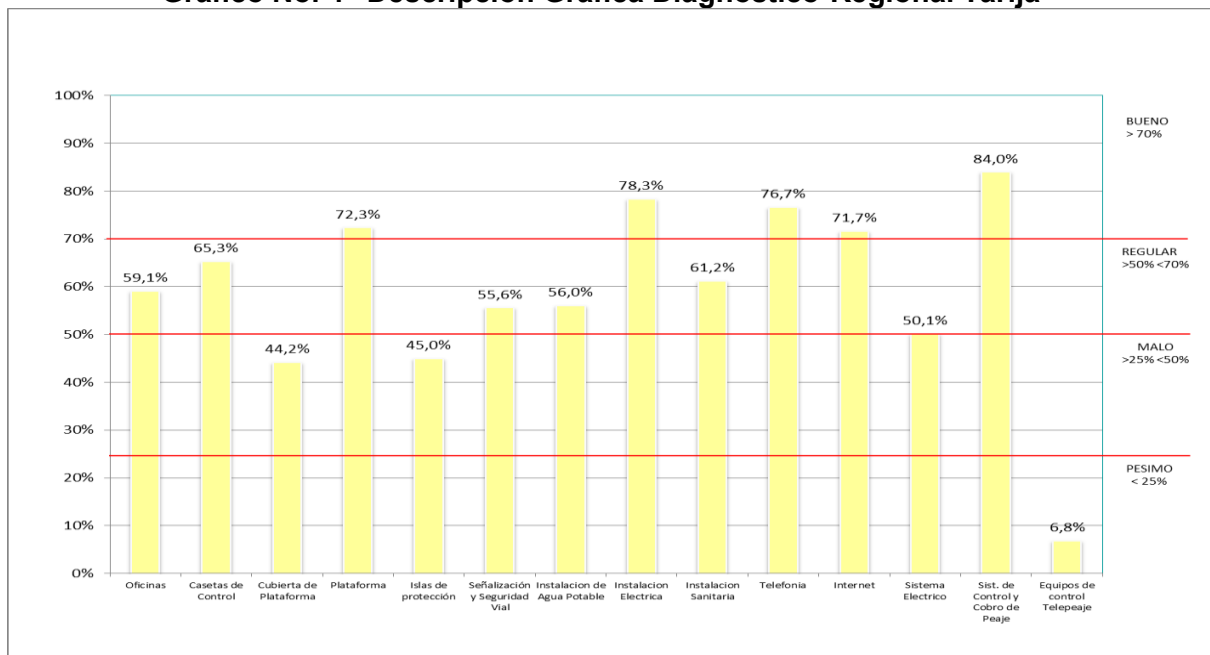
Gráfico No. 3 “Descripción Grafica Diagnostico-Regional Potosí”



Fuente: Fichas Técnicas - Unidad de Infraestructura

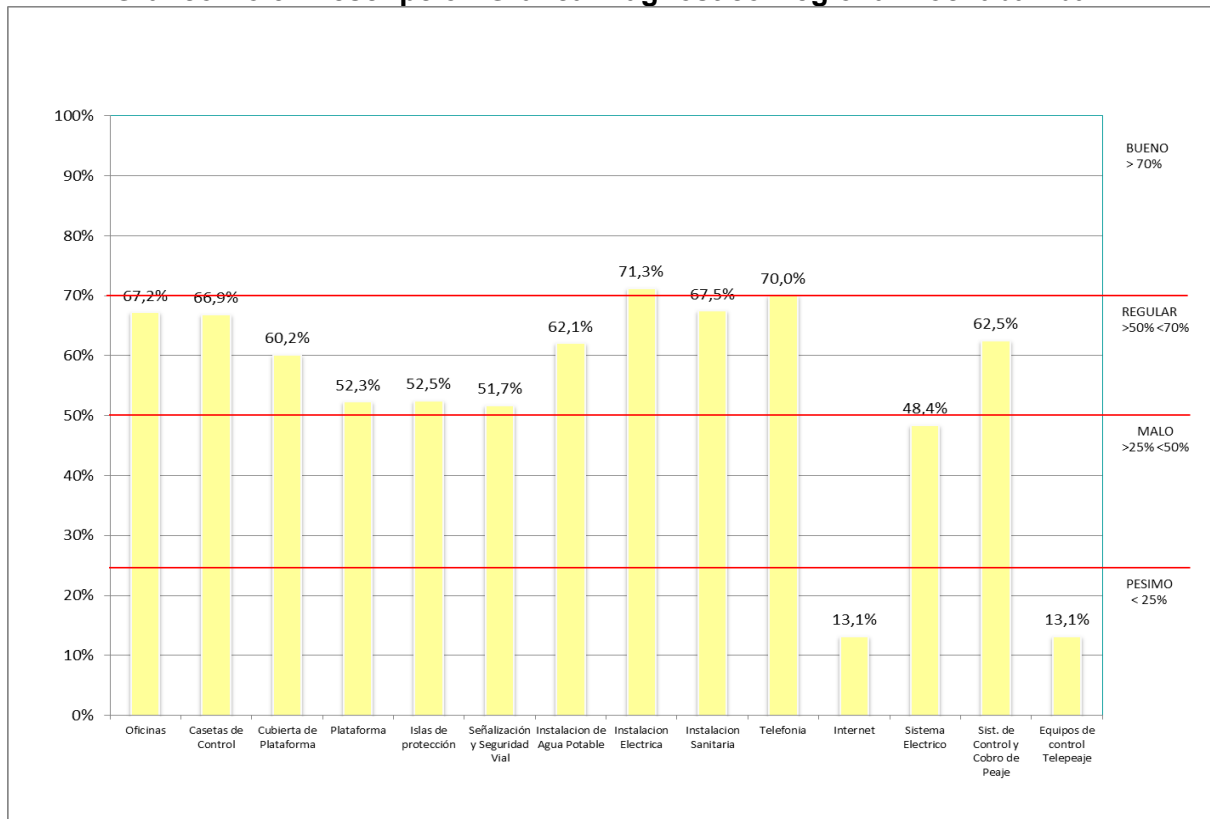
	Código Documento	Versión	N° de Páginas
	UPG-PLN-001	2	Página 28 de 57
	PLAN ESTRATÉGICO INSTITUCIONAL REPROGRAMACIÓN 2016 - 2020		

Gráfico No. 4 “Descripción Grafica Diagnostico-Regional Tarija”



Fuente: Fichas Técnicas - Unidad de Infraestructura

Gráfico No.5 “Descripción Grafica Diagnostico-Regional Cochabamba”

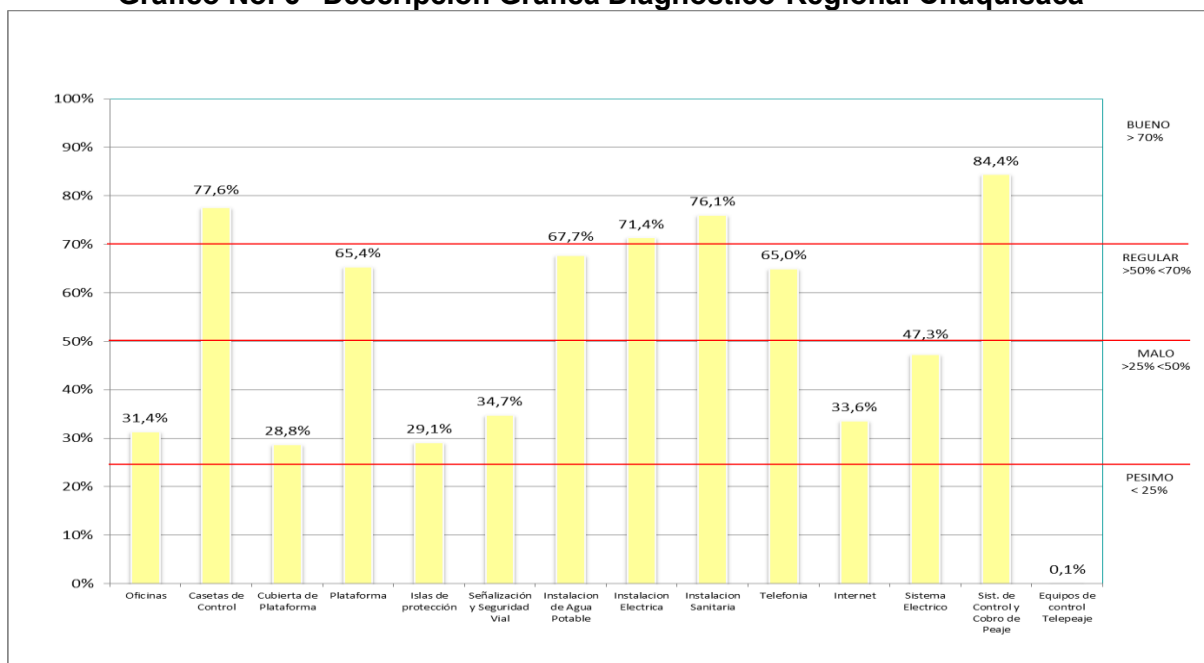


Fuente: Fichas Técnicas - Unidad de Infraestructura

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

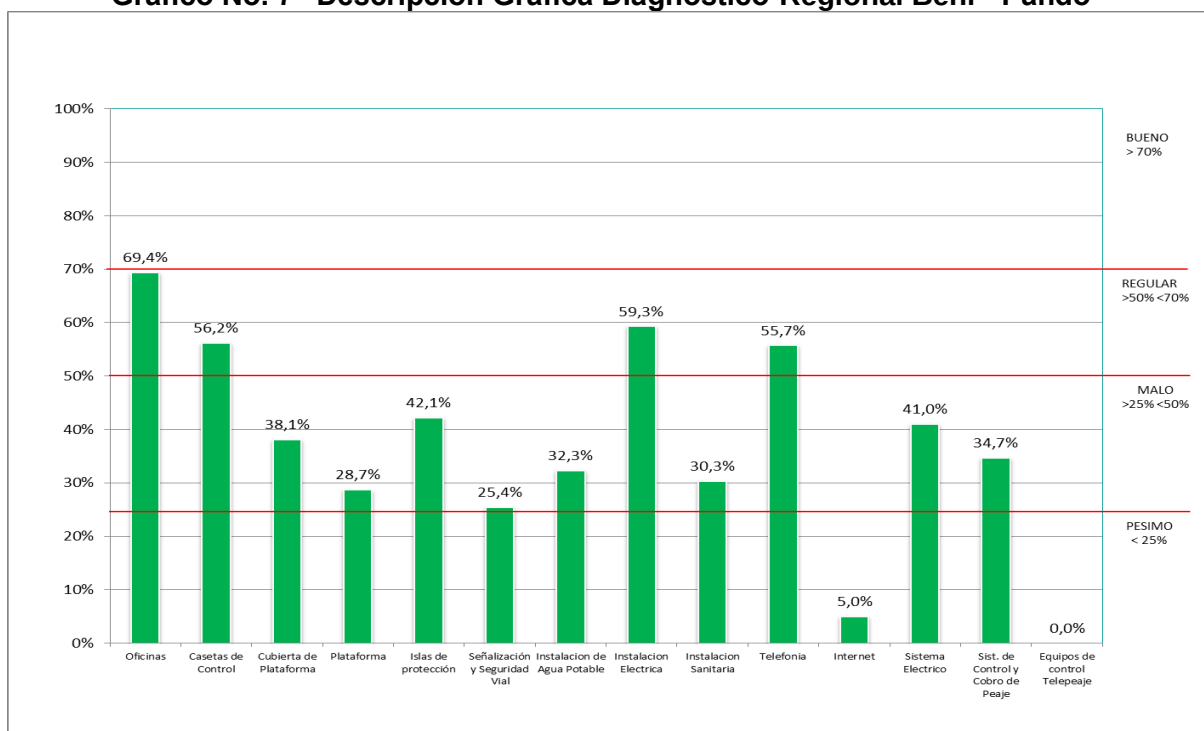
	Código Documento	Versión	N° de Páginas
	UPG-PLN-001	2	Página 29 de 57
	PLAN ESTRATÉGICO INSTITUCIONAL REPROGRAMACIÓN 2016 - 2020		

Gráfico No. 6 “Descripción Grafica Diagnostico-Regional Chuquisaca”



Fuente: Fichas Técnicas - Unidad de Infraestructura

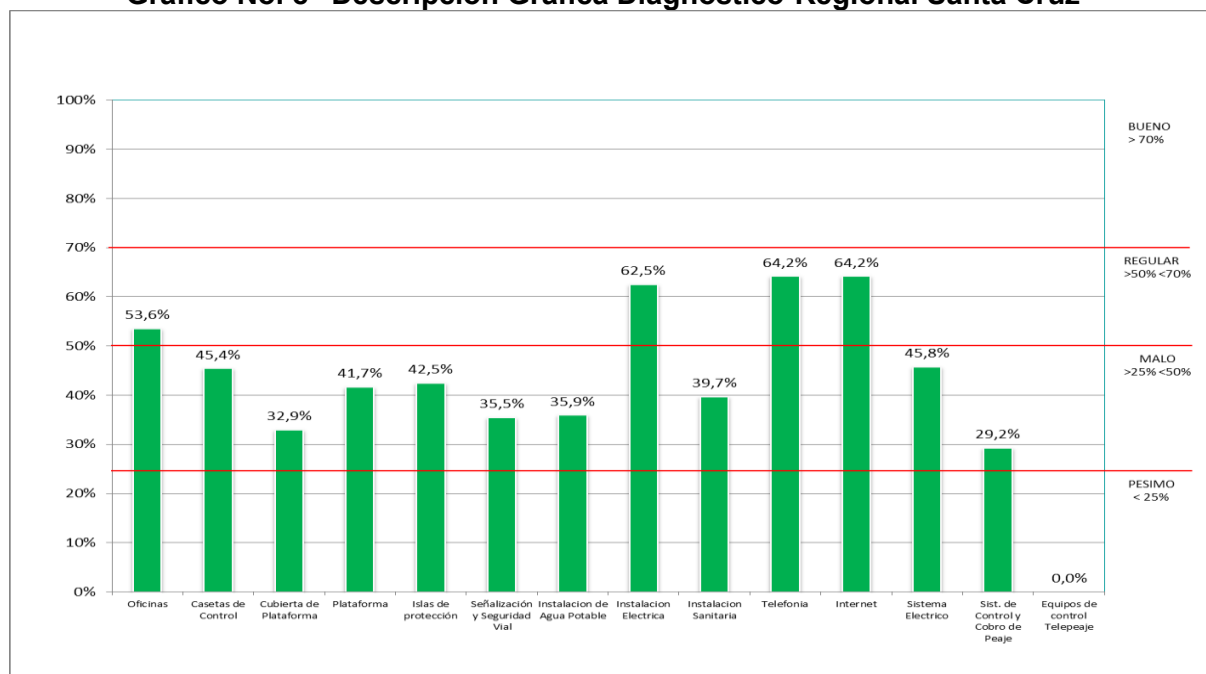
Gráfico No. 7 “Descripción Grafica Diagnostico-Regional Beni - Pando”



Fuente: Fichas Técnicas - Unidad de Infraestructura

	Código Documento	Versión	N° de Páginas
	UPG-PLN-001	2	Página 30 de 57
	PLAN ESTRATÉGICO INSTITUCIONAL REPROGRAMACIÓN 2016 - 2020		

Gráfico No. 8 “Descripción Grafica Diagnostico-Regional Santa Cruz”



Fuente: Fichas Técnicas - Unidad de Infraestructura

Cuadro No. 13 “Resumen del estado de infraestructura en estaciones de Peaje”

	CHUQUISACA	BENI - PANDO	COCHABAMBA	LA PAZ	POTOSÍ	ORURO	SANTA CRUZ	TARIJA	TOTALES	% PORCENTAJE
BUENO	2				7		2	2	13	10
REGULAR	2	6	15	6	5	8	26	3	71	54
MALO	6	4	3	6	1	4	11	5	40	31
PÉSIMO	1	4		1	1				7	5
	11	14	18	13	14	12	39	10	131	100

Fuente: Fichas Técnicas - Unidad de Infraestructura

Vías Bolivia cuenta actualmente con 131 estaciones de peaje, según la valoración realizada, 47 estaciones de peaje tienen actualmente un estado de infraestructura de pésimo a malo, instalaciones y componentes. Esto equivale a un 36% del total de estaciones de peaje de Vías Bolivia.

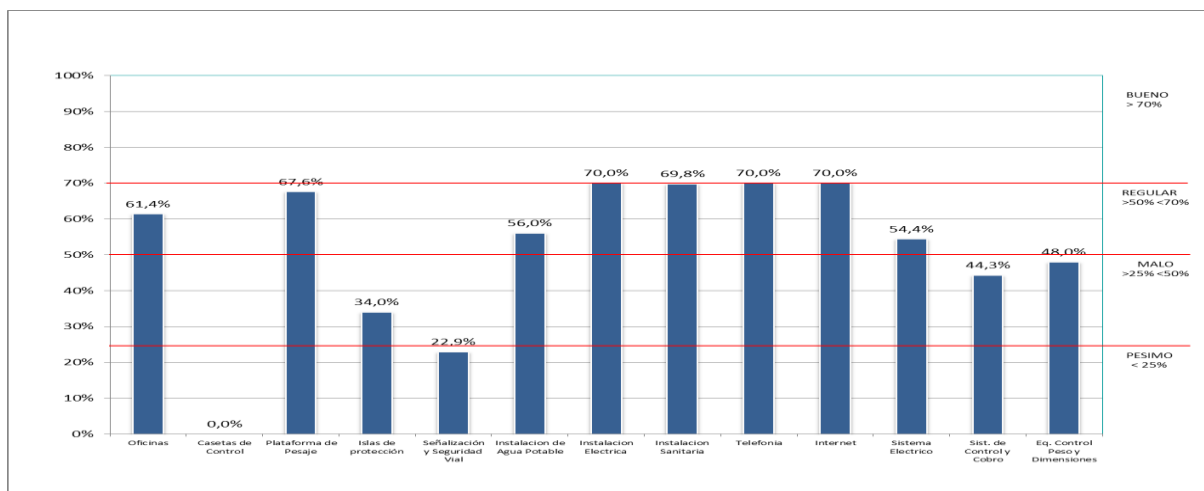
Las 84 estaciones restantes tienen una infraestructura con un estado de regular a bueno, esto representa un 64% del total de las estaciones de Vías Bolivia.

	Código Documento	Versión	N° de Páginas
	UPG-PLN-001	2	Página 31 de 57
	PLAN ESTRATÉGICO INSTITUCIONAL REPROGRAMACIÓN 2016 - 2020		

2.1.5.3.2. CONDICIONES DE INFRAESTRUCTURA EN LAS REGIONALES POR ESTACIONES DE CONTROL DE PESO Y DIMENSIONES

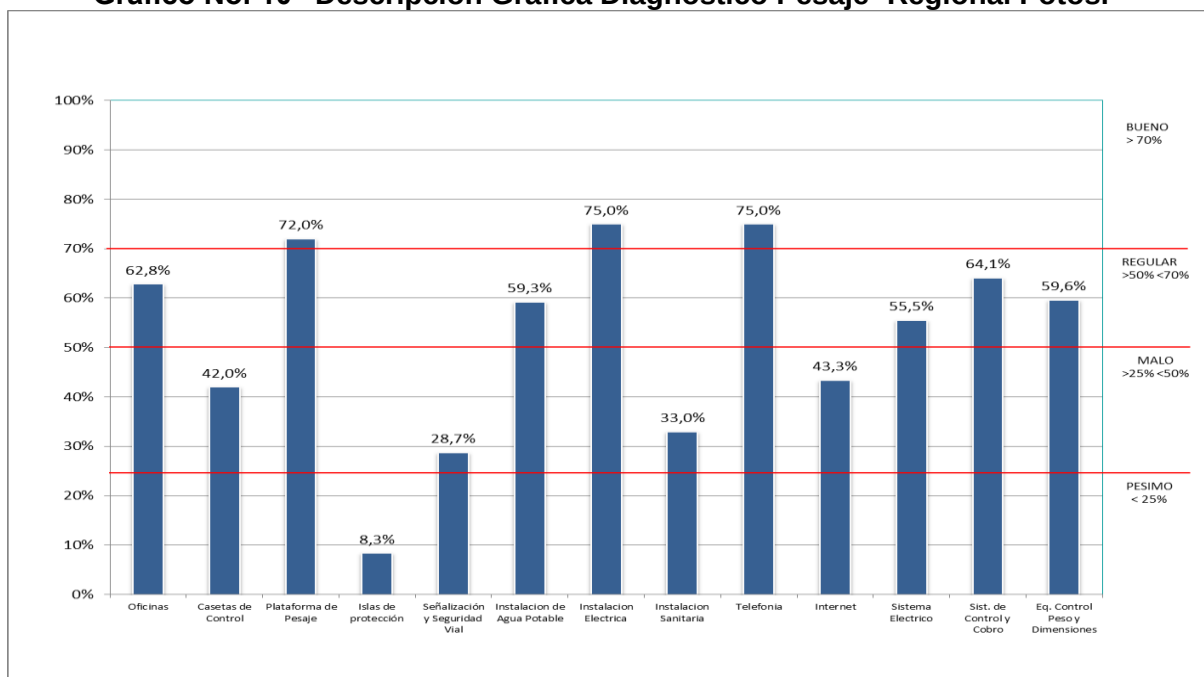
Las condiciones de infraestructura correspondiente a las regionales, nos muestra el estado entre; pésimo, malo, regular y bueno. Lo cual nos permite saber en qué debemos focalizar nuestras fuerzas para minimizar las condiciones pésimas en infraestructura.

Gráfico No. 9 “Descripción Gráfica Diagnóstico Pesaje -Regional Santa Cruz”



Fuente: Fichas Técnicas - Unidad de Infraestructura

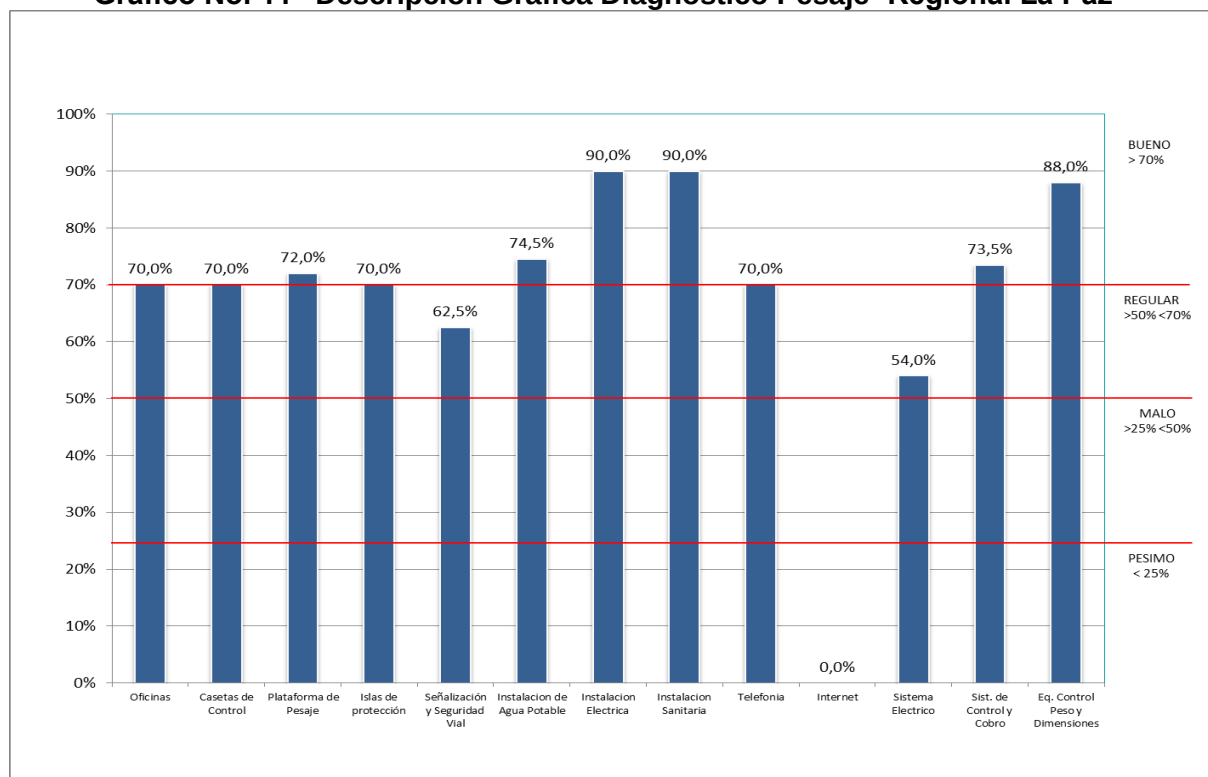
Gráfico No. 10 “Descripción Gráfica Diagnóstico Pesaje -Regional Potosí”



Fuente: Fichas Técnicas - Unidad de Infraestructura

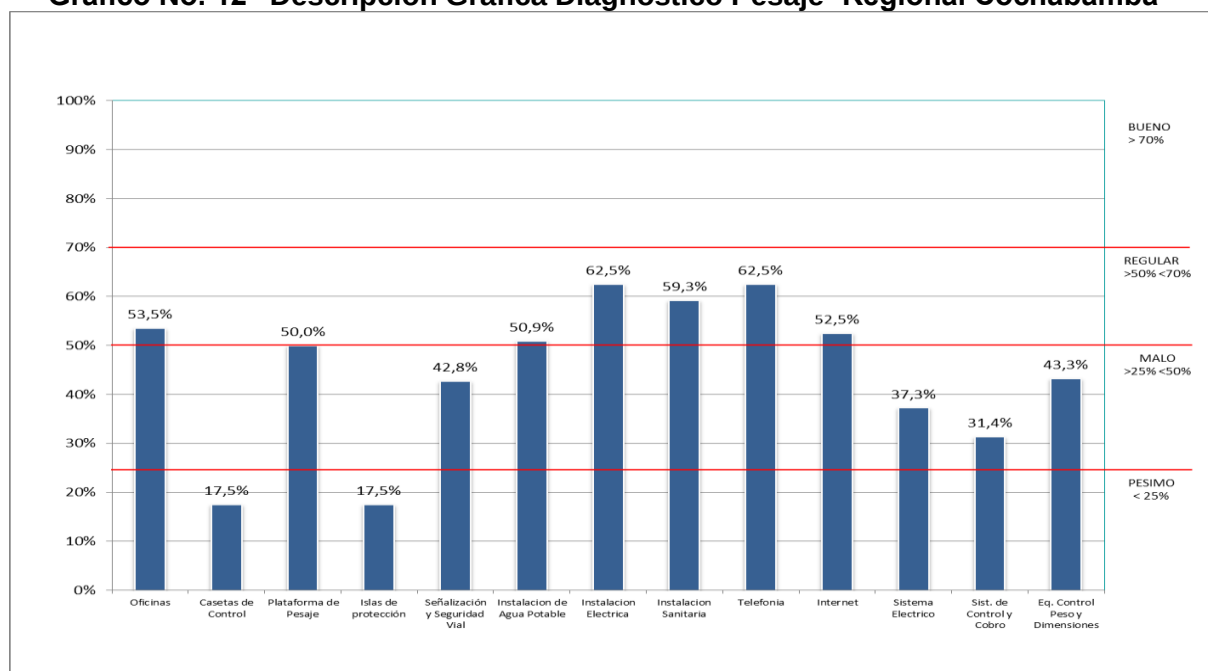
	Código Documento	Versión	N° de Páginas
	UPG-PLN-001	2	Página 32 de 57
	PLAN ESTRATÉGICO INSTITUCIONAL REPROGRAMACIÓN 2016 - 2020		

Gráfico No. 11 “Descripción Gráfica Diagnóstico Pesaje -Regional La Paz”



Fuente: Fichas Técnicas - Unidad de Infraestructura

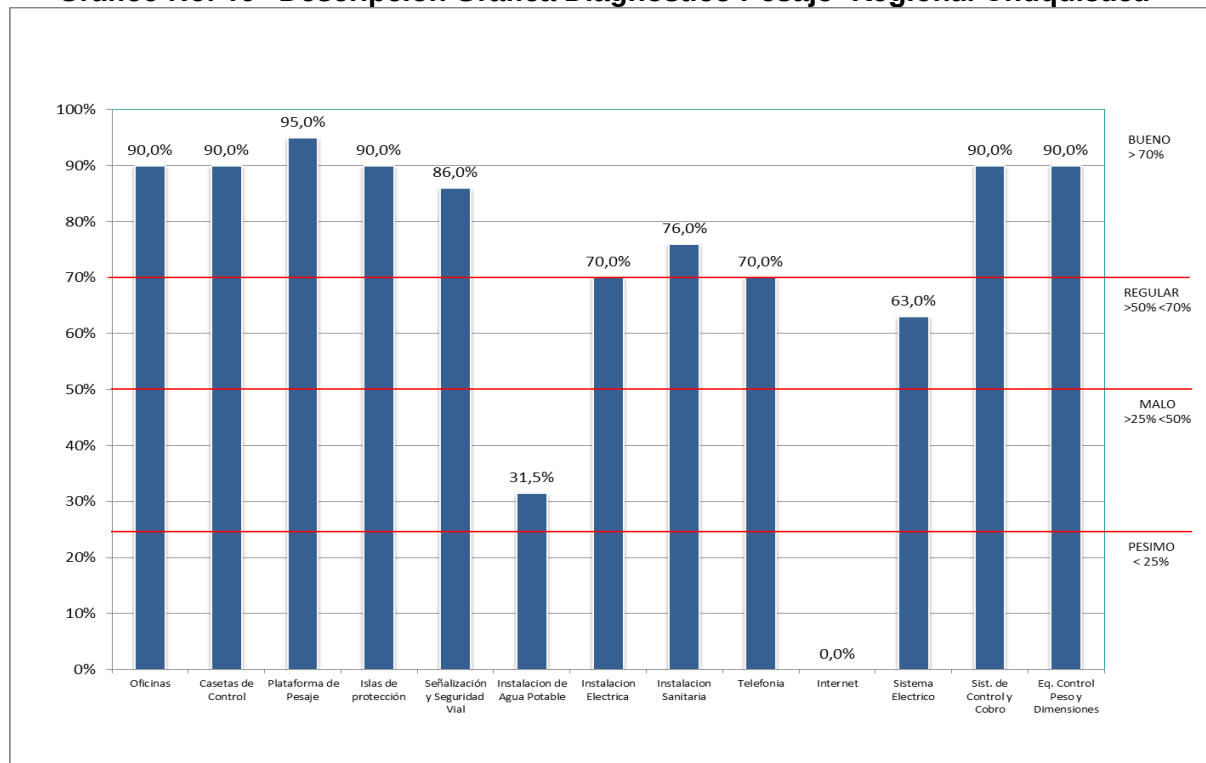
Gráfico No. 12 “Descripción Gráfica Diagnóstico Pesaje -Regional Cochabamba”



Fuente: Fichas Técnicas - Unidad de Infraestructura

	Código Documento	Versión	N° de Páginas
	UPG-PLN-001	2	Página 33 de 57
	PLAN ESTRATÉGICO INSTITUCIONAL REPROGRAMACIÓN 2016 - 2020		

Gráfico No. 13 “Descripción Gráfica Diagnóstico Pesaje -Regional Chuquisaca”



Fuente: Fichas Técnicas - Unidad de Infraestructura

Cuadro No. 14 “Resumen del estado de infraestructura en estaciones de Pesaje”

	COCHABAMBA	POTOSÍ	SANTA CRUZ	TOTALES	% PORCENTAJE
BUENO				0	0
REGULAR	1	3	2	6	75
MALO		1	1	2	25
PÉSIMO				0	0
	1	4	3	8	100

Fuente: Fichas Técnicas - Unidad de Infraestructura

Actualmente Vías Bolivia tiene en funcionamiento 8 estaciones de control de pesos y dimensiones, de las cuales, 2 estaciones de pesaje tienen actualmente un estado de infraestructura malo en instalaciones y componentes. Esto equivale a un 25% del total de estaciones de peaje de Vías Bolivia.

Las 6 estaciones restantes tienen una infraestructura con un estado de regular, esto representa un 75% del total de las estaciones de control de pesos y dimensiones en Vías Bolivia.

	Código Documento	Versión	N° de Páginas
	UPG-PLN-001	2	Página 34 de 57
	PLAN ESTRATÉGICO INSTITUCIONAL REPROGRAMACIÓN 2016 - 2020		

2.2. Análisis Externo

Vías Bolivia, se encuentra íntimamente ligada desde el contexto institucional, económico, político y social con la Administradora Boliviana de Carreteras – ABC, ambas ligadas y circunscritas a la Red Vial Fundamental.

Las operaciones de cobro de peaje y de control de pesos y dimensiones vehiculares se realizan para generar recursos para las actividades de conservación vial en el caso del peaje, y para preservar adecuadamente el nivel de servicio de las carreteras brindando mayor seguridad en el caso de Control de Pesos y Dimensiones Vehiculares.

La Administradora Boliviana de Carreteras, tiene como misión institucional la integración nacional, mediante la planificación y gestión de la RVF las cuales comprenden actividades de; planificación, administración, estudios y diseños, construcción, mantenimiento, conservación y operación de la RVF, con el fin de contribuir al logro de los servicios de transporte terrestre eficiente, seguro y económico y con la finalidad de tener carreteras seguras y modernas en beneficio de los usuarios y transportistas, en general, de todos los bolivianos.

En ese sentido y por mandato, una de las actividades más importantes que la ABC efectúa de forma primordial es la *Conservación Vial* de la red de carreteras que conforma la Red Vial Fundamental, cuyos recursos son gestionados a través del cobro de peajes.

Lamentablemente estos recursos no son suficientes para realizar una adecuada conservación vial debido a muchos factores estructurales y coyunturales, entre los cuales mencionamos que las tarifas de peaje que actualmente se aplican al Cobro de Peaje (Tasa de Rodaje) han sido calculadas en base a los precios del año 1992 no habiéndose efectuado actualización alguna o tomado en cuenta la inflación de año a año, y por otro lado el incremento en tamaño de la Red Vial Fundamental que fue determinada en el año 1996 con 10.400 km y al presente ha sido incrementada en un 60% de su tamaño, y que se debe conservar con los mismos recursos que cuando fue creada.

La Red Vial Fundamental fue creada a través del Decreto Supremo No. 25134 del año 1998 con una longitud de 10.401 km, posteriormente fue incrementada a través de diversos instrumentos legales a la longitud establecida anteriormente.

Según el Decreto Supremo No. 25134, los requisitos que se deben cumplir para formar parte de la red fundamental son:

1. Vincular las capitales políticas de los departamentos.
2. Permitir la vinculación de carácter internacional conectándose con las carreteras principales existentes de los países limítrofes.
3. Conectar en los puntos adecuados dos o más carreteras de la red fundamental.
4. Cumplir con las condiciones de protección ambiental.

	Código Documento	Versión	N° de Páginas
	UPG-PLN-001	2	Página 35 de 57
	PLAN ESTRATÉGICO INSTITUCIONAL REPROGRAMACIÓN 2016 - 2020		

2.2.1. Contexto Económico y Social

En gran parte de los países del mundo se emplean diversos mecanismos o fuentes de recursos para cubrir los costos que demanda la conservación vial y, sin embargo, en el caso latinoamericano, generalmente han sido insuficientes, pues sólo alcanzan a cubrir entre el 25% y el 35% de las necesidades de mantenimiento vial en cada gestión.

Esta gran limitación de recursos económicos para realizar una adecuada conservación vial y el vigente sistema inadecuado de distribución de los recursos recaudados para conservar la RVF se ha transformado con el tiempo en un problema estructural en el sector transporte y que repercute en todos los contextos, tanto social, como político y económico, y finalmente en lo institucional.

El problema de fondo en el sector transporte por carretera comienza por la pobre, deteriorada y casi inexistente infraestructura, carencia de equipamiento heredado de administraciones anteriores a Vías Bolivia (administraciones privadas) en lo referente a las estaciones de peaje y pesaje. El vacío en la normativa de transporte sobre la responsabilidad en la infraestructura ha quedado subsanado recién a finales de 2013 con la aprobación de la Ley No. 441 de Control Pesos y Dimensiones Vehiculares cuya reglamentación está en proceso de socialización ante instancias correspondientes y su posterior derivación a la Unidad de Análisis de Políticas Sociales y Económicas (UDAPE) para su validación.

En los tramos de bajo tráfico, los elevados costos para efectuar la recaudación hacen ineficiente el cobro de peajes. Adicionalmente, cuando no existen rutas alternativas al tramo con peaje, el cobro de la tarifa no refleja solamente la disponibilidad a pagar por el uso de la vía sino por la posibilidad de acceso entre dos puntos.

En Bolivia, el Decreto Supremo No 28946 de 25 de noviembre de 2006, estableció la Cuenta Nacional de Carreteras, con recursos provenientes de:

1. Recaudación de Peaje en la Red Vial Fundamental.
2. El 15% de los recursos provenientes del Impuesto Especial a los Hidrocarburos y sus Derivados - IEHD, correspondiente a la Gasolina Especial y el Diésel Oíl, conforme a lo dispuesto en el Decreto Supremo. No. 26487 del 23 de enero de 2002.
3. Préstamos o donaciones de Organismos Nacionales.
4. Préstamos o donaciones de Organismos Internacionales de Financiamiento.
5. Permisos especiales y/o multas, en aplicación de las disposiciones de la Ley No. 1769 de Cargas y Dimensiones.
6. Otros recursos complementarios que asigne el Gobierno Nacional, a fin de lograr una efectiva conservación de toda la Red Vial Fundamental,
7. Transferencias extraordinarias según Artículo No. 148° de la CPE
8. Transferencias de la Cuenta Nacional de Conservación Vial, de acuerdo al Artículo 23 del Decreto Supremo No 28946 de 25 de noviembre de 2006.

Resumiendo las lecciones aprendidas en el contexto general, la cuantía de los recursos de la Cuenta Nacional de Carreteras es insuficiente para atender adecuadamente las necesidades de mantenimiento y operación de los 16.029 kilómetros de Red Vial

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

	Código Documento	Versión	N° de Páginas
	UPG-PLN-001	2	Página 36 de 57
	PLAN ESTRATÉGICO INSTITUCIONAL REPROGRAMACIÓN 2016 - 2020		

Fundamental dado, que como se indicó anteriormente, la longitud de la Red Vial Fundamental se ha venido ampliando cada año por decisiones políticas y gubernamentales con vías que generalmente se encuentran en mal estado.

Los principales elementos que caracterizan y describen el problema de la *Baja Recaudación* del Peaje en la Red Vial Fundamental tienen relación con: la distribución de los retenes en todo el país, la ubicación departamental, los volúmenes de tránsito en las diferentes rutas, el tipo de superficie de las vías (pavimento, ripio o tierra), la infraestructura física de los retenes, las circunstancias operativas, el control, las agremiaciones de transportistas, el valor de las tarifas, los acuerdos y convenios especiales, los bloqueos y movimientos sociales, las normas legales sobre el peaje y las instituciones. Las consecuencias que produce la *Baja Recaudación* de Peaje son en resumen: el bajo ingreso para el funcionamiento de Vías Bolivia, bajo ingreso para la Cuenta Nacional de Conservación Vial, insuficiencia en los recursos financieros para la conservación vial, deterioro de las carreteras no atendidas adecuadamente, mayores costos de operación en las vías deterioradas, mayor accidentalidad e insatisfacción de los usuarios viales.

2.3. Matriz FODA

A continuación, se expone una consolidación de las Fortalezas, Oportunidades, Debilidades y Amenazas, que se pudo detectar como análisis de la situación actual en Vías Bolivia. El análisis se realiza en base a los aspectos económicos, financieros, productivos, físicos, ambientales, sociales, culturales, políticos, institucionales, administrativos, técnicos y tecnológicos.

Cuadro No. 15 “Capacidades y falencias institucionales específicas”
Matriz FODA

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 sobre peso 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.
		Las Redes Sociales con su acceso a la		El Plan de Desarrollo Económico y Social - PDES no tiene como resultado propuesto acciones para

	Código Documento	Versión	N° de Páginas
	UPG-PLN-001	2	Página 37 de 57
	PLAN ESTRATÉGICO INSTITUCIONAL REPROGRAMACIÓN 2016 - 2020		

	O7.	información.	A7.	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 con 10 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.		

Fuente. Unidad de Planificación, gestión integrada y Proyectos

	Código Documento	Versión	N° de Páginas
	UPG-PLN-001	2	Página 38 de 57
	PLAN ESTRATÉGICO INSTITUCIONAL REPROGRAMACIÓN 2016 - 2020		

3. ACCIONES Y ESTRATEGIAS INSTITUCIONALES

3.1. Metodología de Formulación del Plan Estratégico Institucional 2016-2020

El fin del Plan Estratégico Institucional de Vías Bolivia es estructurar un conjunto de líneas de acción para lograr la transformación operativa de Vías Bolivia que sobre la base de la transformación organizativa tiene el fin de consolidarla como una entidad de mejora continua.

La innovación tecnológica en las operaciones de cobro y control, se caracteriza por la búsqueda de la eficacia y la eficiencia para sus procedimientos y por tanto, sus servicios; el uso de sus recursos, la transparencia y la consecución de resultados.

3.1.1. Directrices de Planificación de Mediano y Largo

Conforme al enfoque político descrito en el presente PEI de Vías Bolivia que comprende la definición de la visión política institucional en el marco de la Agenda Patriótica 2025 o Plan General de Desarrollo Económico y Social (PGDES), el Plan de Desarrollo Económico y Social vigente (PDES 2016 – 2020) y la matriz de articulación con el Plan Sectorial de Desarrollo Integral de Transporte (PSDI – Transporte) del Viceministerio de Transporte dependiente del Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda, nuestra cabeza de sector.

El Plan Estratégico Institucional, se articula en concordancia con Pilar, Meta, Resultados y Acciones del Plan de Desarrollo Económico y Social PDES 2016 - 2020 y con las políticas y estrategias definidas en el Plan Sectorial de Desarrollo Integral para el Sector Transporte.

La siguiente figura muestra la estructura de la articulación de los resultados de la planificación de mediano corto plazo, para las entidades públicas.

Figura No.3 “Directrices de Planificación”



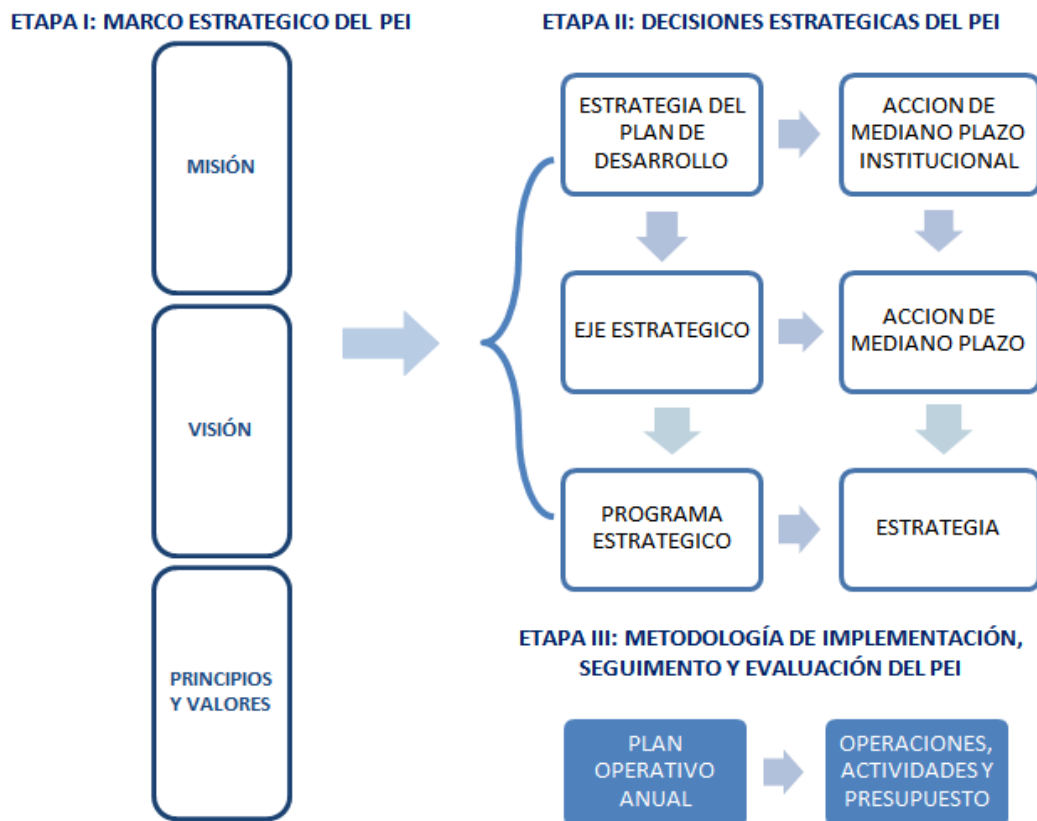
Fuente: Unidad de Planificación, Gestión Integrada y Proyectos

	Código Documento	Versión	N° de Páginas
	UPG-PLN-001	2	Página 39 de 57
	PLAN ESTRATÉGICO INSTITUCIONAL REPROGRAMACIÓN 2016 - 2020		

3.1.2. Etapas de Formulación y Estructura básica del PEI 2016-2020

La formulación del PEI 2016-2020 es el resultado del proceso de análisis, considerando una perspectiva amplia y maximizando las fortalezas como principal estrategia, por lo cual se tienen etapas distintas que se esquematizan en la siguiente figura.

Figura No. 4 “Etapas de Formulación y Estructura Básica del PEI 2016-2020”



Fuente. Unidad de Planificación, Gestión Integrada y Proyectos

3.1.3. Metodología aplicada en la formulación del PEI 2016-2020

La metodología aplicada para la formulación de los diferentes elementos de la perspectiva estratégica de la entidad se fundamenta en la realización de las siguientes actividades:

- Reflexión sobre los fundamentos institucionales y la revisión de la declaración de la visión y misión; en el marco del nuevo modelo de gestión organizacional, lo que implica realizar el análisis de los siguientes elementos:
 - Contexto de las Políticas de Estado establecidas por la Constitución Política del Estado.
 - Análisis del grado de desarrollo organizacional dentro de Vías Bolivia,
- Revisión de información y documentos sobre el desempeño de la entidad; actas de reunión y diferentes momentos de reflexión institucional que son parte del desarrollo organizacional.

	Código Documento	Versión	N° de Páginas
	UPG-PLN-001	2	Página 40 de 57
	PLAN ESTRATÉGICO INSTITUCIONAL REPROGRAMACIÓN 2016 - 2020		

- c) Planteamiento de los ejes estratégicos, acciones de mediano plazo, estrategias y la propuesta de operativización del marco estratégico para el corto plazo.

3.1.4. Definición de Términos

- **Visión;** declaración en la que se describe como desea ser la Institución en el futuro.
- **Misión;** declaración en la que se describe el propósito o razón de ser una institución.
- **Indicador;** el medio para medir los resultados.
- **Resultados;** el fin ambicionado o pretendido. Es el “que” hay que hacer y es medible su grado de consecución.
- **Eje Estratégico;** tema fundamental que se ha identificado como imprescindible e ineludible abordar para lograr el cambio y desarrollo organizacional
- **Acción de Mediano Plazo;** transformación que se aspira realizar a nivel de cada Eje Estratégico.

3.2. Acción de Mediano Plazo Institucional y Ejes Estratégicos

Al constituirse la **Acción de Mediano Plazo Institucional** y los **Ejes Estratégicos** en los elementos que facilita a la entidad desplegar la visión institucional en las Acciones de Mediano Plazo, integrando la perspectiva estratégica con las directrices de planificación de mediano y largo plazo establecido por el Nivel Central – Estado, y los enfoques de una gestión organizacional.

Figura No. 5 “Despliegue de la visión institucional en la acción de mediano plazo institucional y los Ejes Estratégicos”



Fuente. Unidad de Planificación, gestión integrada y Proyectos

	Código Documento	Versión	N° de Páginas
	UPG-PLN-001	2	Página 41 de 57
	PLAN ESTRATÉGICO INSTITUCIONAL REPROGRAMACIÓN 2016 - 2020		

Con el compromiso de mantener y mejorar la gestión organizacional vigente en VIAS BOLIVIA, en el que fluyen los modelos de la administración pública y aquellos que son propios a las organizaciones modernas

Figura No. 6 “Ejes Estratégicos”



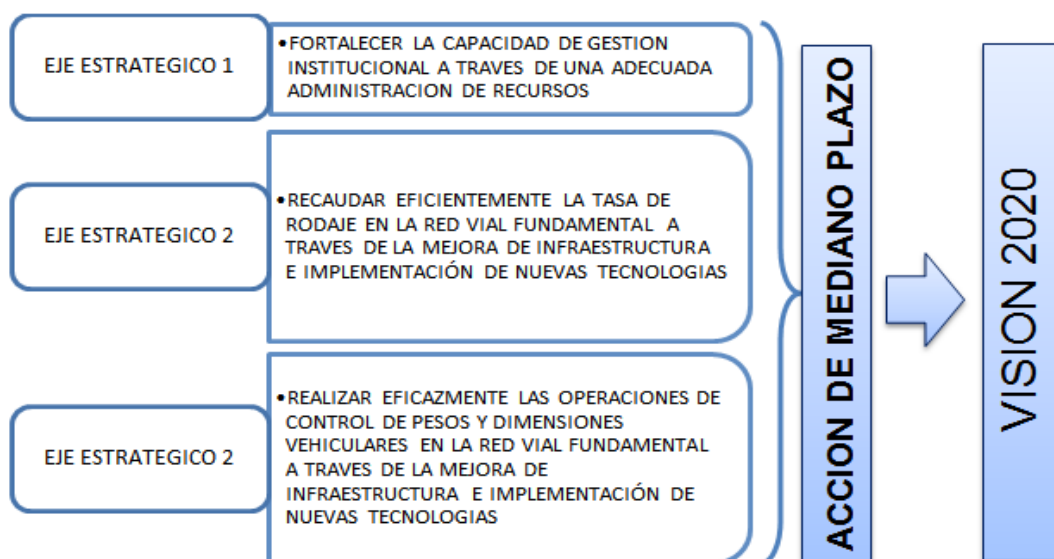
Fuente. Unidad de Planificación, gestión integrada y Proyectos

3.3. Desarrollo de la perspectiva estratégica del PEI 2016-2020

3.3.1. Determinación de las acciones de mediano plazo

Las acciones de mediano plazo, se constituyen en lo que se pretende por la entidad en el mediano plazo. Formulados por cada eje estratégico y se encuentran alineados la acción de mediano plazo institucional central, que nace de la visión 2020.

Figura No. 7 “Ejes Estratégicos”



Fuente. Unidad de Planificación, gestión integrada y Proyectos

	Código Documento	Versión	N° de Páginas
	UPG-PLN-001	2	Página 42 de 57
	PLAN ESTRATÉGICO INSTITUCIONAL REPROGRAMACIÓN 2016 - 2020		

Para asegurar el alcance de las acciones de mediano plazo, Vías Bolivia tiene determinado por cada uno de ellos los indicadores pertinentes. Las líneas de operativización de las acciones de mediano plazo se dan a través del conjunto de estrategias que han sido determinadas, a su vez cada estrategia da origen en el corto plazo a los programas estratégicos que se plasman en el Plan Operativo Anual.

Figura No. 8 “Ejes Estratégicos”



Fuente. Unidad de Planificación, gestión integrada y Proyectos

3.4. Desarrollo de las Acciones de Mediano Plazo

3.4.1. Acción de Mediano Plazo 1

FORTALECER LA CAPACIDAD DE GESTION INSTITUCIONAL A
TRAVES DE UNA ADECUADA ADMINISTRACION DE RECURSOS

La primera acción de mediano plazo, se concentra al fortalecimiento de la institución respecto de la capacidad de gestión institucional con administración de recursos adecuada, de manera que se requerirá realizar seguimiento y evaluación al mismo buscando la mejora continua a través de una gestión por resultados, donde los indicadores tienen una programación acumulado a excepción del primer indicador % de ejecución presupuestaria, dado que su comportamiento es evaluado sobre el 100%.

	Código Documento	Versión	N° de Páginas
	UPG-PLN-001	2	Página 43 de 57
	PLAN ESTRATÉGICO INSTITUCIONAL REPROGRAMACIÓN 2016 - 2020		

Cuadro No. 16 “Indicadores y Metas de la Acción de Mediano Plazo 1”

INDICADORES	LINEA BASE AL 2015	2016	2017	2018	2019	2020
% de ejecución presupuestaria	98 %	81 %	83 %	90 %	95 %	100 %
% de estaciones que brinden información turística y vial al usuario en la Red Vial Fundamental por región	0 %	0 %	0 %	10 %	30 %	60 %
% de estaciones con insumos de primeros auxilios para el usuario de la Red Vial Fundamental	0 %	0 %	0 %	0 %	30 %	60 %
No. de instrumentos de gestión implementados	35	63	70	80	90	100
No. de sistemas administrativos, operativos y aplicaciones implementados	7	9	14	21	29	39
Bolivianos Transferidos a la ABC	2.091.995.796	2.495.208.746	2.927.682.766	3.375.416.335	3.855.135.091	4.368.102.075

Fuente. Unidad de Planificación, Gestión Integrada y Proyectos



La evaluación a la ejecución se contemplará las gestiones 2019 - 2020

	Código Documento	Versión	N° de Páginas
	UPG-PLN-001	2	Página 44 de 57
	PLAN ESTRATÉGICO INSTITUCIONAL REPROGRAMACIÓN 2016 - 2020		

3.4.2. Acción de Mediano Plazo 2

RECAUDAR EFICIENTEMENTE LA TASA DE RODAJE EN LA RED VIAL FUNDAMENTAL A TRAVÉS DE LA MEJORA DE INFRAESTRUCTURA E IMPLEMENTACIÓN DE NUEVAS TECNOLOGÍAS

La segunda acción de mediano plazo, se concentra en cumplir con la recaudación de la tasa de rodaje en la Red Vial Fundamental eficientemente, de manera que se pueda alcanzar lo normado según la Ley, donde los indicadores tienen una programación acumulada.

Así también en base al eje estratégico; corresponde un enfoque de conectividad.

Cuadro No. 17 “Indicadores y Metas de la Acción de Mediano Plazo 2”

INDICADORES	LINEA BASE AL 2015	2016	2017	2018	2019	2020
No. De Estaciones de Peaje con Sistema de Cobro Automatizado de Peaje - SISCAP.	70	83	103	113	123	126
% de estaciones en peaje con transmisión y remisión de datos	0 %	20 %	40 %	60 %	80 %	100 %
No. de propuestas de tarifario en base a una nueva estructura de cobro de peaje ABC	1	2	10	18	26	34
No. de propuestas de creación, reubicación y eliminación de estaciones de peaje a la ABC	--	--	8	16	24	32
Bolivianos Recaudados por Concepto de Cobro de Peaje.	2.520.476.863	3.006.275.597	3.527.328.634	4.066.766.669	4.644.741.074	5.262.773.584
% de estaciones de peaje en buen estado	20 %	25 %	35 %	65 %	80 %	100 %

Fuente. Dirección de Gestión Institucional / Dirección de Operaciones

	Código Documento	Versión	N° de Páginas
	UPG-PLN-001	2	Página 45 de 57
	PLAN ESTRATÉGICO INSTITUCIONAL REPROGRAMACIÓN 2016 - 2020		

3.4.3. Acción de Mediano Plazo 3

REALIZAR EFICAZMENTE LAS OPERACIONES DE CONTROL DE PESOS Y DIMENSIONES VEHICULARES EN LA RED VIAL FUNDAMENTAL A TRAVES DE LA MEJORA DE INFRAESTRUCTURA E IMPLEMENTACIÓN DE NUEVAS TECNOLOGIAS

La tercera acción de mediano plazo, se concentra en cumplir con las operaciones de control de pesos y dimensiones vehiculares en la Red Vial Fundamental eficientemente, de manera que se pueda alcanzar lo normado según la Ley, a través de la gestión de infraestructura y la implementación de nuevas tecnologías.

Así también en base al eje estratégico; corresponde un enfoque de transparencia

Cuadro No. 18 “Indicadores y Metas de la Acción de Mediano Plazo 3”

INDICADORES	LINEA BASE AL 2015	2016	2017	2018	2019	2020
No. De Vehículos Controlados en pesos y dimensiones vehiculares.	261.807	478.957	809.290	1.340.827	2.044.271	2.820.915
% de estaciones en pesaje con conexiones satelital	0%	50 %	100 %	100 %	100 %	100 %
No. de propuestas de creación, reubicación y eliminación de estaciones de pesaje a la ABC	--	1	2	8	16	24
% De Balanzas Certificadas de acuerdo a la Ley 441	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %
% de vehículos multados por infracción a la Ley 441	0,55%	0,5 %	0,4 %	0,3 %	0,2 %	0,1 %
% de estaciones de pesaje en buen estado	10 %	20 %	40 %	60 %	80 %	100 %

Fuente. Dirección de Gestión Institucional / Dirección de Operaciones

	Código Documento	Versión	N° de Páginas
	UPG-PLN-001	2	Página 46 de 57
	PLAN ESTRATÉGICO INSTITUCIONAL REPROGRAMACIÓN 2016 - 2020		

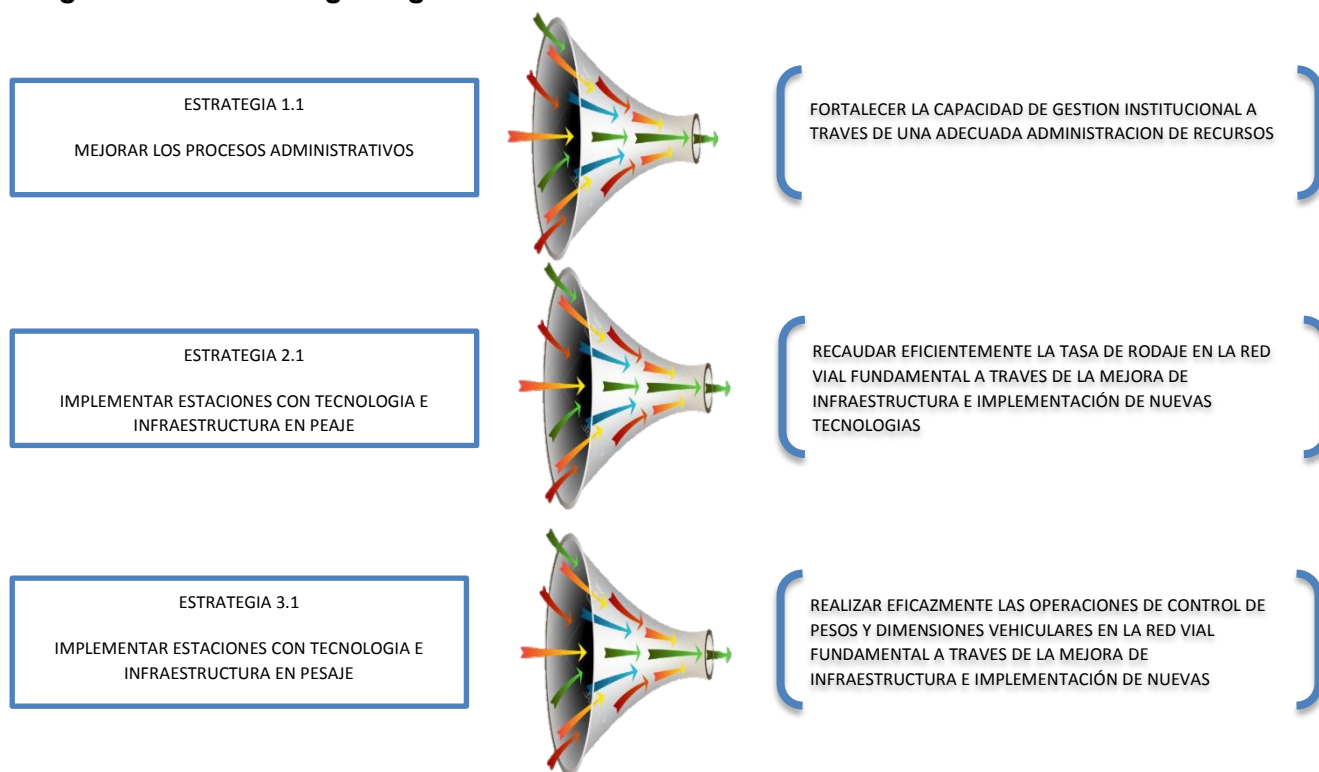
3.5. Formulación de las estrategias

La estrategia según el antiguo concepto militar define estrategia como la aplicación de fuerzas en gran escala contra algún enemigo. En términos empresariales, podemos definir la estrategia como "la movilización de todos los recursos de la empresa en el ámbito global con el propósito de alcanzar los resultados".

Vías Bolivia en busca de la mejora continua, analizara toda opción que resulte inviable o poco factible en su aplicación, las acciones deberán ser revisadas con base a causas históricas si lo hubiesen, buscando acciones correctivas y/o acciones de mejora, por ello en la administración de alto nivel se requerirá el compromiso y total identificación con las estrategias de manera que en el grado de autoridad y responsabilidad delegadas oriente hacia una gestión de aplicación efectiva de la estrategia, en base a un continuo monitoreo, seguimiento y evaluación para asegurar la eficacia de la planificación.

Por lo cual se requiere plasmar las estrategias determinadas por cada Acción de Mediano Plazo.

Figura No. 9 “Estrategia según la Acción de Mediano Plazo No. 1” - Ver Anexo 1 – 2 – 3



	Código Documento	Versión	N° de Páginas
	UPG-PLN-001	2	Página 47 de 57
	PLAN ESTRATÉGICO INSTITUCIONAL REPROGRAMACIÓN 2016 - 2020		

4. DISEÑO DEL PLAN

El diseño del plan consiste en la aplicación de los lineamientos metodológicos para la formulación de planes estratégicos institucionales, establecidos por el Ministerio de Planificación del Desarrollo a través del Viceministerio de Planificación y Coordinación, mediante Resolución Ministerial No. 032 del 2 de marzo de 2016. Comprende la propuesta institucional para contribuir a la implementación del PDES 2016-2020.

4.1. Identificación de Pilares, Metas, Resultados y Acciones

Conforme a los Lineamientos Metodológicos para la formulación de Planes Estratégicos Institucionales (PEI's), asimismo, la Ley No. 777 del Sistema de Planificación Integral del Estado (SPIE) que conduce el proceso de planificación del desarrollo integral del Estado Plurinacional de Bolivia, en el marco del Vivir Bien. Además se constituye en el conjunto organizado y articulado de normas, subsistemas, procesos, metodologías, mecanismos y procedimientos para la planificación integral de largo, mediano y corto plazo del Estado Plurinacional

El subsistema de planificación establece el conjunto de planes de largo, mediano y corto plazo de todos los niveles del Estado Plurinacional, delimitando su estructura, contenido y criterios principales para la elaboración de cada uno de ellos.

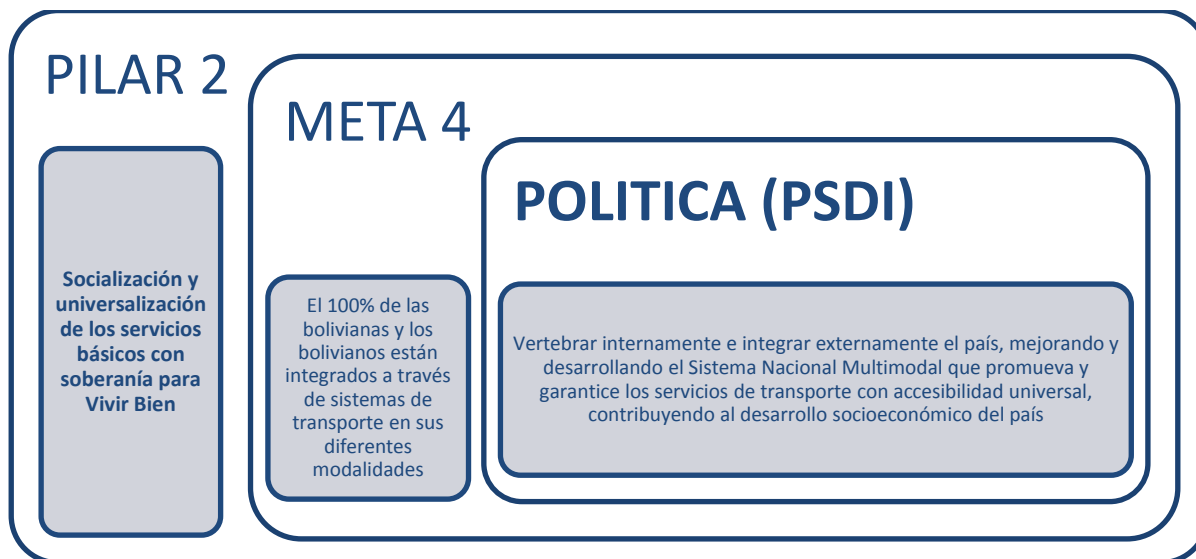
El Plan de Desarrollo Económico y Social 2016 - 2020 que se articula con el Plan General de Desarrollo Económico, el PDES, está conformado por Planes Sectoriales de Desarrollo Integral para Vivir Bien (PSDI).

Asimismo, las estrategias de Desarrollo Integral emergen de los Planes Sectoriales de Desarrollo Integral para vivir Bien (PSDI) y de los Planes Territoriales de Desarrollo integral para Vivir Bien (PTDI).

Por último, los Planes Estratégicos Institucionales, se articulan y alinean con estas estrategias y Planes Sectoriales definidos por las cabezas de cada Sector, en el caso de Vías Bolivia, del Sector Transporte, se alinea con el pilar 2, meta 4 y la política correspondiente del Plan Sectorial.

	Código Documento	Versión	N° de Páginas
	UPG-PLN-001	2	Página 48 de 57
	PLAN ESTRATÉGICO INSTITUCIONAL REPROGRAMACIÓN 2016 - 2020		

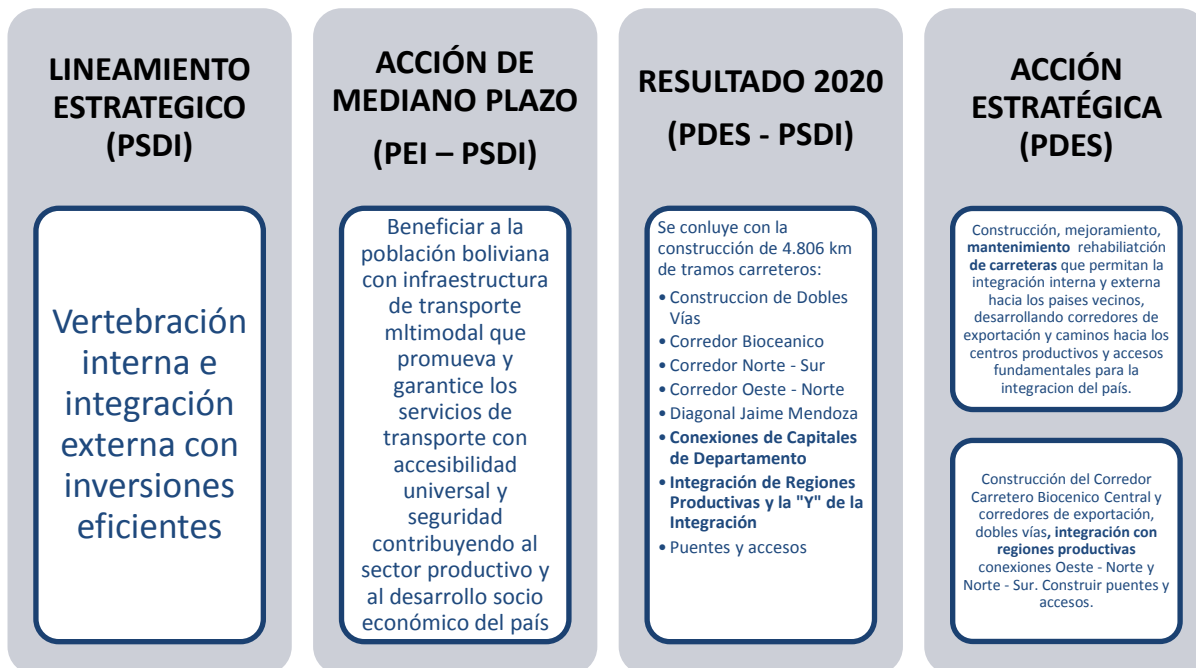
Figura No. 10 “Articulación Sectorial con el PGDES – PDES – PSDI”



Fuente. PGDES – PDES - PSDI

Así también tiene su lineamiento estratégico (PSDI), que apoya a su Acción de Mediano Plazo (PEI - PSDI), el cual apunta a obtener el Resultado 2020 (PDES - PSDI) con la Acción Estratégica (PDES) en el Sector Transporte Carretero.

Figura No. 11 “Articulación Sectorial – Sector Transporte - con el PDES – PSDI”



Fuente. PDES - PSDI

	Código Documento	Versión	N° de Páginas
	UPG-PLN-001	2	Página 49 de 57
	PLAN ESTRATÉGICO INSTITUCIONAL REPROGRAMACIÓN 2016 - 2020		

4.1.1. Descripción de los pilares, metas, resultados y acciones

Vías Bolivia se alinea al Pilar 2 “**Socialización y universalización de los servicios básicos con soberanía para Vivir Bien.**”, donde se determina que el Estado Plurinacional de Bolivia tiene la obligación de garantizar el pleno acceso a los servicios de agua y alcantarillado sanitario de salud, educación, formación deportiva, información y comunicación, energía eléctrica y el conjunto de los **sistemas de transporte**, los servicios deberán ser en condiciones equitativas y en armonía con la Madre Tierra, en un desarrollo integral.

Como parte de las metas planteadas para este pilar que se relacionan con el ámbito de aplicación de VIAS BOLIVIA es:

- ❖ El 100% de las bolivianas y los bolivianos están integrados a través de sistemas de transporte en sus diferentes modalidades.

Cuadro No. 19 “Identificación de Pilar, Meta, Resultados y Acciones”

PILAR	META	RESULTADO	LINEA BASE 2015	INDICADOR DE IMPACTO	ACCIONES	INDICADOR DE PROCESO
2	4	53 - Conexiones de Capitales por Departamento	98 % de ejecución presupuestaria	% de ejecución presupuestaria	FORTALECER LA CAPACIDAD DE GESTION INSTITUCIONAL A TRAVES DE UNA ADECUADA ADMINISTRACION DE RECURSOS	% de ejecución presupuestaria
						% de estaciones que brinden información turística y vial al usuario en la Red Vial Fundamental por región
						% de estaciones con insumos de primeros auxilios para el usuario de la Red Vial Fundamental
						No. de instrumentos de gestión implementados
						No. de sistemas administrativos, operativos y aplicaciones implementados
						Bolivianos Transferidos a la ABC
			Bs.455.802.045 Recaudados	% Bs. Recaudados en la Red Vial Fundamental	RECAUDAR EFICIENTEMENTE LA TASA DE RODAJE EN LA RED VIAL FUNDAMENTAL A TRAVES DE LA MEJORA DE INFRAESTRUCTURA E IMPLEMENTACIÓN DE NUEVAS TECNOLOGIAS	No. De Estaciones de Peaje con Sistema de Cobro Automatizado de Peaje - SISCAP.
						% de estaciones en peaje con transmisión y remisión de datos
						No. de propuestas de tarifario en base a una nueva estructura de cobro de peaje ABC
						No. de propuestas de creación, reubicación y eliminación de estaciones de peaje a la ABC
			261.806 Vehículos Controlados	No. De Vehículos Pesados Controlados, para la conservación	REALIZAR EFICAZMENTE LAS OPERACIONES DE CONTROL DE PESOS Y	Bolivianos Recaudados por Concepto de Cobro de Peaje.
						% de estaciones de peaje en buen estado
						No. De Vehículos Controlados en pesos y dimensiones vehiculares.
						% de estaciones en pesaje con conexiones satelital

	Código Documento	Versión	N° de Páginas
	UPG-PLN-001	2	Página 50 de 57
	PLAN ESTRATÉGICO INSTITUCIONAL REPROGRAMACIÓN 2016 - 2020		

				de la capa asfáltica de la Red Vial Fundamental.	DIMENSIONES VEHICULARES EN LA RED VIAL FUNDAMENTAL A TRAVES DE LA MEJORA DE INFRAESTRUCTUR A E IMPLEMENTACIÓN DE NUEVAS TECNOLOGIAS	No. de propuestas de creación, reubicación y eliminación de estaciones de pesaje a la ABC
						% De Balanzas Certificadas de acuerdo a la Ley 441
						% de vehículos multados por infracción a la Ley 441
						% de estaciones de pesaje en buen estado

Fuente. Unidad de Planificación, Gestión Integrada y Proyectos

4.2. Programación de Acciones por Resultado

Cuadro No. 20 “Programación de Acciones por Resultado”

PROGRAMACION DE ACCIONES POR RESULTADO						
PILAR 2: Socialización y Universalización de los servicios básicos con soberanía para Vivir bien						
META 4: El 100% de las bolivianas y los bolivianos están integrados a través de sistemas de transporte en sus diferentes modalidades						
ACCION	UNIDADES ORGANIZACIONALES	2016	2017	2018	2019	2020
RESULTADOS: Conexiones de Capitales de Departamento.						
FORTALECER LA CAPACIDAD DE GESTION INSTITUCIONAL A TRAVES DE UNA ADECUADA ADMINISTRACION DE RECURSOS	Oficina Nacional	81 %	83 %	90 %	95 %	100 %
RECAUDAR EFICIENTEMENTE LA TASA DE RODAJE EN LA RED VIAL FUNDAMENTAL A TRAVES DE LA MEJORA DE INFRAESTRUCTURA E IMPLEMENTACIÓN DE NUEVAS TECNOLOGIAS	Oficina Nacional - Oficinas Regionales	485.798.734	521.053.037	539.438.035	577.974.405	618.032.510
REALIZAR EFICAZMENTE LAS OPERACIONES DE CONTROL DE PESOS Y DIMENSIONES VEHICULARES EN LA RED VIAL FUNDAMENTAL A TRAVES DE LA MEJORA DE INFRAESTRUCTURA E IMPLEMENTACIÓN DE NUEVAS TECNOLOGIAS	Oficina Nacional - Oficinas Regionales	217.150	330.333	531.537	703.444	776.644

Fuente. Unidades de Planificación, Gestión Integrada y Proyectos

	Código Documento	Versión	N° de Páginas
	UPG-PLN-001	2	Página 51 de 57
	PLAN ESTRATÉGICO INSTITUCIONAL REPROGRAMACIÓN 2016 - 2020		

4.3. Articulación Competencial

Cuadro No. 21 “Articulación Competencial”

ROLES DE ACTORES					
PILAR 2: Socialización y Universalización de los servicios básicos con soberanía para Vivir Bien					
META 4: El 100% de las bolivianas y los bolivianos están integrados a través de sistemas de transporte en sus diferentes modalidades					
RESULTADOS: Conexiones de Capitales de Departamento.					
ACCIONES	NIVEL CENTRAL	GOBIERNOS AUTONOMOS DEPARTAMENTALES GAD	GOBIERNOS AUTONOMOS MUNICIPALES GAM	GOBIERNOS AUTONOMOS REGIONALES GAR	GOBIERNOS INDIGENAS ORIGINARIOS CAMPESINOS GIOC
FORTALECER LA CAPACIDAD DE GESTION INSTITUCIONAL A TRAVES DE UNA ADECUADA ADMINISTRACION DE RECURSOS RECAUDAR EFICIENTEMENTE LA TASA DE RODAJE EN LA RED VIAL FUNDAMENTAL A TRAVES DE LA IMPLEMENTACIÓN DE NUEVAS TECNOLOGIAS Y GESTIÓN DE INFRAESTRUCTURA REALIZAR EFICAZMENTE LAS OPERACIONES DE CONTROL DE PESOS Y DIMENSIONES VEHICULARES EN LA RED VIAL FUNDAMENTAL A TRAVES DE LA GESTIÓN DE INFRAESTRUCTURA E IMPLEMENTACIÓN DE NUEVAS TECNOLOGIAS	Planificación, diseño, construcción, conservación, mantenimiento y administración de carreteras de la Red Vial Fundamental.	Planificación, diseño, construcción, conservación, mantenimiento y administración de carreteras de la red departamental de acuerdo a las políticas estatales, incluyendo las de la Red Fundamental en defecto del Nivel Central, conforme a las normas establecidas por este.	Planificar, diseñar, construir, conservar y administrar caminos vecinales en coordinación con los pueblos indígena originario campesinos cuando corresponda.	SIN COMPETENCIA	Construcción de caminos vecinales y comunales

Fuente. Unidad de Planificación, Gestión Integrada y Proyectos

	Código Documento	Versión	N° de Páginas
	UPG-PLN-001	2	Página 52 de 57
	PLAN ESTRATÉGICO INSTITUCIONAL REPROGRAMACIÓN 2016 - 2020		

4.4. Presupuesto Plurianual

**Cuadro No. 22 “Programación de Acciones por Resultado”
(Expresado en Bs.)**

PROGRAMACION DE ACCIONES POR RESULTADO						
PILAR 2: Socialización y Universalización de los servicios básicos con soberanía para Vivir bien						
META 4: El 100% de las bolivianas y los bolivianos están integrados a través de sistemas de transporte en sus diferentes modalidades						
ACCION	PROGRAMA PRESUPUESTARIO	2016	2017	2018	2019	2020
RESULTADOS: Conexiones de Capitales de Departamento.						
FORTALECER LA CAPACIDAD DE GESTION INSTITUCIONAL A TRAVES DE UNA ADECUADA ADMINISTRACION DE RECURSOS	FUNCIONAMIENTO VÍAS BOLIVIA	78.005.571	84.207.013	82.948.675	69.356.929	61.803.251
	TRANSFERENCIAS ABC	403.417.836	499.513.576	444.631.628	479.718.756	512.966.983
RECAUDAR EFICIENTEMENTE LA TASA DE RODAJE EN LA RED VIAL FUNDAMENTAL A TRAVES DE LA IMPLEMENTACIÓN DE NUEVAS TECNOLOGÍAS Y GESTIÓN DE INFRAESTRUCTURA	IMPLEMENTACIÓN DE TECNOLOGÍAS E INFRAESTRUCTURA PARA MEJORAR EL COBRO DE PEAJE	2.337.951	13.326.394	3.324.183	17.339.232	30.901.626
REALIZAR EFICAZMENTE LAS OPERACIONES DE CONTROL DE PESOS Y DIMENSIONES VEHICULARES EN LA RED VIAL FUNDAMENTAL A TRAVES DE LA GESTIÓN DE INFRAESTRUCTURA E IMPLEMENTACIÓN DE NUEVAS TECNOLOGÍAS	IMPLEMENTACIÓN DE TECNOLOGÍAS E INFRAESTRUCTURA PARA MEJORAR EL CONTROL DE PESOS Y DIMENSIONES	2.049.073	1.925.000	5.037.846	11.559.488	12.360.650

Fuente: Dirección de Operación

El presupuesto anual de Vías Bolivia proviene del 17% de la recaudación anual, y se calcula a través de la proyección de la recaudación anual, la misma se calcula en base a las recaudaciones efectivas del último quinquenio mediante paquete estadístico y econométrico de predicción en base a distintos métodos.

	Código Documento	Versión	N° de Páginas
	UPG-PLN-001	2	Página 53 de 57
	PLAN ESTRATÉGICO INSTITUCIONAL REPROGRAMACIÓN 2016 - 2020		

Para la predicción de recaudaciones se utiliza el Método Holt Winters Multiplicativo de 3 Parámetros relacionados con la tendencia y la estacionalidad propias e inherentes al tipo de base de datos histórica de recaudación.

Las proyecciones de recaudación tienen un nivel de confianza del 95%, de donde tenemos que el presupuesto quinquenal de Vías Bolivia para las gestiones de 2016 a 2020 se presenta a continuación:

Cuadro No. 23 “Presupuesto Quinquenal de Vías Bolivia”

Presupuesto Quinquenal de Vías Bolivia			
Gestión	Recaudación Quinquenal Proyectada (100%)	Presupuesto Plurianual Funcionamiento Vías Bolivia (17%)	Presupuesto Plurianual Transferencias ABC (83%)
2016	485.798.734	82.585.785	403.212.949
2017	521.053.037	88.579.016	432.474.021
2018	539.438.035	91.704.466	447.733.569
2019	577.974.405	98.255.649	479.718.756
2020	618.032.510	105.065.527	512.966.983

Fuente: Dirección de Operaciones

5. GESTIÓN DE RIESGOS Y CAMBIO CLIMATICO

El análisis de riesgos y de cambio climático es una parte fundamental para la toma de decisiones respecto a las acciones a ser desarrolladas en el PEI de las entidades que desarrollan proyectos de inversión pública, mismo que comprende tres aspectos:

- Presencia de amenazas sobre la región o territorio
- Sensibilidad territorial
- Capacidad de adaptación al cambio climático a través de acciones de desarrollo integral (programas y proyectos).

Aquí cabe aclarar enfáticamente varias razones competenciales temas relacionados con la gestión de Riesgos y Cambio Climático, no contempla proyectos de inversión pública por que conforme al Decreto Supremo No. 28948 de creación de la Administradora de Rodaje y Pesaje - Vías Bolivia:

- La Administradora de Rodaje y Pesaje – Vías Bolivia no es sujeta de crédito, por tanto no recibe financiamiento de ninguna naturaleza.
- Conforme a la normativa vigente, la Administradora Boliviana de Carreteras – ABC es la responsable de la Infraestructura Vial, lo que incluye los activos viales como lo son las Estaciones de Peaje y Estaciones y Puestos de Control de Pesos y Dimensiones Vehiculares.

	Código Documento	Versión	N° de Páginas
	UPG-PLN-001	2	Página 54 de 57
	PLAN ESTRATÉGICO INSTITUCIONAL REPROGRAMACIÓN 2016 - 2020		

6. Seguimiento y monitoreo

6.1. Seguimiento

Conforme el diseño, el Plan Estratégico Institucional permiten establecer la contribución directa a la implementación del Plan Sectorial de Desarrollo Integral para Vivir Bien (PSDI) y por tanto del Plan de Desarrollo Económico y Social (PDES).

El seguimiento del Plan Estratégico Institucional (PEI) de Vías Bolivia tendrá como base, la información que se obtiene del seguimiento al Programa de Operaciones Anual (POA), al ser concordante con el PEI.

Por tanto, el informe anual de seguimiento del Plan Estratégico Institucional (PEI) tendrá como base el seguimiento al Plan Operativo Anual.

Así también se realizara un seguimiento anual al PEI para ver el alcance y cumplimiento de lo establecido, en el presente documento.

6.2. Evaluación

La evaluación se realizará, por aplicación de los indicadores, determinados para las acciones de la entidad de Vías Bolivia.

Se realizará una evaluación, con corte al 31 de diciembre de la gestión anterior, en el mes de junio de la gestión correspondiente y una evaluación final a febrero de 2021.

6.3. Criterios de Valoración para el Seguimiento y Evaluación

El análisis de medición al cumplimiento se ajustara a criterios de valoración, los criterios de valoración serán

Cuadro No. 22 “Parámetros de Calificación”

NIVEL	RANGO	COMENTARIO
REGULAR	0% - 75%	DEBE MEJORAR
BUENO	76% - 90%	CUBRE EXPECTATIVA
MUY BUENO	91% - 100%	CUBRE NIVEL REQUERIDO

La contribución del PEI al PSDI se establecerá mediante los resultados de gestión y serán reportados como tales o como indicadores/índices siguiendo la característica de la Acción y su relación con el Resultado del PDES.

	Código Documento	Versión	Nº de Páginas
	UPG-PLN-001	2	Página 55 de 57
	PLAN ESTRATÉGICO INSTITUCIONAL REPROGRAMACIÓN 2016 - 2020		

ANEXO I

1	ACCION DE MEDIANO PLAZO	FORTALECER LA CAPACIDAD DE GESTION INSTITUCIONAL A TRAVES DE UNA ADECUADA ADMINISTRACION DE RECURSOS						
ESTRATEGIA		1.1 MEJORAR LOS PROCESOS ADMINISTRATIVOS						
NOMBRE DEL PROGRAMA ESTRATEGICO		PROCESOS ADMINISTRATIVOS MEJORADOS						
RESULTADO DEL PROGRAMA ESTRATEGICO		VoBo DISPONE DE PROCESOS ADMINISTRATIVOS MEJORADOS						
ACCIONES, INDICADORES Y METAS DEL PROGRAMA ESTRATÉGICO								
ACCIONES	UNIDAD (ES) RESPONSABLE (S)	INDICADORES	LINEA BASE DEL INDICADOR - 2015	METAS ANUALES				
				2016	2017	2018	2019	2020
FORTALECER LA CAPACIDAD DE GESTION INSTITUCIONAL A TRAVES DE UNA ADECUADA ADMINISTRACION DE RECURSOS	OFICINA NACIONAL - OFICINAS REGIONALES	% de ejecución presupuestaria	98 %	81 %	83 %	90 %	95 %	100 %
		% de estaciones que brinden información turística y vial al usuario en la Red Vial Fundamental por región	0 %	0 %	0 %	10 %	30 %	60 %
		% de estaciones con insumos de primeros auxilios para el usuario de la Red Vial Fundamental	0 %	0 %	0 %	0 %	30 %	60 %
		No. de instrumentos de gestión implementados	35	63	70	80	90	100
		No. de sistemas administrativos, operativos y aplicaciones implementados	7	9	14	21	29	39
		Bolivianos Transferidos a la ABC	2.091.995.796	2.495.208.746	2.927.682.766	3.375.416.335	3.855.135.091	4.368.102.075

La evaluación a la ejecución se contemplará las gestiones 2019 - 2020

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

	Código Documento	Versión	Nº de Páginas
	UPG-PLN-001	2	Página 56 de 57
	PLAN ESTRATÉGICO INSTITUCIONAL REPROGRAMACIÓN 2016 - 2020		

ANEXO II

2	ACCION DE MEDIANO PLAZO	RECAUDAR EFICIENTEMENTE LA TASA DE RODAJE EN LA RED VIAL FUNDAMENTAL A TRAVES DE LA IMPLEMENTACIÓN DE NUEVAS TECNOLOGIAS Y GESTIÓN DE INFRAESTRUCTURA						
ESTRATEGIA		2.1 IMPLEMENTAR ESTACIONES CON TECNOLOGIA E INFRAESTRUCTURA EN PEAJE						
NOMBRE DEL PROGRAMA ESTRATEGICO		IMPLEMENTACION DE TECNOLOGIA						
RESULTADO DEL PROGRAMA ESTRATEGICO		VoBo DISPONE DE ESTACIONES CON TECNOLOGIA SISCAP						
ACCIONES, INDICADORES Y METAS DEL PROGRAMA ESTRATÉGICO								
ACCIONES	UNIDAD (ES) RESPONSABLE (S)	INDICADORES	LINEA BASE DEL INDICADOR - 2015	METAS ANUALES				
				2016	2017	2018	2019	2020
RECAUDAR EFICIENTEMENTE LA TASA DE RODAJE EN LA RED VIAL FUNDAMENTAL A TRAVES DE LA MEJORA DE INFRAESTRUCTURA E IMPLEMENTACIÓN DE NUEVAS TECNOLOGIAS	OFICINA NACIONAL – OFICINAS REGIONALES	No. De Estaciones de Peaje con Sistema de Cobro Automatizado de Peaje - SISCAP.	70	83	103	113	123	126
		% de estaciones en peaje con transmisión y remisión de datos	0 %	20 %	40 %	60 %	80 %	100 %
		No. de propuestas de tarifario en base a una nueva estructura de cobro de peaje ABC	1	2	10	18	26	34
		No. de propuestas de creación, reubicación y eliminación de estaciones de peaje a la ABC	--	--	8	16	24	32
		Bolivianos Recaudados por Concepto de Cobro de Peaje.	2.520.476.863	3.006.275.597	3.527.328.634	4.066.766.669	4.644.741.074	5.262.773.584
		% de estaciones de peaje en buen estado	20 %	25 %	35 %	65 %	80 %	100 %

	Código Documento	Versión	Nº de Páginas
	UPG-PLN-001	2	Página 57 de 57
	PLAN ESTRATÉGICO INSTITUCIONAL REPROGRAMACIÓN 2016 - 2020		

ANEXO - III

3	ACCION DE MEDIANO PLAZO	REALIZAR EFIZCAMENTE LAS OPERACIONES DE CONTROL DE PESOS Y DIMENSIONES VEHICULARES EN LA RED VIAL FUNDAMENTAL A TRAVES DE LA IMPLEMENTACIÓN DE NUEVAS TECNOLOGIAS						
ESTRATEGIA		3.1 IMPLEMENTAR ESTACIONES CON TECNOLOGIA E INFRAESTRUCTURA EN PESAJE						
NOMBRE DEL PROGRAMA ESTRATEGICO		CONTROL DE VEHICULOS PESADOS						
RESULTADO DEL PROGRAMA ESTRATEGICO		VoBo CONTROLA LOS VEHICULOS PESADOS						
ACCIONES, INDICADORES Y METAS DEL PROGRAMA ESTRATÉGICO								
ACCION INSTITUCIONAL	UNIDAD (ES) RESPONSABLE (S)	INDICADORES	LINEA BASE DEL INDICADOR - 2015	METAS ANUALES				
				2016	2017	2018	2019	2020
REALIZAR EFIZCAMENTE LAS OPERACIONES DE CONTROL DE PESOS Y DIMENSIONES VEHICULARES EN LA RED VIAL FUNDAMENTAL A TRAVES DE LA MEJORA DE INFRAESTRUCTURA E IMPLEMENTACIÓN DE NUEVAS TECNOLOGIAS	OFICINA NACIONAL – OFICINAS REGIONALES	No. De Vehículos Controlados en pesos y dimensiones vehiculares.	261.807	478.957	809.290	1.340.827	2.044.271	2.820.915
		% de estaciones en pesaje con conexiones satelital	0%	50 %	100 %	100 %	100 %	100 %
		No. de propuestas de creación, reubicación y eliminación de estaciones de pesaje a la ABC	--	1	2	8	16	24
		% De Balanzas Certificadas de acuerdo a la Ley 441	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %
		% de vehículos multados por infracción a la Ley 441	0,55%	0,5 %	0,4 %	0,3 %	0,2 %	0,1 %
		% de estaciones de pesaje en buen estado	10 %	20 %	40 %	60 %	80 %	100 %