

Distr.  
GENERAL

UNCTAD/LDC/2003/6  
7 de abril de 2003

ESPAÑOL

## JUNTA DE COMERCIO Y DESARROLLO

Sexta reunión de expertos gubernamentales  
de los países en desarrollo sin litoral y de  
tránsito y representantes de los países  
donantes y de las instituciones financieras  
y de desarrollo

Primer período de sesiones del Comité Intergubernamental Preparatorio de la  
Conferencia Ministerial Gubernamental sobre Cooperación en materia de transporte en  
tránsito

Nueva York, 23 a 27 de junio de 2003

### **Mejoramiento de los sistemas de tránsito en América Latina<sup>1</sup>**

---

<sup>1</sup> Las opiniones expresadas en este estudio son las del autor y no reflejan necesariamente las de la secretaría de la UNCTAD u otra dependencia oficial. Las denominaciones empleadas y la forma en que aparecen presentados los datos no implican, de parte de la Secretaría de las Naciones Unidas, juicio alguno sobre la condición jurídica de países, territorios, ciudades o zonas, o de sus autoridades, ni respecto de la delimitación de sus fronteras o límites.

## INDICE

	<b>Pagina</b>
<b>1. PAÍSES SIN LITORAL DE AMÉRICA DEL SUD, ESCENARIO ECONÓMICO.....</b>	<b>4</b>
<b>1.1.- Bolivia.....</b>	<b>4</b>
<b>1.2.- Paraguay.....</b>	<b>5</b>
<b>2.- ACUERDOS INTERNACIONALES QUE FACILITAN EL TRANSITO A BOLIVIA Y PARAGUAY.....</b>	<b>7</b>
<b>2.1.- Bolivia.....</b>	<b>7</b>
<b>2.2.- Plan Comunitario de Preferencias Generalizadas de la Unión Europea.....</b>	<b>8</b>
<b>2.3.- Comunidad Andina.....</b>	<b>8</b>
<b>2.4.- Atpa .....</b>	<b>8</b>
<b>2.4.- Paraguay.....</b>	<b>9</b>
<b>3.- ACUERDOS DE INTEGRACIÓN REGIONAL COMUNES A AMBOS PAÍSES.....</b>	<b>9</b>
<b>3.1.- ALADI.....</b>	<b>9</b>
<b>3.2.- Tratado De La Cuenca Del Plata .....</b>	<b>10</b>
<b>3.2.1.- Fonplata.....</b>	<b>10</b>
<b>3.2.2.- Hidrovía.....</b>	<b>10</b>
<b>3.3.- Mercosur.....</b>	<b>10</b>
<b>3.4.- Área De Libre Comercio De Las Américas – ALCA.....</b>	<b>11</b>
<b>3.5.- Beneficios Alcanzados.....</b>	<b>11</b>
<b>3.6.- Problemas por Resolver.....</b>	<b>12</b>
<b>4.- DESCRIPCIÓN DE INFRAESTRUCTURA QUE POSEE BOLIVIA :..</b>	<b>12</b>
<b>4.1.-Ferrocarriles.....</b>	<b>12</b>
<b>4.1.1.-Tramo Oriental.....</b>	<b>14</b>
<b>4.1.2.-Tramo Occidental.....</b>	<b>15</b>
<b>4.1.3.-Ventajas y Problemas de la Red de Ferrocarriles Como Corredores de Tránsito.....</b>	<b>16</b>
<b>4.2.-Carreteras.....</b>	<b>18</b>
<b>4.2.1.-El corredor Este –Oeste y Ramales.....</b>	<b>19</b>
<b>4.2.2.-Carretera Víctor Paz Estensoro y Ramales.....</b>	<b>19</b>
<b>4.2.3.-Corredor Sud.....</b>	<b>19</b>
<b>4.3.- Transporte Fluvial.....</b>	<b>20</b>
<b>4.4.-Transporte Aéreo.....</b>	<b>22</b>
<b>4.5.- Puestos Fronterizos y Almacenes Portuarios.....</b>	<b>23</b>
<b>4.6.- Oleoductos.....</b>	<b>24</b>
<b>4.7.- Energía Eléctrica.....</b>	<b>25</b>
<b>4.8.- Comunicaciones.....</b>	<b>25</b>

4.8.1.- El uso de Internet.....	26
5.- RESTRICCIONES DEBIDAS A LA INFRAESTRUCTURA.....	27
6.- BARRERAS INTANGIBLES PARA EL TRANSITO.....	28
7.- PROGRAMAS QUE HAN PERMITIDO DISMINUIR AMBOS PROBLEMAS.....	29
7.1.- Institucionalización de la Aduana.....	29
7.2.- El Sistema de Regulación Sectorial (SIRESE).....	31
8.- DESCRIPCIÓN DE INFRAESTRUCTURA QUE POSEE PARAGUAY:	31
8.1.-Ferrocarriles.....	31
8.2.- Carreteras.....	32
8.3.- Transporte Fluvial.....	33
8.4.- Puestos Fronterizos y Almacenes Portuarios.....	34
8.5.- Transporte Aéreo.....	34
8.6.- Energía Eléctrica.....	35
8.7.- Comunicaciones.....	36
8.8.- Servicios para la Carga en Transito en Puertos Fronteras y Almacenes Secos.....	36
9.- RESTRICCIONES DEBIDAS A LA INFRAESTRUCTURA.....	37
10.- BARRERAS INTANGIBLES PARA EL TRANSITO.....	37
11.- PROGRAMAS QUE HAN PERMITIDO DISMINUIR AMBOS PROBLEMAS.....	38
12.- SOLUCIONES PROPUESTAS EN PROGRESO.....	38
13.- ÁREAS DE PRIORIDAD .....	39
14.- COSTO DE ALGUNAS DE LAS SOLUCIONES .....	40

## **1.- PAÍSES SIN LITORAL DE AMÉRICA DEL SUD, ESCENARIO ECONÓMICO.**

Durante la Reunión Regional de Países sin Litoral Marítimo y de Transito llevada a cabo del 12 al 13 de marzo del 2003 en Asunción Paraguay , se hizo alusión al dilema del huevo o la gallina con relación a si la pobreza de los países sin Litoral marítimo era causa o efecto de su situación de aislamiento, sin tener respuesta a este dilema creemos que ningún análisis puede hacerse sin tocar primero el escenario económico en que actualmente se desenvuelven Bolivia y Paraguay.

### **1.1.- Bolivia.**

La República de Bolivia está situada en el centro del continente sudamericano, no tiene acceso al mar, (lo perdió en una guerra con Chile en 1879). Su superficie territorial es de 1,098,581 Km<sup>2</sup> y una población de 8.2 millones de habitantes.

Después de un período de inestabilidad política que duró casi por toda su vida institucional, Bolivia está gozando de más de 20 años de democracia con regímenes elegidos por el voto del pueblo.

Después de algunos años de recuperación, la economía Boliviana comenzó a malograrse como consecuencia del deterioro de las economías de los países desarrollados que llevaron a la economía mundial a una crisis generalizada, con secuelas de reducción de la demanda y el desplome de los precios internacionales de las materias primas que afecto la competitividad de su incipiente sector exportador .

A esto se añaden condiciones climatológicas adversas y como corolario problemas financieros que han provocado contracción de la demanda agregada para todas las actividades productivas del país.

De no ser el incremento de la producción de petróleo y gas natural (32.6%), el aumento en el trafico de las telecomunicaciones que determinaron que el sector crezca en 9.9% y un moderado incremento del sector agrícola, se hubiera registrado un mayor decrecimiento de la economía este año.

A fin de evitar un mayor deterioro, la política económica del gobierno se concentró aunque tarde, en atenuar el impacto sobre la demanda agregada a través de una mayor inversión publica, alcanzando una cifra récord de ejecución de \$us 638 millones, con programas sociales de empleo de emergencia y apoyo a gobiernos Municipales, tratando de inyectar mayor liquidez a la economía, abaratar el costo de recursos del Banco Central de Bolivia (BCB) mediante operaciones de mercado abierto y preservar el poder adquisitivo de la moneda con una baja inflación de 0.92%

En materia financiera se implemento la reprogramación de las deudas de los sectores productivos y de consumo, el fortalecimiento de las entidades financieras, la devolución de aportes del régimen de vivienda, la política cambiaría evitó el deterioro de la competitividad de las exportaciones mediante una devaluación nominal del tipo de cambio.

El poder adquisitivo de la gente bajo notoriamente fruto de la diferencia negativa entre los aumentos de salarios y la inflación, los asalariados tuvieron que aceptar rebajas de sueldo para evitar despidos en la empresa privada que ha estado también en permanente crisis, por el deterioro en el aparato productivo del país, sin poder hacer frente a la competencia del contrabando que pese a la reforma aduanera, en éstos últimos años ha inundado el mercado de productos que compiten con la incipiente industria Boliviana.

Las expectativas del anterior gobierno que había previsto en el 2000, mejores tiempos basados en el aumento de las exportaciones de gas natural a Brasil y a la importante inversión que iba a atraer el proyecto San Cristóbal, (un enorme yacimiento de plata y zinc) la ejecución de proyectos que habían sido presupuestados para ese año y una inversión pública mayor, producto de la descentralización y el fortalecimiento de las municipalidades, lamentablemente no se cumplieron el 2001 y el gobierno elegido en agosto del 2002 no ha podido cambiar el curso de los acontecimientos.

Uno de los problemas ha sido la falta de trabajo dado que el país con muy limitada capacidad de ahorro, apenas si puede destinar a la inversión pública fondos que difícilmente pueden mantener obras con empleo.

Como consecuencia del recrudecimiento de las crisis, las huelgas, los bloqueos de caminos y el malestar social, han hecho más difícil que los gobiernos se aboquen a políticas de mediano y largo término y han tenido que estar haciendo el papel de bomberos apagando incendios que se producían en cualquier parte y en cada momento.

El déficit en 1996 era del dos por ciento del P.B.N el más bajo registrado en los últimos 20 años, el gobierno de entonces a pedido del FMI implemento la reforma de las pensiones que ha causado un drenaje de fondos del TGN al punto que en el 2003 llego al 8.6 %. Cuando por las exigencias de este organismo internacional el gobierno quiso bajar este déficit mediante el establecimiento de un nuevo sistema de impuestos a los salarios, esta medida fue la gota que rebasó el vaso y el país tuvo que afrontar, motines de la policía, bloqueos y disturbios en las ciudades y vandálicos asaltos a edificios públicos y comercios. Situación que ha causado una casi revolución en la sede del gobierno con mas de treinta muertos y 300 heridos y casi resulta en la caída del último gobierno democráticamente elegido.

## **1.2.- Paraguay**

Paraguay está situado del centro de Sudamérica tiene salida al Océano Atlántico a través de los ríos Paraguay y Paraná, pero es considerado un estado sin litoral por que no ejerce soberanía sobre las aguas que conducen al océano.

Tiene una extensión territorial de 406,750 kilómetros cuadrados y una población estimada en 5,884,491 habitantes a Julio del 2002, limita con Argentina Brasil y Bolivia..

El clima de las planicies y pequeñas montañas al este del río Paraguay es templado mientras que el Gran Chaco que abarca el 60% del territorio paraguayo tiene un clima caluroso y árido.

En la parte oriental 20% de la tierra fértil cultivable que contiene prados, pastizales, lagos y bosques, prospera con la crianza de ganado y extensos cultivos de algodón, soya, arroz, tabaco, azúcar, hierba mate, madera, aceites vegetales, café, aceite de tung, productos de carne y una gran variedad de frutas.

Esta producción incluyendo la madera conforman cerca del 25% del producto bruto y emplean cerca del 45% de la fuerza laboral proveyendo la mayor parte de sus exportaciones, manufacturas de empaquetado de carne, producción de aceites vegetales, harinas, cerveza, textiles, cemento e industria liviana de bienes de consumo hacen el resto de la actividad económica del país.

De escasos recursos naturales a saber: madera, minerales de hierro, manganeso y piedra caliza, explican su alta dependencia del sector agrícola, el endeudamiento para construir la represa de Itaipu, el mal tiempo y los precios bajos de sus exportaciones agrícolas significaron una débil economía en los años 80 aunque después gracias a las condiciones climáticas este factor mejoro y la economía comenzó a recuperarse, pero a fines del 2000 sus principales productos de exportación tuvieron cosechas por debajo de lo esperado, por otra parte la construcción de obras viales que estaban programadas no se materializaron resultando también en una baja del sector de las construcciones.

Paraguay ha convertido su fuerza hidráulica en el factor equilibrante de su dependencia agrícola, obteniendo de este recurso, importantes ganancias para su país, el 99.85% de la producción de electricidad proviene del aprovechamiento de sus caídas de agua, cuenta con la represa de Itaipu a medias con el Brasil, Yacireta en sociedad con la Argentina y posee el total de el complejo de Acaray. Sin emplear todo su potencial el año 2000 Paraguay produjo 53.056 billones Kwh. siendo su consumo 1.95 billones Kwh. habiéndose exportado 47.392 billón Kwh. y aun le queda un gran potencial para vender, aunque la crisis económica que afecta a sus vecinos ha disminuido por ahora los ingresos por este concepto.

Paraguay también tiene marcada dependencia de sus socios en el MERCOSUR para su comercio exterior, el 64% de sus exportaciones el año 2000 fueron al Brasil 39%, Uruguay 14%, Argentina 11% mientras que el 53.7% de sus importaciones provienen de Argentina 25.4%, Brasil 24.5%, Uruguay 3.8% . La situación económica del Brasil primero y luego de la Argentina han afectado seriamente su balanza de pagos que de positiva en 1999 (\$ 104.4 millones) paso a tener déficit (\$ 264,5 millones el año 2000).

Las reexportaciones que daban movimiento a su economía y al rápido crecimiento de la actividad comercial en Ciudad del Este, han disminuido dramáticamente por las restricciones impuestas por el gobierno brasileño al turismo emisor de compra.

En general esta situación se tradujo en el deterioro de todos los indicadores económicos, el balance de renta ha bajado debido a que hubo que pagar mas intereses por la deuda pública externa, mientras se recibía menores intereses por colocación de Reservas Internacionales, menores impuestos por utilidades de empresas transnacionales y disminuidos ingresos de salarios de los trabajadores paraguayos en las hidroeléctricas de propiedad compartida.

Se ha producido una constante depreciación del Guarani que de 2,177.9 (Enero1997), ha llegado a 6.750 (Enero 2003) (desde 1998, el tipo de cambio se determina por un control estatal de flotación)

Paraguay tiene una economía de Mercado con una amplia base en un sector informal que negocia en sus calles con mercaderías importadas, especialmente en las ciudades limítrofes, la economía formal que crecía a un porcentaje anual del 3% durante los años 1995-97, ha declinado y la tasa de Desempleo ha ido en aumento mientras el ingreso real por cabeza se ha mantenido a niveles de la década de los 80s.

## **2.- ACUERDOS INTERNACIONALES QUE FACILITAN EL TRANSITO A BOLIVIA Y PARAGUAY.**

### **2.1.- Bolivia**

Como corolario de la guerra del Pacifico que Bolivia perdió contra Chile, en octubre de 1904, estos países firmaron un tratado de paz, amistad y comercio. Este tratado dio a Chile posesión permanente del litoral boliviano. En compensación Chile se comprometió a construir un ferrocarril desde el puerto de Arica a La Paz y concedió a Bolivia, "a perpetuidad, el más amplio e irrestricto derecho de tránsito comercial a través de su territorio y puertos sobre el pacífico" el tratado también permite a Bolivia mantener agencias aduaneras en Arica y Antofagasta y otros puertos a acordar posteriormente.

Bajo la convención de tránsito firmada en 1912 los derechos de libre tránsito de Bolivia fueron especificados, el tráfico fue regulado y se dio más autoridad a Agentes de Aduana bolivianos en los puertos chilenos.

A consecuencia de la guerra del Chaco en la que se quiso coartar el paso de vituallas para Bolivia por los puertos chilenos, los derechos de tránsito bolivianos tuvieron que ser reforzados en la convención del 16 de agosto de 1937, que específicamente garantiza un amplio y libre tránsito para cualquier tipo de mercaderías y en cualquier tiempo.

Esta convención también estipulaba los procedimientos para la recepción, el despacho y su posterior transporte, con pequeñas variaciones de los que ya estaban en uso para ese tiempo.

Similares convenios se firmaron con los otros países vecinos que sin el requisito de compensación otorgaron a Bolivia "Libre transito a través de sus territorios"

Un cambio en los procedimientos tuvo lugar en Arica y Antofagasta por la introducción del Sistema Integrado de Tránsito (S.I.T.) en 1975, sistema que otorga a Bolivia la administración exclusiva del trasbordo de mercaderías de barco a medios de transporte en forma automática y sin requerir la intervención de agentes de aduana ni el conocimiento marítimo original.

En lo comercial Bolivia y Chile han suscrito en 1993 el Acuerdo de Complementación Económica (ACE) No 2 (en reemplazo del anterior) actualmente Bolivia busca un tratamiento simétrico pues siempre tuvo un enorme déficit: (1997 \$228/\$62; 1998 \$250/\$36; 1999 \$193/22; 2000 \$165/\$30) finalmente contra \$143 millones en exportaciones chilenas, Bolivia solo exporto \$25 en 2001. Se esta negociando un tratado de libre comercio en el que Bolivia ingrese con sus productos en forma inmediata al mercado Chileno mientras que este lo hará dentro de 5 años.

## **2.2.- Plan Comunitario de Preferencias Generalizadas de la Unión Europea**

Se aplicó por primera vez en julio de 1975, en cumplimiento de los principios básicos definidos por el Sistema de Preferencias Generalizadas (SGP).

El plan comunitario de preferencias ha sido prorrogado periódicamente desde sus inicios mediante una revisión global.

Las ventajas arancelarias que con el (SGP) otorga la Unión Europea a los países en desarrollo abarca todos los capítulos del sistema armonizado con excepción del capítulo 93 (armas).

Se pueden retirar las preferencias si los países beneficiarios no cumplen lo dispuesto en el artículo 9 del reglamento (esclavitud, exportaciones de los productos fabricados en prisiones, narcotráfico, blanqueo de dinero, prácticas desleales al comercio y fraude del certificado de forma "A").

Bolivia exporta a la Unión Europea: minerales, café y nueces de Brasil. La balanza comercial de Bolivia con la Unión Europea presenta saldos positivos con el Reino Unido, Bélgica y Grecia con el resto se tienen saldos negativos.

### **2.2.- Comunidad Andina**

El 26/05/69 Bolivia, Colombia, Ecuador, Perú y Venezuela firmaron el Acuerdo de Cartagena que de este modo constituyó el Grupo Andino, reformas ulteriores de carácter político dieron lugar a la creación de la Comunidad Andina (CAN) y el Sistema Andino de Integración (SAI) que afecta a una población de 111 millones de habitantes.

Las reformas a su programa trascendieron el campo de la integración y salen de lo puramente comercial y económico. A partir del 1 de agosto de 1997 inició sus funciones la Comunidad Andina con una Secretaría General de carácter ejecutivo, cuya sede está en Lima (Perú).

Su objetivo final está en que la integración regional se convierta en forma gradual en un mercado común latinoamericano con el consiguiente mejoramiento en el nivel de vida de sus habitantes.

### **2.3.- ATPA**

Bolivia también ha firmado con Estados Unidos un Acuerdo de Sistema General de Preferencias (GSP) con base en el Tratado Andino para recibir tratamiento preferencial de los EE.UU., la Unión Europea y Japón que permitía que algunas exportaciones bolivianas entren en su mercado sin impuestos o con aranceles reducidos bajo el sistema generalizado de preferencias.



A la expiración de este acuerdo EE.UU. ha acordado el ATPADEA con los países andinos, el mismo que amplía algunos rubros y condiciona el tratamiento favorable a la lucha contra el narcotráfico.

#### **2.4.- Paraguay**

En 1943 Paraguay y la Argentina firmaron el primer tratado por el cual la Argentina cedió zonas francas en los puertos de Buenos Aires y Rosario.

En 1944 el gobierno del Paraguay firmó un similar tratado con Brasil estableciendo una zona franca en el puerto de Concepción, en 1956 consiguió una zona libre en el puerto de Paranaguá, reglamentada en 1961, (se definieron procedimientos aduaneros para el tratamiento de la mercadería en tránsito). Este decreto permitió al Paraguay nombrar uno o más delegados para representar a los consignatarios de las mercaderías. Las mercaderías están sujetas a tarifas portuarias y al pago de derechos de servicios aduaneros.

Paraguay ha firmado similares convenios con países limítrofes a cambio de desarrollos en las zonas libres de puerto por ejemplo, el 25 de marzo de 1976, Paraguay firmó un acuerdo con Uruguay para el uso de Silos de granos, un almacén de tránsito y creación de la zona libre de nueva Palmira.

El 12 de noviembre de 1976 la Administración de navegación y puertos de Paraguay tomó posesión de la zona libre en el puerto de Montevideo con el propósito de almacenar y distribuir importaciones y exportaciones paraguayas.

El 29 de noviembre de 1979 un acuerdo con la Argentina dio a Paraguay el uso de un muelle en el puerto de Rosario (provincia de Santa Fe) para recepción de mercaderías de importación y exportación libre de cargos. Paraguay también consiguió nombrar un representante de aduanas en la zona libre para controlar el flujo de mercaderías y ocuparse del trámite administrativo que requerían las autoridades de la aduana Argentina.

Las exitosas negociaciones del Paraguay con los países limítrofes han logrado que una institución nacional, la Administración Nacional de Navegación y Puertos (ANNP) administre todos los almacenes y zonas francas que le han sido otorgadas a esa nación en: Río Grande do Sul, Paranaguá, Santos, Buenos Aires, Rosario, Montevideo, Nueva Palmira, y Antofagasta.

### **3.- ACUERDOS DE INTEGRACIÓN REGIONAL COMUNES A AMBOS PAÍSES.**

#### **3.1.- ALADI**

La Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI) es un organismo intergubernamental que al igual que su predecesora la ALALC en el año 1960, promueve la integración de la región, como un medio de lograr su desarrollo económico y social, con el establecimiento de un mercado común como objetivo final. El Tratado de Montevideo 1980 (TM80), marco jurídico global constitutivo y regulador de ALADI,

fue suscrito el 12 de agosto de 1980 por Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Cuba, Ecuador, México, Paraguay, Perú, Uruguay y Venezuela.

Bajo ALADI, Bolivia y Paraguay han firmado acuerdos bilaterales con otros países sudamericanos, eliminando o reduciendo aranceles de una limitada lista de productos.

### **3.2.- Tratado de la Cuenca Del Plata**

En una conferencia extraordinaria llevada a cabo el del 22 al 23 de abril de 1969 en Brasilia, Argentina, Bolivia, Brasil, Paraguay y Uruguay acordaron coordinar esfuerzos para promover un desarrollo armónico de la integración física en la cuenca del Río de la Plata y los territorios que están bajo su directa influencia.

El propósito fue promover la identificación de áreas de interés común, llevar a cabo estudios, ejecutar programas, erigir infraestructuras y formular acuerdos operacionales o leyes apropiadas para conseguir entre otras iniciativas: Asistencia y facilitación en cuestiones de navegación; Interconexión de caminos, ferrocarriles, aerovías, servicios eléctricos y de comunicación; Conexión regional de establecimientos industriales para desarrollar la cuenca.

#### **3.2.1.- FONPLATA**

El Fondo Financiero para Desarrollo de la Cuenca del Río de La Plata (FONPLATA) creado de acuerdo a previsiones del tratado del Río de la Plata para el desarrollo e integración de la subregion funciona desde 1976. Financiado estudios, proyectos programas y trabajos con el animo de lograr un desarrollo armonioso y la integración física de la cuenca del plata y sus zonas de influencia.

#### **3.2.2.- HIDROVIA**

Bajo los auspicios del Tratado de la Cuenca del Plata, Argentina, Bolivia, Brasil, Paraguay y Uruguay firmaron el acuerdo de navegación fluvial de los ríos Paraguay y Paraná el 26 de junio de 1996 en Las Leñas, este acuerdo fija los principios de la navegación libre, tratamiento igual, libre tránsito y reciprocidad, reserva de carga, reglas para los propietarios de naves, facilitación de transporte y comercio, servicios y de navegación y puertos etc. Se creó un Comité Intergubernamental de la Hidrovía CIH. La aprobación de los estatutos y las normas internas del CIH hicieron de este su instrumento político y la Comisión del Tratado se constituyó en su cuerpo técnico

### **3.3.- MERCOSUR**

El Mercado Común del Sur fue creado en 1991 en Asunción y entró en vigencia el 29 de noviembre de ese año. El protocolo de Ouro Preto (diciembre, 1994), fijaba como fecha límite para implementar el Arancel Externo Común (AEC), el 1 de enero de 1995.

En diciembre de 1996 Bolivia firmó con los países del MERCOSUR, un acuerdo en calidad de miembro asociado juntamente con Chile.

Los países del MERCOSUR Argentina, Paraguay, Brasil y Uruguay. hacen un mercado de 320 millones de habitantes con un ingreso nacional bruto de \$885.000 millones. Este

potencial mercado representa un gran desafío para las economías de Bolivia y Paraguay, que deben crear condiciones favorables para el desarrollo industrial, promover inversiones de países dentro del MERCOSUR, con el objetivo de fortificar al sector productivo de tal manera de mantener o aumentar las exportaciones a terceros países.

### **3.4.- Área de Libre Comercio de las América – ALCA**

Los esfuerzos para unir las economías del hemisferio occidental en un solo acuerdo de libre comercio, comenzaron en la Cumbre de las América que tuvo lugar en Miami, en 1994. Formalmente, se inician los Grupos de Negociación durante la segunda Cumbre de las Américas en Santiago de Chile en abril del año 1998, las negociaciones están en curso, con bastante oposición de la opinión pública tanto en Paraguay como en Bolivia.

### **3.5.- Beneficios Alcanzados**

Bolivia alcanzó una balanza de pagos favorable con el Pacto Andino, El acuerdo otorga preferencias arancelarias a Bolivia que se ha beneficiado de esta manera con un mercado para sus exportaciones no tradicionales.

Estos resultados se consiguieron luego de que los países asociados le concedieran a Bolivia un tratamiento excepcional en dos aspectos, primero, aceptar sus tarifas aduaneras de 10% y el 5% como una tarifa externa común y dos, removiendo todas las barreras comerciales internas.

En el año 2002 las exportaciones bolivianas alcanzaron 1.305 millones de dólares y el sector con mayor incremento fue el agrícola, con 6,86 por ciento, alcanzando 462 millones de dólares. La Comunidad Andina continúa siendo el principal mercado de exportación para Bolivia, con 382 millones de dólares; el Mercosur recibió 353 millones, Suiza 211 millones, el NAFTA 194 millones, y la Unión Europea 94,5 millones.

Con el MERCOSUR se esperaba incrementar la exportación de gas a Brasil, sin embargo Bolivia solamente comenzó a vender gas a finales del año 2000 y desde entonces la comercialización de gas al Brasil ha tenido un desarrollo muy lento.

Para aminorar su déficit comercial Bolivia reclamó en Florianópolis alguna flexibilidad comercial para textiles, zapatos, medicinas y varios productos agrícolas aunque Brasil estuvo más abierto que los otros estados, no se ha firmado ningún acuerdo en este sentido.

Los beneficios que aun se espera alcanzar son: conseguir un mercado común para el 2005; liberalización de los servicios; liberalización de operaciones fronterizas para una libre circulación de personas y capitales.

Dados sus lazos económicos con la CAN se está trabajando en una agenda de políticas comunes de tal manera que los estados miembros puedan actuar unidos y tener una sola agenda consensuada para presentar a las negociaciones del ALCA.

Otro beneficio para Bolivia y Paraguay ha sido la modernización de sus procedimientos de transporte y regulaciones se han aprobado importantes resoluciones en el área de

Transporte Multimodal, Armonización de las Regulaciones de Transporte por Carretera entre el Cono Sur y el Pacto Andino. Políticas Aéreas Comerciales Comunes, Normas en el transporte marítimo etc. Que se complemento en las Conferencias de Ministros de Transportes Latinoamericanos generando modernización en normas de seguridad vial, comunicaciones y facilitación de comercio que seria muy largo enumerar.

### **3.8.- PROBLEMAS POR RESOLVER.**

Cláusulas de salvaguardia.-Las partes aplican este tipo de medidas en la importación de bienes al amparo del programa de desgravación de los tratados, pero no siempre siguen criterios claros, y no son estrictos ni tienen temporalidad definida (dos años máximo).

Las medidas de salvaguardia se aplican en forma no siempre justa, es decir, no es necesario que existan prácticas desleales para su aplicación basta que una rama de la producción nacional se vea afectada por la importación de un bien lo que perjudica a la exportación mayormente agrícola de Bolivia y Paraguay.

Capacitación para implementar las normativas aprobadas.- Se han introducido normas modernas en la legislación nacional, pero no en la mente de los operadores este es el mayor problema a resolver en ambos países.

Muchas Leyes y Normas duermen en los anaqueles de los ministerios, no se publican suficientemente, no se hacen campañas de difusión ni se producen manuales instructivos.

De hecho hay normativas que son demasiado técnicas y de enunciado nada simple, y el publico al que están destinadas, chóferes, operadores de puestos de frontera, policías etc. son personas con escasa educación que no las aplican con propiedad por que simplemente no las comprenden o peor aun no las conocen.

## **4.- DESCRIPCIÓN DE INFRAESTRUCTURA QUE POSEE BOLIVIA :**

### **4.1.-Ferrocarriles.**

La era del ferrocarril en Bolivia data de 1877 con la construcción del tramo Antofagasta-Uyuni-Pulacayo (1877 a 1889) este tramo se continuó extendiendo con líneas que llegaron hasta Oruro (1892), Viacha (1913) y La Paz (1917).

En 1903 se abrió el tramo Guaqui a La Paz que continuaba, pasando el lago Titicaca, a Mollendo Perú.

El ferrocarril Arica a La Paz se inauguró en 1913. Este ferrocarril fue construido en cumplimiento del Tratado de Paz y Amistad de 1904 firmado por Bolivia y Chile, como compensación a Bolivia por el la perdida de su acceso al océano pacifico.

En 1903 se construyo el ramal Uyuni Atocha y en 1925 se completó con la sección Villazon Atocha.

La red ferroviaria Boliviana en manos de empresas extranjeras, se debió al desarrollo de una economía basada en la exportación de los minerales, fue un instrumento de integración nacional y era rentable, cuando fueron nacionalizados se desvirtuaron sus objetivos principales, para pasar a ser un feudo que los gobiernos de turno usaban para

dar trabajo a sus adherentes a costa de constituirse en los cuellos de botella del desarrollo del país.

En 1964 fue creada la Empresa Nacional de Ferrocarriles (ENFE) para administrar las instalaciones del ferrocarril Antofagasta (Chile) y Bolivia Railway Co. limitada, y el tramo Bolivian Railway Co. y Peruvian Corporation, Se hizo cargo de material rodante antiguo que en su mayoría eran carros de madera con muy baja capacidad de carga y ruedas sin rodamientos.

En 1967, ENFE. tomó control del recientemente abierto ramal entre Santa Cruz y Quijarro y construyó la sección oriental que une Santa Cruz con los puertos de Santos en Brasil, Rosario y Buenos Aires en Argentina, un año después International Development Agency (IDA) y el Banco Internacional de Reconstrucción y Desarrollo (IBRD) financiaron la renovación de equipo.

En la década de los setenta se contrató técnicos y consultores extranjeros, mejoró la administración financiera, comercial y operativa. Empero la institución continuaba su política de favoritismo político dañando su eficiencia y su capacidad de hacer ganancias

En 1973 la línea Guaqui La Paz fue transferida a ENFE

De 1980 a 1985 ENFE llevó a cabo una completa renovación de material rodante y locomotoras, reaprovisionó sus talleres de mantenimiento. Infelizmente el programa descuidó el mantenimiento de las líneas e incurrió en enormes deudas que hicieron que durante varios años ENFE trabaje a pérdida acumulando deudas por \$70 millones.

En 1987 ENFE. tomó el control de la línea entre Uncia y Machacamarca perteneciente a COMIBOL la empresa minera estatal en proceso de privatización y el gobierno se adjudicó la deuda de ENFE decretando al mismo tiempo un subsidio del 60% para el transporte de soya y minerales y el 30% para trigo, con el objetivo de hacer competitivas las exportaciones de estos productos y mantener el precio del pan.

En 1990, por recomendaciones de el Banco Mundial ENFE empezó a fijar metas de eficiencia, premiando el cumplimiento con descuentos de impuestos y se reestructuró el personal resultando en una reducción de 7.200 empleados a 3.900.

Usando nuevos préstamos de más de \$80 millones, inició una rehabilitación de líneas y renovó o reparo el equipo consiguiendo elevar la capacidad de carga de 23,184 toneladas en 1965 a 66,053 toneladas en 1994.

La expansión la motivó el transporte de soya (unas 300 mil Tns.en ese año), sin embargo la administración de ENFE no fue capaz de satisfacer ni la mitad de esta demanda debido a la falta de locomotoras, acuerdos con el ferrocarril brasilero permitieron operar trenes bloque entre Santa Cruz a Quijarro. Aunque después de la cosecha.

En 1994 el gobierno colocó a ENFE. en la lista de empresas estatales que debían ser capitalizadas. En marzo de 1996, ante el desinterés de los inversionistas, la administración de ENFE y su patrimonio fueron transferidos en concesión por 40 años a dos grupos empresariales chilenos, Cruz Blanca que era el principal accionista de

Pacífic Railways asociada con el ferrocarril de Antofagasta Bolivia y el grupo Lucsik que ganaron el control del ferrocarril occidental con una oferta de \$13,2 millones y el ramal oriental por \$25, 8 millones.

Se formaron dos empresas ferroviarias: El Ferrocarril del Oriente FCO SAM y el Ferrocarril Andino FCA SAM. Que actualmente operan los Ferrocarriles en Bolivia.

#### **4.1.1.-Tramo Oriental.-**

El ferrocarril del Oriente SAM tiene a su cargo el tramo de Santa Cruz a la frontera con Brasil; y de Santa Cruz a la frontera con Argentina y Santa Cruz a Montero.

Durante los primeros años de la capitalización FCO SAM. gasto \$25,8 millones de inversión en rehabilitación de la infraestructura del ramal a estándares internacionales, el tránsito ahora puede realizarse con seguridad, a un promedio de 25 km/h.

FCO SAM ha instalado un sistema de información reemplazando repetidoras que estaban fuera de uso al a lo largo de la línea, ahora el tráfico es dirigido desde una Sala de Control en Santa Cruz.

FCO SAM renovó o transformó vagones y adquirió carros planos y tanques. Este año cuenta con 463 empleados, 28 Locomotoras que incluyen 6 recientemente adquiridas y aproximadamente 750 bodegas, utilizó 30.000 vagones cargados (más de 1.000.000 de toneladas métricas) de carga en el año 2000, y sirvió a cerca de 500.000 pasajeros, el equipo renovado le ha permitido armar trenes de tracción múltiple que hacen 8 a 9 viajes al día.

Su carga consiste en 50% a 55% de soya y subproductos de soya (de Santa Cruz a Quijarro) 10% de trigo (de Argentina a Santa Cruz) y 10% de diesel (de Argentina) el restante 25% de cemento (de Quijarro Santa Cruz) diesel (de puerto Aguirre a Santa Cruz) carga general y contenedores que son embarcados desde Santa Cruz al puerto y vice versa. El tráfico de contenedores no es todavía significativo debido a que no hay consolidadores de carga de Bolivia en los puertos del Atlántico.

Con todo, FCO SAM. no aumenta su capacidad tanto como lo hacen las cosechas de soya lo que es una gran desventaja para los productores. El precio de la soya aumenta cuando el hemisferio norte está en invierno, precisamente el tiempo en que la cosecha está lista en el hemisferio sur. Lo ideal sería llegar a los puertos durante ese periodo, lamentablemente gran parte de la cosecha se almacena en Bolivia y llega a los puertos cuando los precios están bajando.

Los productores han instalado molinos y plantas para procesar soya y producir harina y aceites en Santa Cruz que pueden exportar a lo largo del año, esto es una ventaja para el ferrocarril que así tiene carga para el resto del año.

Los productores de soya están descontentos por esta situación aunque el ferrocarril alega que ellos sólo tienen una parte de culpa, porque el puerto no tiene instalaciones necesarias para almacenar toda la soya y la capacidad de barcazas existente solamente alcanza para 60.000 toneladas por semana.

FCO SAM como parte de su estrategia para distribuir mas eficientemente los picos de transporte, suscribe contratos con los clientes más importantes contemplando rebajas de tarifas por volumen por transportar al inicio y término de la temporada en lugar de hacerlo en la época de mayor demanda. Además, en estos contratos por primera vez el FCO SA. se ha planteado un esquema de incentivos y castigos para ambas partes a fin de facilitar una mayor eficiencia en el uso de los equipos y de la capacidad de transporte.

El año 2000 Cruz Blanca vendió parte de sus acciones en FCO SAM. a Genesee & Wyoming Railroad Co. compañía ferroviaria de Estados Unidos y Canadá. Los usuarios vieron esto con buenos ojos ya que esta compañía tiene experiencia en el manejo de ferrocarriles y esta introduciendo una buena administración a este ramal de ferrocarril.

Siendo esta la línea férrea con demanda más alta y circundada por la región más altamente productiva de soya que se extiende hacia Puerto Suárez, frontera con Brasil. Esta porción de la línea férrea transporta cerca del 88% de la carga y el 80% de pasajeros. El saldo es transportado a por la línea férrea hacia Yacuiba y la Argentina.

Un problema de demora de cinco a seis días ocurre cuando se transfiere soya en fin de semana al ferrocarril brasilero en Corumba, para su transporte al puerto de Paranagua, debido a diferencia de horarios entre las aduanas y el ferrocarril en el lado brasilero.

Otro problema grave de seguridad es causado por contrabandistas que se apropian de los vagones en Quijarro, los cargan con mercadería y paran el tren antes de que llegue a los puestos de Aduana de Santa Cruz. La policía y la aduana han tratado de parar esta práctica pero los contrabandistas han realizado bloqueos que han paralizado el trafico y a menudo protagonizan desórdenes que perjudican a los usuarios y al ferrocarril.

#### **4.1.2.-Tramo Occidental.-**

El Ferrocarril Andino FCA SAM. opera las secciones Viacha-Charaña (frontera con Chile) Viacha, Oruro, Río Mulato, Uyuni, Villazon (frontera con Argentina) Uyuni-Ollague (frontera con Chile) Viacha - Guaqui y Río Mulato- Potosí.

El grupo Lucksic que capitalizó el ferrocarril andino ha adoptado una solución pragmática para realizar sus negocios, priorizando los tramos productivos del ferrocarril. Transportado minerales y otras cargas de las regiones andinas a los puertos.

De 500 a 600,000 toneladas se transportaron entre los años 1996 al 99 él 2001 bajaron a 367,000 porque quedó inhabilitado el ramal norte que une Arica con Bolivia. El 2002 recuperó a 401,000 toneladas, Ferroviaria Andina espera que continuará la tendencia.

El nuevo Gerente de FCA SAM saliendo del bajo perfil que mantiene ese ferrocarril en declaraciones a un matutino reveló que el ferrocarril ha sido rentable desde su primer año con un promedio de 14 millones de dólares de ganancias al año, prometedores indicadores de eficiencia fueron dados a conocer como por ejemplo el ahorro en gasto de diesel que era 12,6 litros x kilómetros en 1997 bajo a 7,2 en el 2002, disminuyeron los descarrilamientos de 596 en 1997 a solo 59 en el 2002, las fallas por tiempo de 437 en 1500 horas en 1996 bajaron en el 2002 a 337 en 750 horas.

A diferencia de lo que ocurría cuando ENFE se manejaba con 7.200 personas el personal del ferrocarril Andino bajó de 604 personas en 1997 a 399 en 2000 y su única deuda es de 2,5 millones con la KWF. En lo que se refiere a impuestos han aportado entre 1,5 y \$2 millones anuales al estado boliviano en impuestos tasas y dividendos.

Su compromiso de inversión era de \$13.5 millones en cinco años, la empresa invirtió cerca de \$22.5 millones en tres años y van a seguir invirtiendo, en la agenda del ferrocarril andino se encuentran las siguientes acciones.

Rehabilitar el tramo Oruro Cochabamba, el mantenimiento costaba a ENFE entre 1 a 1.5 millones de dólares, hoy cuesta entre 400.000 y \$500,000 al año. En octubre se recoge todo el material de vía porque está en el lecho del río y cuando concluye la época de lluvias se repone. Un puente costaría de acuerdo a JICA \$40 millones que no se justifican si no se mueven 2 millones de toneladas con un ingreso de \$60 millones. De todos modos la ruta se abrirá en abril.

Existe el interés común entre FCA SAM y el gobierno de encarar el tramo Cochabamba Santa Cruz pero el proyecto depende de varios factores económicos políticos y de acuerdos bilaterales con el Brasil (la empresa propone negociar precio de gas contra desvío de una parte de su soya al Pacífico) o alternativamente hacer operaciones multimodales para transportar soja del oriente a los puertos del Pacífico.

De ejecutarse el proyecto San Cristóbal de explotación de plata y zinc a cielo abierto que está a 18 kilómetros de la vía férrea a Potosí, se justificaría la construcción del tramo a un costo de \$30 millones la decisión esta pendiente hasta el inicio del proyecto.

La empresa tiene planes para transporte de pasajeros pese a que el transporte por carretera es mas barato y rápido, en los tramos de interés turístico la empresa corre dos trenes con comodidades para los pasajeros, El Wara Wara y el Expreso del Sur.

La mayor parte de la opinión pública que no conoce estos datos, está contra la capitalización de ENFE a empresas chilenas, se alega que de esta manera Chile mantiene cautiva una de las principales herramientas para el desarrollo del país y que al no ser usada apropiadamente retrasará el desarrollo del país, la continuada campaña y distorsión de información no deja de ser un desincentivo para los administradores.

#### **4.1.3.-Ventajas y Problemas de la Red de Ferrocarriles Como Corredores de Tránsito.**

La red de ferrocarriles boliviana está conectada a sistemas de ferrocarril de países vecinos, estas conexiones llegan a los puertos: Matarani en Perú, Arica y Antofagasta en Chile, Rosario y Buenos Aires en Argentina, San Pablo y Santos en Brasil, Aguirre en Quijarro Bolivia y Corumba en la frontera con el Brasil.

Para facilitar la interconexión entre ferrocarriles Bolivia mantiene acuerdos con las empresas ferroviarias de los países limítrofes.

El ferrocarril de Puno a Matarani con trocha de 1,43 metros en el territorio peruano, actualmente concesionada a Perurail.

El ferrocarril Antofagasta Bolivia Raylway Co. (FCAB) de Avaroa a Antofagasta con trocha métrica.



El ferrocarril Arica La Paz (FCALP) de Charaña a Arica trocha métrica.  
 El ferrocarril Gral. Belgrano Cargas, (FCGB), de Villazon Buenos Aires trocha métrica.  
 El ferrocarril general Belgrano (FCGB) de Yacuiba a Buenos Aires trocha métrica.  
 Los ferrocarriles brasileros que en 2002 fueron incorporados en una sola empresa Ferrovias Brasil. Que promete mejorar el trafico Corumba a Santos trocha métrica.

Estas conexiones potencialmente garantizan un transporte permanente con conexiones al extranjero para Bolivia, infelizmente existen problemas que afectan a los ferrocarriles de los países limítrofes y que temporalmente han interrumpido un intercambio normal de carga por algunas fronteras.

Durante esta década, el ferrocarril peruano ENAFER perdió sus volúmenes de carga debido a varios factores, en la actualidad, sus operaciones han pasado a la Empresa Ferroviaria Andina con la línea Matarani a Puno entregada en concesión a Perurail.

El camino pavimentado entre Viacha y desaguadero, y los vínculos directos a través de un puente de 200 Mts. con el camino a Matarani hacen la alternativa de Puno a Matarani por ferrocarril mas cara pues implica un trasbordo por lago.

El tramo entre Villazon y Buenos Aires esta interrumpido por falta de mantenimiento.

Un ferrocarril con muchos problemas fue el ferrocarril chileno (FCALP) en su tramo de Arica a Visviri. (Portento de la ingeniería en su tiempo por ascender de 0 a 4000 metros de altura en una longitud de 200 kilómetros) tiene una sección de 43 Km. de Central a Puquios, con gradiente de casi 6% que se salvaba con una locomotora con cremallera y que ahora se consigue fraccionando el convoy en Central y trepando con pocos vagones a la vez, usando dos potentes locomotoras Diesel en múltiple.

Para mejorar la eficiencia más o menos la mitad de las líneas debieron ser cambiadas cosa que no se hizo en los últimos años de administración chilena, en 1997 después de varios años de descuido el estado chileno arrendó su tramo por 25 años a un consorcio controlado por capitalistas bolivianos el mismo que opera en coordinación con el FCA SAM que se hace cargo del transporte a partir de Visviri.

La nueva administración del tramo chileno heredó 7 locomotoras GE, 250 vagones en malas condiciones algunos carros planos y la infraestructura gravemente descuidada. Con una inversión de \$5 millones iniciaron planes para salvar la infraestructura, reacondicionar el equipo y desarrollar una estrategia del mercado más agresiva. Como resultado el tonelaje transportado creció en más que un 100% el año 1998 se transportaron 185,000 Tm. Aumentando a 275,000 en 1999 Tm. el 2000 bajo a 215,000 Tm. debido a un accidente que en julio de ese año detuvo el tránsito por 60 días.

Con tarifas competitivas con el transporte por carretera de \$10 por tonelada para carga descendente y \$12 por tonelada para carga ascendente \$750 por un contenedor de 20 pies y \$1.050 por contenedor de 40 pies, F.C.A.L.P. volvió a ser competitivo manejando el 40% de todas las importaciones y exportaciones por el puerto de Arica 25% del flete eran minerales, frente al 35% Soya, 5% trigo y el resto contenedores.

En febrero del 2001 torrenciales lluvias caídas en el altiplano, bajando a la costa en torrente se llevaron tres puentes en los kilómetros 15, 41 y 112 junto con 32 kilómetros

de plataforma, lo que dejó a F.C.A.L.P. fuera de servicio por 18 meses. En el 2002 ha vuelto a operar y el tráfico está subiendo otra vez a sus anteriores niveles.

El objetivo del gobierno boliviano cuando privatizó ENFE, era conseguir una buena administración atraer interés en la conexión entre los ramales oriental y occidental que pudiera desviar productos agrícolas hacia los puertos del pacífico solución que se ha discutido desde los años cincuenta sin encontrar todavía ningún remedio.

En 1950 se construyeron dos ramales cortos para una conexión eventual a Sucre, pero en 1977 un estudio financiado por el gobierno de Brasil (consultora Sondo Técnica), recomendó que la conexión se hiciera entre Santa Cruz y Aiquile a través de Mataral.

En 1981 el Estudio Integral del Transporte en Bolivia estimó el costo en \$675 millones o aproximadamente 1,250,000,000 a precios corrientes.

En 1990 Geipot elaboró la primera parte del proyecto de ingeniería determinando la factibilidad del proyecto con el transporte de 3,3 millones de toneladas de productos industriales por año sin darle mucha importancia a los productos agrícolas.

En Junio de 1994 Canac Internacional Inc. de Canada, completó un estudio justificando la construcción del ferrocarril para transporte de Soya de Santa Cruz y la región de Mato Grosso de Brasil hacia el Océano Pacífico para un tráfico de 5 millones de toneladas.

Para el transporte de esos volúmenes, se requerían vagones especiales arrastrados por locomotoras más pesadas en líneas especialmente construidas con rieles de 57 Kg. por metro, aunque esto es posible hacerlo en la nueva construcción, los equipos y vagones más pesados no serían soportados por las líneas a lo largo de las secciones antiguas siendo esto aun más problemático a lo largo de la línea La Paz Arica.

Se ignora la limitada capacidad de los puertos del pacífico para manejar cereales y lo peor no se tomó en cuenta la estacionalidad de las cosechas de soya limitadas a cinco meses del año.

Las empresas están en buen camino en sus planes para aumentar su productividad y rentabilidad y por el momento el gobierno no necesita hacer inversiones en este rubro.

Solo debiera coadyuvar con las administraciones en la solución de los problemas fronterizos anotados y establecer un mejor seguimiento de sus operaciones para garantizar una justa contribución al estado y a los Fondos de Capitalización.

#### **4.2.-Carreteras.**

Bolivia tiene la red de carreteras más pobre del continente, hay muchas razones para esto, su escasa densidad de población, una economía deprimida dependiente hasta hace poco de la minería y cuyos productos eran transportados por ferrocarril, la topografía difícil, etc. pero una de las principales razones ha sido la mala administración del sistema a cargo del Servicio Nacional de Caminos (SNC).

Desde 1996 estaban designados cuatro corredores que conectan carreteras del país con puertos del pacífico y países limítrofes. El gobierno inaugurado en Agosto de 2002 dentro de su “Plan Bolivia” ha rediseñado estos corredores para adecuarlos al concepto de ejes de integración (Ver párrafo sobre IIRSA). Se ha entregado un estudio que detalla los tramos con financiamiento de preinversión, inversión y mantenimiento, asegurados. Tramos que están en servicio y tramos para los que es necesario buscar financiamiento:

#### **4.2.1.- El corredor Este –Oeste y Ramales**

##### **Eje Puerto Suárez - Santa Cruz - Cochabamba - Patacamaya - Tambo Quemado**

Total en Kms.	Total Inversión sin financiamiento.	Total Inversión Con Financiamiento
1.518	151.09 MM \$	238.33 MM \$

##### **Eje San Matías – Guabira – Cochabamba – Oruro – Pisiga**

Total en Kms.	Total Inversión sin financiamiento.	Total Inversión. con Financiamiento
1.507	293.05 MM \$	72.78 MM \$
Total 3.025	305.16 MM \$	755.25 MM \$

#### **4.2.2.- Carretera Víctor Paz Estensoro y Ramales.**

**Guayaramerin – Riberalta – El Choro – Australia – Rurrenabaque – Yucumo - Quiquibey – Caranavi Santa Bárbara – Cotapata – La Paz – Ceja del Alto – Senkata – Calamarca – Cruce Luribay – San Pedro Oruro – Pazña – Challapata – Villcapujio – Ventilla – Tarapaya – Potosí – Cuchuingenio – Camargo – El Puente – Iscayachi – Santa Bárbara – Tarija – Padcaya – La Mamora – La Mamora Km 10 – Bermejo.**

Total en Kms.	Total Inversión sin financiamiento.	Total Inversión. con Financiamiento
2.107	170.88 MM \$	481.00 MM \$

#### **4.2.3.- Corredor Sud**

**Estación Avaroa – San Cristóbal – Tupiza – Hornillos – El Puente – Cruce Panamericana – Puerta del Chaco – Abra del Cóndor – Canaletas – Entre Ríos – Palos Blancos - Villamontes – Hito BRD**

Total en Kms.	Total Inversión sin financiamiento.	Total Inversión. con Financiamiento
746	40.11 MM \$	332.80 MM \$

La carretera principal cuyo tramo Santa Cruz – Cochabamba – Oruro pertenece al corredor Este Oeste y el tramo Oruro La Paz a la Carretera Víctor Paz Estensoro, mueve el 70% de la actividad económica del país, Esta carretera troncal no esta pavimentada en su integridad no opera durante todo el año debido al Sillar un sector geológico inestable

De 1987 a 1997 el gobierno para expandir la infraestructura de caminos destino anualmente un promedio del 30% del presupuesto de inversiones públicas al sector del transporte y 83% del mismo a caminos. El siguiente gobierno usó esos fondos para construcciones nuevas y descuidó mantener los tramos existentes. Esto resultó en un 40% de aumento en la superficie de caminos pavimentados, pero el deterioro de los

antiguos caminos bajó el inventario a los niveles de 1987, se señaló que el principal problema era la organización y el manejo del (SNC) y del Ministerio de Transportes.

En 1998 en vista de esta situación, el Ministerio de Desarrollo Económico se propuso garantizar el financiamiento no solamente de la construcción sino también de los programas de mantenimiento rutinarios. La realidad contrasta con la teoría como ilustran los problemas endémicos de corrupción y mal manejo del mantenimiento.

Contratos fraudulentos en su mayor parte son el origen de la construcción de malos caminos, para señalar un reciente ejemplo, la rehabilitación de la carretera Chimore a Yapacani un tramo de 151 kilómetros, fue adjudicado por un precio de \$57,3 millones pero se pagó a la empresa 87 millones, el supervisor cobró 13 millones y 9 millones se destinaron a la compra de asfalto que no había sido contemplado en el contrato lo que derivó en un costo final de \$109 millones. Más del doble del costo original.

El (SNC) aceptó la entrega del camino y una semana después de su inauguración habían plataformas hundidas, hoyos, plataformas distorsionadas, derrumbes, canaletas de desagüe llenas de barro y piedras, tres puentes con serios daños y diferentes otras faltas menores.

La necesidad de institucionalizar el (SNC) especialmente tomando en consideración el precedente de la institucionalización de Aduanas. Fue una de las condiciones que el BM puso para seguir desembolsando los fondos para construcción y mantenimiento.

Durante el anterior gobierno no se pudo nombrar director del (SNC) porque los políticos se disputaban el manejo de la institución como un botín, cuando por fin el actual gobierno nombró el director de caminos partidos que integran la coalición mantienen la reorganización del (SNC) en suspenso disputándose su manejo, el interés es obvio ese servicio manejara mas de 2.100 millones de dólares en los próximos años de gobierno.

#### **4.3.- Transporte Fluvial**

El Titicaca es el más alto lago navegable en el mundo, pertenece a Bolivia y Perú y está situado al norte del altiplano, desde 1903 ha habido tránsito irregular de importación y exportación entre los puertos de Guaqui y Chaguaya en Bolivia y Puno en Perú.

La cuenca del río Amazonas situada en la parte norte de Sudamérica incluyendo parte de Brasil, Colombia, Perú y Venezuela, cubre casi el 68% del territorio boliviano, a través de sus grandes ríos navegables, es posible conectar Brasil Bolivia y Perú.

El transporte fluvial fue de gran importancia durante el auge de la goma y es legendario el importante intercambio comercial entre Manaus en Brasil e Iquitos en la costa del Perú, que se efectuaba por los ríos Beni, Madre de Dios y Orthon.

Los ríos Ichilo Mamore - Itenes unen el Puerto Villarroel en Cochabamba con el Puerto Sócrates Vargas en Guayamerin en la frontera con Brasil.

De los 10,000 kilómetros de ríos que tiene Bolivia sólo 5000 son navegables, como no están en regiones densamente pobladas el aprovechamiento que se hace de ellos es reducido no existen facilidades importantes de carga y descarga.

El puerto Villarroel en el río Ichilo constituye el único puerto fluvial en el departamento de Cochabamba, fue inaugurado en octubre de 1994 para facilitar la carga de mercadería para la ciudades del norte y la descarga de comercio principalmente castaña, productos agrícolas y ganado. Consiste en un muelle de cemento, almacenes cubiertos, un área de circulación con una grúa de cinco toneladas y una balanza de plataforma de 80 toneladas.

El transporte fluvial de carga en tránsito más importante se lo lleva a cabo por los ríos de la cuenca del Río de la Plata llamados por su importancia la Hidrovía.

Para Bolivia la Hidrovía representa la salida al Océano Atlántico que alivia las limitaciones a su comercio exterior. Pocos gobiernos bolivianos han favorecido una salida alternativa al Océano Atlántico y en efecto algunos incluso obstaculizaron al visionario empresario-pionero Joaquín Aguirre Lavayen, que en forma solitaria construyó un puerto en el canal Tamengo cerca de la frontera con Brasil.

El descubrimiento de depósitos de hierro cerca a Puerto Suárez y creciente incremento de producción de soya, le ha dado razón a este excepcional empresario.

El puerto que en 1.989 era apenas un muelle flotante. Gracias a hábiles negociaciones con el Banco Mundial, y la asociación con grandes multinacionales como Cargill y Williams SA está siendo desarrollado en un puerto de río completamente equipado.

El puerto que ahora se llama Central Aguirre SA (CPA SA) tiene facilidades para proveer servicios de: transferencia de mercaderías del puerto a almacenes o al módulo de zona franca, embarcar la mercadería a terceros países, transferencia de mercadería entre usuarios, importación de mercaderías a Bolivia, transbordos de mercaderías etc. Esta ampliando su capacidad con nuevos créditos que le permitirán concluir en 2004 un silo para 33.000 Tons. y un tanque de Aceite de 2.500 Tons. Estadística reciente:

1991		2000		2001		2002	
Export.	Import.	Export.	Import	Export.	Import	Export.	Import
101.000	62.000	300.000	36.804	438.514	110.692	191.521	41.135

El bajón del 2002 se debe a que Ladario hizo un acuerdo comercial mas ventajoso, superado esto Pto Aguirre volverá a manejar los embarques este año.

La ventaja para los exportadores bolivianos es su proximidad y el costo inferior de poner su carga “a bordo” y obtener el Conocimiento de Carga (B/L) que les permite cobrar las notas de crédito emitidas por mercaderías exportadas, de los bancos.

La desventaja es la inferior capacidad de carga del ferrocarril durante el tiempo de cosecha. La conclusión del camino puerto Suárez Santa Cruz permitirá a este puerto, constituirse en la principal salida para la exportación de productos agrícolas de Bolivia.

Como limitantes de Puerto Aguirre en lo operacional se destacan el empleo de bodegas de carga general para soya que tienen que ser descargadas manualmente, lógicamente FCO SAM no puede darse el lujo de tener exclusivamente tolvas que volverían de puerto vacías, de modo que esto continuara así, lo otro es que por falta de un remolcador para mover barcasas cargadas y vacías el puerto depende de los remolcadores que

mueven las barcazas desde el lado brasilero y atienden no solo los tres embarcaderos de Pto. Aguirre (graneles, Aceites y Diesel) sino a Gravelal y Ladario.

Una amenaza latente para Central Aguirre SA es el imprevisible comportamiento del clima, las sequías cíclicas hacen temer que la baja de las aguas no permita operar al puerto en forma regular algunos años. Adicionalmente esta el conflicto de que aunque Bolivia ha dragado el Canal en su territorio, Brasil no cumplió con dragar el Canal Tamengo desde el punto de referencia de la frontera de Brasil llamado Faro Baduino por la oposición interpuesta por un juez brasilero aduciendo razones ecológicas, esto limita la entrada de barcazas al puerto y entonces resulta mas barato transferir la carga a Ladario para embarque a la Hidrovía.

#### **4.4.-Transporte Aéreo.**

Para un país mediterráneo, un alivio importante es sin duda el transporte aéreo, es mas, si se considera la posición geográfica boliviana que hace de su aeropuerto internacional de Viru-Viru en Santa Cruz un atractivo emplazamiento que podría servir de punto de concentración y reparto de carga y pasajeros para toda la América del Sur, factor que no se ha aprovechado por diferentes circunstancias:

El Lloyd Aéreo Boliviano (LAB), línea bandera boliviana es la tercera aerolínea mas antigua en el mundo se fundó en 1925, Nacionalizada en 1941, fue Capitalizada por Aerolíneas VASP en 1996 y retornó a manos de capitalistas bolivianos en el año 2000, hace 77 años comenzó con una flota de monoplanos Junkers de dos tripulantes y cuatro pasajeros en 1968 entró a la era del Jet con una nave 727-100 que aun se encuentra en servicio. En 1980 se asoció con IATA. En sus varios años en poder del estado tuvo altas y bajas. En 1992 la competencia de otras líneas en su tramo mas productivo a Miami y de una línea nacional en el mercado domestico, resultaron en una pérdida de \$11.7 millones y para 1993 la situación se había agravado con una pérdida de 12. 5 millones.

Lo que demostró que no estaba preparada para competir en un mercado libre, con deficiente administración y dependencia de una ruta productiva a Miami, estos resultados económicos adversos, hicieron que fuera la primera empresa estatal boliviana capitalizada. A fines de 1995 en licitación internacional a la que no se presentaron muchos interesados, la compañía brasileña VASP ganó al control de la aerolínea.

Una serie de problemas causados por el mal manejo de esta compañía que canibalizo sus aeronaves e incluso vendió repuestos, activos fijos y acciones del LAB en el exterior casi la llevan a la quiebra, a fines del 2001 fue vendida a empresarios bolivianos.

La nueva empresa ha comenzado por cambiar su directorio, pagar las deudas dejadas por el anterior dueño, reparar y mantener su flota cuya mitad estaba en tierra; Reemplazar la flota antigua, (se han incorporado dos naves de cabina amplia) y se están reestableciendo sus rutas en base a su rentabilidad, se mejoran relaciones con su sindicato de trabajadores, que hizo una incansable oposición a los administradores brasileros constituyéndose según ellos, en los guardianes de los bienes de LAB y denunciando de las acciones que en desmedro de la aerolínea cometieron los anteriores dueños, y según otros en parte de la mala situación por la que pasaba la línea.

Su nuevos propietarios quieren establecer claras líneas de autoridad y jerarquía, restablecer confianza de los proveedores re-programando los pagos, estudian futuras

alianzas, reestablecieron lazos con la banca, tratan de reducir déficit operacionales a cero, se negocia la reducción de los impuestos al jet fuel con el gobierno y una serie de medidas para darle competitividad en el mundo cada vez más difícil de las líneas aéreas.

Dos aerolíneas Aerosur y Transportes Aéreos Militares (TAM) compiten con LAB en el mercado doméstico. Aero Sur fundada en 1992, es una empresa formada con capitalistas bolivianos e inversionistas extranjeros, que sirve destinos no atendidos por el LAB y ciudades donde están en directa competencia con la línea bandera, con mercadeo agresivo Aero Sur está extendiendo sus servicios y adquiriendo nuevas aeronaves.

#### **4.5.-Puestos Fronterizos y Almacenes Portuarios**

En 1969 se creó la Administración Autónoma de Almacenes Aduaneros (AADAA) una institución estatal con autonomía económica, su misión: administrar los almacenes de aduana en Bolivia, (AADAA) debía recibir, almacenar custodiar y colaborar con la aduana en la clasificación, inspección y despacho de las importaciones y exportaciones.

En octubre de 1969 se expandió su rol para administrar el tránsito en los puertos extranjeros de tránsito y por acuerdo entre Chile y Bolivia (AADAA) implementó en Arica el Sistema Integrado de Tránsito (SIT) en agosto de 1975 y en Antofagasta en abril de 1978, esta implementación fue considerada el más exitoso intento de racionalizar y simplificar procedimientos en los puertos de tránsito.

El SIT es básicamente un conjunto de procedimientos cuidadosamente diseñados para el manejo de la documentación asociada con la descarga, el almacenamiento temporal, carga a medios de transporte terrestre y despacho de mercaderías en tránsito de y para Bolivia planificando y efectuando estas operaciones en forma sistemática.

AADAA desde 1980 tuvo problemas internos y externos, pese a su auspicioso comienzo, principalmente resultado de la politiquería imperante, los empleados entrenados, fueron despedidos y en su lugar se puso a gente por méritos políticos lo que previno que (AADAA) pudiera cumplir eficazmente sus funciones ya que personas improvisadas e inescrupulosas eran nombradas en puestos claves en sus almacenes y puertos, los cargos portuarios fueron inflados, El (SIT) y sus operaciones documentales y procedimientos operacionales distorsionados y descuidados al punto que ya no satisfacían las expectativas de todas las partes envueltas en el sistema.

Con la reorganización de Aduanas en 1992, se privatizaron los almacenes de aduana de (AADAA), pero mantuvo funciones en los puertos de tránsito (constitucionalmente esta potestad no podía ser delegada a privados) en 1996 se formó la Administración de Servicios Portuarios Bolivia (ASP-B), (AADAA) fue disuelta en marzo de 1997.

La (ASP-B) está bajo control del Ministerio de Desarrollo Económico, tiene personería legal y el heredo el patrimonio de (AADAA) y es agente oficial de aduanas acreditado por el gobierno boliviano en los puertos que manejan carga en tránsito de y a Bolivia.

Aunque su constitución da a las Cámaras de Comercio e Industria el poder de nombrar empleados a todo nivel y para supervisar sus actividades institucionales,(ASP-B) retiene su esencia política y está perpetuando los malos ejemplos sentados por (AADAA). La mayor parte de los usuarios no están felices con el costo y las demoras. Al abrigo de decretos especiales, un gran porcentaje de las importaciones están eludiendo el control

de (ASP-B), (la Internet abunda en instrucciones de navieros a los importadores para ahorrarse los cargos extras de (ASP-B)) otros importadores han desviado su carga hacia otros puertos donde (ASP-B) no tiene ninguna intervención (en 2002 Bolivia “compro” \$300 millones de mercadería importada CIF Puerto Franco de Iquique, ) aunque el flujo esta disminuyendo, ingresa al país de contrabando con el consiguiente daño económico.

VENTAS DESDE ZOFRI SEGÚN DESTINO (Fuente Zona Franca Iquique ZOFRI)

PERÍODO: Enero - Diciembre 1991-2001 Cifras en millones de dólares

Destino	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Bol,Par.	722,7	812,4	733,5	983,5	1091,5	1.044,3	1.147,4	1218,0	930,3	768,4	728,1
I Región	267,7	265,3	292,6	295,7	333,0	413,8	566,0	461,6	351,2	344,6	329,0
Rto País	281,4	361,7	391,1	389,2	412,4	372,5	363,8	335,6	304,7	336,8	295,0
Total	1.271,8	1.439,4	1.417,2	1.668,4	1.836,9	1.830,6	2.077,2	2.015,2	1.586,2	1.449,8	1.352,0

La mayor queja de las autoridades del puerto de Arica es que las prácticas de (ASP-B) han convertido a ese puerto en ineficiente.

En un esfuerzo por mejorar el tráfico, se han agrupado en una sola oficina del Puerto de Arica, las actividades de (ASP-B), Aduanas Chilena y Aduana Boliviana con Sidunea.

#### 4.6.-Oleoductos

El sistema de oleoductos operado por la compañía estatal de petróleo, Yacimientos Petrolíferos Fiscales Bolivianos (YPFB) hasta 1997 consistía en una red de casi 3.800 kilómetros de oleoductos para el transporte de petróleo crudo y refinado. Además existían 900 kilómetros de ductos con conexiones al puerto de Arica para petróleo y a Argentina para la exportación de petróleo y gas.

La CAF aprobó un préstamo blando por \$38 millones a (YPFB) 26 de los cuales fueron destinados a la construcción de un gasoducto de 247 kilómetros Carrasco – Valle Hermoso a un costo final de \$42 millones, el mismo fue inaugurado al principio del año 2000 desde entonces no se ha utilizado. Este es sólo un ejemplo de proyectos construidos bajo presión regional sin un minucioso estudio de justificación económica.

La capitalización de (YPFB), dio nacimiento a diferentes compañías privadas, el sector del transporte consistente en 2.500 km de oleoductos para líquidos fue traspasado a Tranredes S. A.

En mayo de 1997 con la asistencia financiera de Petrobras, (Brasil), ENRON (USA) y otros socios, Transredes comenzó a construir a un costo aproximado de \$2 billones el mas grande proyecto petrolero conjunto iniciado en Sudamérica, el gasoducto para gas natural capaz de transportar 30 millones de metros cúbicos este gasoducto de 3000 kilómetros comenzó operaciones comerciales en abril del año 2000.

Lamentablemente su capacidad pronto será sobrepasada y por lo tanto se ha comenzado a construir otros gasoductos. PETROBRAS quiere operar el nuevo gasoducto porque el contrato de capitalización con Trasredes le da a esta empresa un monopolio con una tarifa estampilla aprobada (esta tarifa subsidia el transporte a localizaciones remotas del país de tal modo que estas pagan lo mismo que el transporte a ciudades cercanas) y que otras multinacionales que ahora explotan el gas consideran demasiado altas.



Otro emprendimiento en marcha es la reforma del gasoducto Yacuiba–Río Grande (YABOG), con más de 30 años de operación, diseñado originalmente para exportar gas a la Argentina. Actualmente la dirección del transporte se ha invertido, debido a que las grandes reservas de gas natural recientemente descubiertas se encuentran al sur del país y deben ser transportadas a la planta de Río Grande, desde donde se exportará al Brasil. El actual gasoducto de 24 pulgadas será ampliado para aumentar su capacidad de transporte en base a un sistema de “loops”, o secciones de tubos paralelos al gasoducto, que se instalarán por tramos, según crezca la demanda, para aumentar progresivamente la capacidad existente. Con el tiempo se llegará a instalar un ducto paralelo de 36 pulgadas, con una longitud aproximada de 440 Km., que aprovechará las estaciones de compresión instaladas y hará uso del derecho de vía del gasoducto Yacuiba-Santa Cruz, sin necesidad de abrir una nueva brecha.

#### **4.7.-Energía Eléctrica.**

Bolivia produjo 3.723,4 Gigawats de electricidad en el año 2001, después de la capitalización solo las generadoras han invertido en su sector permitiendo que las tarifas bajen y beneficien al consumidor, Guaracachi ha invertido \$64 MM , COBEE también invirtió en la construcción de una nueva central hidroeléctrica en el valle de Zongo e Hidroeléctrica Boliviana ingresó recientemente su producción de energía al sistema Interconectado Nacional (SIN).

El (SIN) que integra instalaciones de generación, transmisión y distribución en la mayor parte del país, no ha expandido sus líneas de transmisión y toda el área oriental del país y parte del altiplano tienen que depender de la generación de pequeñas cooperativas.

Un proceso de licitación de tres líneas de transmisión que darán energía a ciudades del sur y la Mina San Cristóbal, esperan aprobación en la Superintendencia de Electricidad.

#### **4.8.- Comunicaciones.**

Con la finalidad de "desarrollar las telecomunicaciones en todas sus modalidades y formas en el territorio nacional" se fundó el 22 de diciembre de 1965 la Sociedad Anónima Mixta ENTEL S.A. poco después paso a ser Empresa Pública Descentralizada bajo la tutela y fiscalización del Ministerio de Transportes, Comunicaciones y Aeronáutica Civil.

En 1995 se le restituyó las condición de sociedad anónima mixta para posibilitar su asociación con empresas privadas. ENTEL no era ajena a la situación de las otras empresas del estado que se habían convertido en principales empleadores, frenando el desarrollo de la productividad del trabajo, los rendimientos y la eficiencia.

Esta situación hizo imposible para las empresas públicas contar con recursos y poder incorporar tecnologías modernas para ser competitivas, además un sindicalismo interesado solamente en conquistas laborales no dejó otra alternativa al gobierno de entonces, buscar su privatización o cerrarlas, el modelo de la capitalización a diferencia de la privatización por la cual el inversionista compra de inmediato todo el patrimonio de una empresa, implica un aporte de capital nuevo que por lo menos duplica el patrimonio existente y conforma una nueva empresa en la que el estado mantiene a 50% de las acciones en forma de propiedad accionaria de los ciudadanos.

El 27 de noviembre de 1995 ETI - STET INTERNATIONAL pagó \$610 millones por la mitad de las acciones de ENTEL. Se trata de la mayor inversión realizada en la historia de las telecomunicaciones en Bolivia y convirtió a ENTEL en una compañía líder en el contexto sudamericano.

A tiempo de su capitalización ENTEL firmó cinco contratos de concesión:

1. El primero por telefonía de larga distancia nacional e internacional en todo el territorio por 40 años con seis años de exclusividad a partir de 1995.
2. Telefonía local por 40 años en todo el territorio nacional a partir del 2001 y durante el periodo de exclusividad en la sesión en las regiones no asignadas a las cooperativas.
3. Telefonía celular móvil banda B en todo el territorio nacional por 20 años.
4. Telefonía pública el éxito de García portadores de ese es el y busca personas por 40 años en las áreas urbanas y rurales.
5. Televisión por cable por 40 años con carácter preferencial según planes y programas.

Como parte del contrato ENTEL se obligó a instalar 5000 teléfonos públicos distribuidos en todo el territorio nacional; Prestar servicio telefónico en 1.099 nuevas poblaciones rurales con más de 350 habitantes; Interconectar las sedes públicas de otros operadores; Adecuar acuerdos para pago de cargos de interconexión; Pagar la tasa reguladora del (1%); Presentar cada seis meses a la superintendencia de telecomunicaciones el reporte de cumplimiento de metas y Efectuar la separación contable del servicio de telefonía móvil.

Actualmente ENTEL opera la telefonía fija local y de larga distancia nacional e internacional y todos los servicios de valor agregado bajo el rubro "Entel 10" su identidad como carrier de larga distancia. En la telefonía celular opera bajo el rubro "Móvil de Entel" y para la atención a los grandes clientes tiene como empresa controlada DATACOM.

ENTEL ha cumplido sus planes de extensión de fibra óptica habiendo tendido 3200 Km. con una inversión de \$50 millones desde el año 2000 las principales ciudades La Paz, Cochabamba y Santa Cruz están comunicadas por fibra óptica. posteriormente se han completado también las conexiones entre Oruro, Santa Cruz y Yacuiba ENTEL tiene conexión con Perú y Chile y también está conectada a Pocitos Argentina, cuando se termine la conexión con Brasil, Bolivia será el primer país de Sudamérica que tenga todas sus ciudades conectadas por fibra óptica.

Con la desregulación ocurrida en el año 2002, ENTEL dejó de tener el monopolio y el país se ha abierto a la competencia de 20 compañías de comunicación entre ellas algunas privadas y otras cooperativas que compiten por el mercado de comunicaciones. En el 2002 la contribución al PIB del sector de las comunicaciones creció en 9.9% .

El beneficiario de esta desregulación ha sido en todo caso el público que ahora disfruta de una infinidad de opciones y precios para sus comunicaciones personales, empresariales y servicio de cable.

#### **4.8.1.- El uso de Internet.**

Merece un capítulo especial, el uso que las instituciones están dando a la Internet. Este adelanto lleno de posibilidades no solo para la difusión de los objetivos, realizaciones, y metas de una institución sino como una ventana de promoción de las mismas, ha merecido una entusiasta recepción en la mayoría de las instituciones privadas y estatales llevadas por este entusiasmo, muchas han contratado "expertos" para la construcción de una página web.

Sin embargo visitadas estas, (cuando el servidor esta todavía vigente) con contadas excepciones, se puede constatar que se han quedado en el momento de su iniciación y no existe el personal dedicado a su puesta al día con el consiguiente desencanto que esto produce.

Algunas de estas páginas han sido creadas con un afán decorativo, y se han llenado de fotografías, gráficos y recursos de movimiento más propios de una presentación en powerpoint, son lentas, lo que inhibe la intención de volverlas a visitar, contienen ampulosas presentaciones, fotografía y discurso del ministro, director o gerente (que estaba en funciones cuando se creo la pagina) y en general no son de mucha utilidad.

Es necesario que se haga de estos recursos un instrumento de trabajo que por ejemplo sirva para adelantar trámites en esa institución proporcionando formularios, instructivos o manuales, que se proporcionen estadísticas mantenidas al día y no "paginas en construcción", y que el famoso "contáctenos" cuente con personal dedicado a contestar rápidamente los mensajes y consultas que los usuarios envíen.

#### **5.- RESTRICCIONES DEBIDAS A LA INFRAESTRUCTURA**

Bolivia no tiene silos ni almacenes especializados para sus importaciones de trigo, o exportaciones de minerales por los puertos chilenos.

Sus puestos de Aduana en las fronteras dejan mucho que desear y carecen de adecuados equipos como basculas y equipo para eventuales descargas de vehículos que rebasen los pesos permitidos.

Sus carreteras se destruyen en parte por mal diseño y pobre construcción, tormentas durante las temporadas de lluvias se llevan centenares de kilómetros de caminos, el sobrepeso es otro factor negativo y las administraciones no han sido capaces de implementar la Ley de Cargas, el cobro de peajes ha sido otro factor de corrupción por contratos mal hechos, donde los adjudicatarios hacen pingues ganancias.

Se está haciendo una consultoría para fijar mejores parámetros para llamar a propuestas para el cobro de peaje de tal manera que haya una relación con la Ley de Cargas y esta pueda hacerse efectiva a través de los concesionarios de peaje que de esta manera tendrían a su cargo: el mantenimiento de carreteras, cobro de peajes y exigencia del cumplimiento de la Ley de Cargas.

Un factor social se ha sumado, es el descontento de campesinos y productores de hojas de coca que deterioran la capa asfáltica durante frecuentes levantamientos y bloqueos,

los campesinos utilizan esta practica para conseguir sus demandas (paradójicamente el argumento de que el gobierno no mantiene los caminos es una de ellas).

Todos estos factores muestran que con mucho, los caminos, son el mas grande cuello de botella, no solo para el comercio internacional de Bolivia, sino también para el intercambio de productos en su mismo territorio constituyendo uno de los peores desafíos al desarrollo económico del país.

## **6.- BARRERAS INTANGIBLES PARA EL TRANSITO.**

Falta de una Ley de Transportes.- Bolivia es talvez el único país en Latinoamérica sin una Ley de Transportes. En 1998 el gobierno contrato un grupo de consultores para diseñar la ley, después de dos años de trabajo, la ley estaba lista para ser aprobada, la presentación del proyecto al congreso en abril del 2001 resultó un fiasco, el congreso rechazó el proyecto en razón de que no se habían hecho consultas durante su diseño.

La causa mayor de la oposición de las autoridades de transporte y de algunos transportistas a la Ley de Transporte, era que el Superintendente de Transportes llegaría a ser juez y parte en todos los problemas de transporte.

Desde ese intento la Ley de Transportes ha quedado archivada y nadie más ha hecho ningún esfuerzo por diseñar una nueva ley, mientras tanto, la Superintendencia de Transportes que es un organismo que esta creado para controlar todos los medios de transporte, justifica su falta de acción a que esta ley no existe, de este modo, el Superintendente, un funcionario que gana más que el Presidente de la República, se limito a tratar de imponer sin éxito, el uso del cinturón de seguridad y a eliminar el quinto pasajero en los taxis.

El único logro de la superintendencia ha sido la implementación del Seguro Obligatorio de Automóviles de Transporte (SOAT), el mismo que ha sido impuesto no sin dificultades desde hace un año.

Incumplimiento de Acuerdos en sitios fronterizos.- Por lo general, los acuerdos internacionales que a nivel de la Cancillería tienen vigencia y apoyo político en Bolivia, Paraguay y los países que les dan transito, son permanentemente incumplidos u obstaculizados por la actividad del personal de los servicios a cargo del control físico en las fronteras.

Un Jefe de una oficina de inmigración, de Aduanas, de control Fito-Sanitario o incluso de un servicio de basculas, puede ignorar completamente los tratados y dar prioridad a las mas detalladas regulaciones del servicio al que pertenece.

Esta practica de pequeña corrupción con cobros indebidos y no documentados es una constante entre personal de las fronteras a todo nivel, a sus funcionarios les es fácil emplear las regulaciones en su provecho, si no les pagan pueden demorar a propósito sus operaciones, aplicar con todo su rigor algunas medidas y en fin, convertir cada paso de frontera en una barrera.

Por supuesto, este personal también se esmera en reportar y amplificar cualquier incidente que constituya una trasgresión, para así evitar que los procedimientos no se faciliten, aminoren o sustituyan, se han dado casos de boicot a equipo electrónico que

simplifica algunos procedimientos, por su potencial de desenmascarar la corrupción en determinado puesto.

Otro problema es sin duda el tráfico de drogas que hace indispensable la utilización de personal que sin un debido entrenamiento, puede someter a todo el tránsito a lentas revisiones.

Finalmente, el contrabando hormiga, que está en cierto modo amparado por convenios fronterizos y ha formado estructuras económicas apoyadas en muchos casos por autoridades comunales y cívicas, que defienden el modus vivendi de los habitantes de estos pueblos que viven de este tráfico en perjuicio del tránsito y mantienen al personal de Aduana ocupado en evitar intentos de sobrepasar la vigilancia.

Pero no todo se reduce a contrabando hormiga detrás de este negocio existen capitalistas que han organizado el contrabando con medios sofisticados y que no temen a los Guardias de Aduana a quienes enfrentan con armas y los reducen, uno de ellos fue raptado recientemente y no ha aparecido hasta la fecha en que se escribe el presente.

De acuerdo a los resultados de encuestas realizadas por la cámara nacional de comercio, se encontró que en la última década los contrabandistas se han dado modos para introducir ilegalmente un estimado de 6 Billones de dólares en mercaderías extranjeras a Bolivia.

El proceso de privatización de las Aduanas tuvo varios desaciertos, tanto en el proceso de concesión como en la actitud propia de la Aduana de relegar su potestad. Se dieron muchas libertades y poco faltó para que los concesionarios de recinto hicieran todo el trabajo de la Aduana.

La nueva Ley de Aduanas considera el contrabando como un delito penado con cárcel, las personas a las que se sorprende cometiendo el delito, deben ser enviadas a la justicia ordinaria. Los jueces se encargan muchas veces de liberar a los culpables, esto hace ver que la corrupción solo ha cambiado de institución de modo que la nueva Ley no tiene todos los instrumentos para ser efectiva.

## **7.- PROGRAMAS QUE HAN PERMITIDO DISMINUIR PROBLEMAS**

### **7.1.-Institucionalización de la Aduana.**

La modernización de la aduana requería que se aprobara una Ley Orgánica de Aduanas la falta de voluntad política demoró el proceso por más de cuatro años finalmente se logró su aprobación con Decreto Supremo 25.870 de el 12 de agosto del año 2000.

Desde su implementación, la Aduana ha estado peleando una batalla desigual contra prácticas establecidas, donde políticos y toda clase de delincuentes se han hecho ricos.

La primera directora del aduana elegida por el congreso con una mayoría de dos tercios (el cargo ahora está en acefalia) fue la encargada de poner en práctica la nueva Ley Orgánica de Aduanas.

Los logros de la nueva Aduana fueron importantes en el principio habiendo logrado implementar los siguientes avances.

La autarquía de la Aduana. Un directorio elegido y un presupuesto independiente.

La selección del personal por convocatoria pública (por primera vez en la historia de la república 100% del personal profesional y técnico fue seleccionado y contratado a través de agencias especializadas)

La creación de una unidad técnica de inspección (UTISA).

Creación de una nueva oficina a cargo de precautelar la ética profesional en la Aduana.

Creación de un cuerpo policial especializado en aduanas (COA) (oficiales que han sido reclutados, seleccionados y entrenados por una firma norteamericana)

La instalación de SIDUNEA (Un sistema automatizado desarrollado por UNCTAD).

Durante el 2001 y 2002, se automatizaron e implementaron todos los regímenes y procedimientos aduaneros:

Diez y seis Aduanas operan con el paquete completo de SIDUNEA++ en Bolivia:

En La Paz , Aduana interior, Aduana Aeropuerto El Alto, Aduana de Zona Franca.

Aduana de Desaguadero, Cochabamba, Aduana interior, Aduana Aeropuerto, Aduana Zona Franca, Aduana interior Sucre, Aduana Tambo Quemado, Aduana Yacuiba, Aduana interior Santa Cruz, Aduana Aeropuerto Viru Viru, Aduana Zona Franca Winners (Sta. Cruz), Aduana Zona Franca Warnes, (Sta. Cruz)

Además las Agencias Exterior Arica y Exterior Matarani operan sólo tránsitos.

Adicionalmente, operando solamente despachos de exportación se encuentran:

- a) Aduana Arroyo Concepción (frontera Brasil Puerto Suárez)
- b) Aduana Suárez Arana (Puerto Suárez)
- c) Aduana Zona Franca Puerto Aguirre (Puerto Suárez)

Dada la facilidad de uso y las mejoras procedimentales, los usuarios respondieron bien, la Aduana tuvo muy pocos problemas de aceptación y el usuario ahora es altamente exigente sobre la disponibilidad del sistema. Adicionalmente, y sobre todo para exportaciones y transportistas, funcionan Centros Públicos donde los usuarios realizan las operaciones que se requieren.

El Proyecto Sidunea mantiene también Centros de Capacitación y Soporte que permiten ampliar la cobertura de capacitación y soporte técnico minimizando las restricciones que en este campo tiene la Aduana por limitación de recursos.

Los Centros Públicos para exportaciones, están siendo empleados en las Ventanillas Únicas de Exportaciones (SIVEX) para facilitar el tratamiento de los documentos de exportación.

En lo referente a la gestión de manifiestos el Centro Público atiende a los transportistas con el registro de los manifiestos MIC/DTA electrónicamente, facilitando su elaboración, por otro lado, en los Tránsitos también el Centro Público gracias al registro de la información en forma previa, minimiza la participación del funcionario de Aduana y simplifica la autorización del transito.

El control de tránsitos es mucho más eficiente porque se conoce cuales son los medios que están fuera de plazo y cuales arribaron correctamente.

Además, en la actualidad la Aduana cuenta con información oportuna y confiable. Todas las aduanas donde el SIDUNEA está instalado se encuentran conectadas en línea con la oficina central donde todo se centraliza en un solo servidor.

Sin embargo es preocupante el poco esfuerzo que se ha hecho en materia aduanera, específicamente en lo que concierne al aforo (clasificación, valoración, control y fiscalización), como consecuencia el sistema ha tenido poco rédito en incremento de la recaudación.

## **7.2.- El Sistema de Regulación Sectorial (SIRESE).**

SIRESE es una institución autónoma creada en 1994 con el propósito de regular, controlar y supervisar actividades en los sectores de transporte, telecomunicaciones, electricidad, hidrocarburos y agua para asegurar:

Que las actividades bajo su jurisdicción operen eficientemente, que contribuyan al desarrollo de la economía nacional y faciliten el acceso a los servicios provistos por cada uno de los sectores al ciudadano boliviano.

Que los intereses del usuario, compañías y otras entidades reguladoras cualquiera que sea su personería legal, lugar u organización así como los intereses del estado, deberían recibir los beneficios de protección igual provista por ley en una forma eficiente y que el esfuerzo regulatorio del estado se ejerza estrictamente de acuerdo a la ley.

SIRESE se creó para promover operación apropiada de las empresas capitalizadas entre otras ENFE, LAB, ENTEL, para evitar que tendencias monopolísticas afecten intereses de los usuarios agencias participantes o el estado.

SIRESE debería constituirse en el defensor del pueblo para compilar, procesar y resolver los problemas que surjan en las operaciones del día a día en esas empresas vitales para el comercio exterior.

Los superintendentes no han realizado una labor satisfactoria y consecuencia de esto es que al inicio fueran prometedores resultados de distribución de dividendos y ganancias de empresas capitalizadas, fueron poco a poco difuminándose hasta reportar ganancias mínimas e incluso pérdidas, desprestigiando por completo la privatización dentro del esquema de la capitalización llevaba a cabo por el gobierno de Sánchez de Losada.

## **8.- DESCRIPCIÓN DE INFRAESTRUCTURA QUE POSEE PARAGUAY:**

### **8.1.-Ferrocarriles.**

El centenario ferrocarril central de Paraguay, presidente Carlos Antonio López (FCPCAL) cuenta con 441 Kilómetros de líneas de trocha de 1.435 mms, que unen ese tramo fronterizo con la ciudad de Asunción, están inactivas desde que en 1995 el lago artificial de la represa Yacyreta inundara un tramo. Apenas unos pocos kilómetros entre la estación de Encarnación y la frontera con la Argentina sirven para embarcar soya al Ferrocarril Gral Urquiza para su transporte al puerto de Buenos Aires. Este ferrocarril tiene una historia complicada, comenzó como un ferrocarril estatal y después fue comprado por intereses británicos. En 1961 fue nuevamente recuperado por el estado, la

compañía británica que explotó el ferrocarril del Paraguay por 100 años ha debido estar muy satisfecha cuando transfirió un negocio que estaba en plena declinación. Desde 1961 el gobierno paraguayo no ha hecho ninguna inversión en el sistema.

A principio de los años 90 se contemplo nuevamente la privatización y una subsidiaria del ferrocarril estatal español RENFE, asociado con la Argentina, llevó a cabo negociaciones para la compra de (FCPCAL).

El ferrocarril General Urquiza quiso también comprar el tramo de línea de Villarica a Encarnación dado que estaba interesado en el negocio de transporte de soya a Buenos Aires. Ninguna de las negociaciones dio fruto y la empresa todavía continúa en manos del gobierno del Paraguay. Las condiciones de la línea son precarias y el promedio de edad de las locomotoras es de 80 años, aparentemente los altos costos que demandaría la modernización de este viejo ferrocarril y la competencia de la Hidrovía y la carretera, no hacen atractiva la inversión. Megacorp una compañía brasilera, mostró interés hace dos años en capitalizar el ferrocarril para formar parte de un sistema integrado de transporte en el cono sur del continente.

El proceso de privatización de varias empresas estatales entre las que se encuentra el (FCPCAL) esta en suspenso por varias causas en el Paraguay.

## **8.2.- Carreteras.**

Desde el establecimiento del MERCOSUR en enero de 1995, el tráfico entre Paraguay y sus vecinos ha aumentado. El transporte de mercaderías de exportación se incrementó en un 10% y estaba proyectado que el parque automotivo doblaría su capacidad para el 2000. Adicionalmente el 80% de la carga nacional se transporta por carretera por lo tanto, para Paraguay construir y mantener caminos es esencial para la promoción de su comercio.

A habido un continuado esfuerzo para construir una buena red de caminos en Paraguay. En 1965 se contaba con 6.398 kilómetros esta extensión ha crecido cuatro veces. Al 2001 contaba con un total de 25,901 Km. de los cuales 3,067 Km. eran pavimentados y 22,834 Km. no son pavimentados.

Paraguay cuenta con caminos con plataformas de dos vías de 6:50 metros de ancho pero debido al congestionamiento se necesita construir más de dos vías en tramos empinados.

De acuerdo a DINATRANS, la autoridad responsable de los caminos, la red de caminos de Paraguay consta de:

3.224 kilómetros de caminos pavimentados, 216 kilómetros de caminos de grava, 52,363 kilómetros de caminos de tierra haciendo un total de 55,873 kilómetros.

Por su importancia para el transito de mercaderías puede mencionarse seis corredores.

- |  |   |
|--|---|
| 1.- Asunción Encarnación,                  | 2.- Asunción Ciudad del Este,               |
| 3.- Coronel Oviedo Norte (P. J. Caballero) | 4.- Coronel Oviedo Sur (Villarrica-Itapua), |
| 5.- Corredor Transchaco                    | 6.- Encarnación Ciudad del Este.            |



Casi todos estos corredores son pavimentados y tienen un diseño aceptable con excepción de la sección Caazapa Empalme Ruta 1 (Coronel Bogado) que es un camino de tierra con estudios de mejoramiento listos pero sin financiamiento hasta el 2000.

Los siguientes proyectos para mejora de los caminos y su mantenimiento han sido ejecutados a la fecha.

La avenida de circunvalación de Asunción de 12,5 kilómetros, con un ingreso la ciudad de dos vías, financiado por el Banco Mundial, el proyecto tenía un costo de \$38 millones y su ejecución estaba estimada en 36 meses. Empezó en febrero de 1997 el proyecto tuvo demoras considerables.

El acceso norte a la ciudad de Asunción sigue las ruta número 3, este proyecto consta de 16 kilómetros de estructuras de concreto y caminos pavimentados, la implementación tenía que tomar 24 meses sin embargo el proyecto comenzado en enero de 1997 estaba todavía por concluirse en el 2003.

El acceso sur de Asunción una autopista de cuatro vías con 60 kilómetros de extensión fue completado el año 2001 a un costo de \$33 millones.

Las autoridades de caminos coinciden en que su red de caminos no satisface plenamente los requerimientos del transporte. Hay problemas causados por el exceso de peso y deficiencias en el diseño, existen también segmentos que se están deteriorando y causan congestiones, especialmente cerca de centros populares. Las autoridades están conscientes de esta situación y se están llevando a cabo obras de mantenimiento aunque con presupuestos muy limitados, pero la construcción y la concesión de nuevos tramos esta detenida desde hace unos dos años.

### **8.3.-Transporte Fluvial**

Existen 3.100 Km. de vías navegables en Paraguay constituidas por el río Paraguay y el Paraná.

La navegación en estos ríos se caracteriza por las restricciones de profundidad y señalización, el dragado y la instalación de boyas de señal está a cargo de la administración nacional de navegación y puertos (ANNP) a través de su gerencia de navegación por río.

El 15 de octubre de 1957, por ley 476 se estableció el código de navegación fluvial y marítima. La ley es un conjunto de reglas sobre derechos y obligaciones de embarcaciones, su documentación, su tripulación, pasajeros y propietarios. Las disposiciones de la ley son aplicadas a los barcos que portan la bandera nacional.

La Marina Mercante del Paraguay según datos del año 2002 totalizaban:  
14 Barcos de carga de 34,623 GRT/36,821 DWT, 1 tanque para productos químicos, 3 Barcos petroleros, y 3 del tipo roll on/roll (se incluyen naves que siendo de propiedad extranjera han sido registrados bajo bandera Paraguaya).

En 1971 la república de Paraguay estableció, por ley número 295, una reserva de carga del 50% tanto para la flota de mar como para la de río. Esta cuota de 50% era obligatoria para países que no pertenecían a la Asociación Latina de Libre Comercio (ALALC), esta disposición solo esta vigente en las aguas jurisdiccionales del Paraguay.

La misma ley fija las condiciones que un barco debe cumplir para llevar la bandera nacional.

#### **8.4.-Puestos Fronterizos y Almacenes Portuarios**

El manejo y operación de todos los puertos en Paraguay, está bajo control de una entidad autarquica creada por ley número 1066 el 23 de agosto de 1965, la Administración Nacional de Navegación y Puertos (ANNP) que depende del ministerio de obras públicas y comunicaciones, el ministerio de hacienda y la Contraloría general.

Además de manejar y operar los puertos (ANNP) mantiene la navegabilidad de todos los ríos Paraná naves fluviales y de mar durante todo el año.

El sistema portuario de Paraguay comprende puertos manejados y operados por (ANNP) y también incluye muelles privados cuyas operaciones son autorizadas y supervisadas por (ANNP) estas terminales y muelles están situados en los ríos Paraguay y Paraná constituyen la Hidrovia a través de las que el Paraguay transporta parte de su comercio exterior.

Dos puertos privados dentro del área de Asunción, Caa Cupemi y Paksa, están compitiendo los exitosamente con el puerto estatal de Asunción. Han cobrado prestigio de ser más seguros y más confiables ya que funcionan sin las dificultades que los sindicatos ponen a los puertos estatales.

#### **Puertos estatales del río Paraguay.**

##### Principales

- 1.-Asunción
- 2.-Concepción
- 3.- Villeta
- 4.-Pilar

##### Secundarios.

- |                 |                     |
|-----------------|---------------------|
| 1.-Antequera    | 6.-Puerto Pabla     |
| 2.-Alberdi      | 7.-Ita Pita Punta.  |
| 3.-Sajonia      | 8.-Remanso Castillo |
| 4.-Bahía Negra  | 9.-Villa Hayes      |
| 5.-Ita Enramada | 10.-Valle mi.       |

#### **Puertos Estatales del río Paraná.**

##### Principales

- 1.-Saltos del Guayra
- 2.-Presidente Franco

##### Secundarios.

- 1.-Ayolas
- 2.-Ita Piru

#### **8.5.-Transporte Aéreo**

El transporte aéreo juega un rol marginal en la economía paraguaya menos del 1% de la carga es transportada por avión.

Esto significa que el transporte aéreo tiene importancia sólo para pasajeros y este tráfico está aumentando.

Paraguay al año 2001 reportaba 899 aeropuertos.

11 Pistas de aterrizaje pavimentadas:  
 3 de mas de 3.047 metros  
 4 entre 1,524 a 2,437 metros y  
 4 de 914 a 1,523 metros.

888 Pistas no pavimentadas:  
 28 de 1,524 a 2,437 metros  
 332 de 914 a 1,523 metros  
 y 528 bajo los 914 metros.

Hay un solo aeropuerto internacional con las siguientes características:

### **Aeropuerto Internacional de Asunción Silvio Pettrossi.**

Este aeropuerto está localizado aproximadamente a 14,5 kilómetros de la ciudad de Asunción.

Es un aeropuerto de clase "A" Categoría I, con un área total de 850 hectáreas.

Capacidad máxima de manejo de aeronaves, Boeing 747

Material de construcción de la pista, concreto asfáltico 3.354 metros de largo por 46 metros de ancho.

Dos pistas adicionales de tierra.

Estándares de seguridad para fuego ICAO categoría 7.

Pista de aproximación de pavimento rígido, área para carga de 1200 metros cuadrados.

Servicio de rampa para 2 vías de 23 metros de ancho.

Cuatro espacios para parqueo para aeronaves, esta posiciones están equipadas con mangas para pasajeros que dan acceso directo al área del terminal.

El Terminal es un edificio de cuatro niveles que en 1970 contaba con 7500 metros cuadrados y actualmente se ha expandido a 9000 metros cuadrados.

Facilidades para la carga: Tres cámaras refrigeradas con equipamiento.

Facilidades de vuelo, un radar Phillips, ILS; VOR/DME; iluminación s/AIP

Hay otros 47 aeropuertos en el país que atienden vuelos domésticos tráfico de aviones y operaciones aéreas.

El aeropuerto de Ciudad del Este tiene estatus de aeropuerto internacional. Cinco mas están equipados para recibir jets y son los de Concepción, Vallemi, Pilar, Ayolas, y Mariscal Estigarribia más de 1000 aeropuertos privados atienden vuelos de avionetas.

Aunque todavía hay una capacidad de carga sin usar el tonelaje transportado ha ido decayendo durante esta década la sazón para esto es la falta de una de políticas adecuadas y la pobre actuación de la línea nacional LAPSA, la línea bandera, fue privatizada dos veces, primero por SAETA y recientemente por la Brasilera TAM.

### **8.6.- Energía Eléctrica.**

Paraguay tiene 8.250 MW de energía eléctrica para vender con la ventaja de que se producen en los ríos internacionales en las fronteras con Brasil y Argentina, las plantas hidráulicas construidas en sociedad con esos países son la represa de Itaipu con sus 18 generadores, la mitad pertenecientes a Brasil y 6.300 megavatios a disposición del Paraguay.

Yacireta tiene 20 generadores la mitad pertenecen a la Argentina y tiene una producción para vender de 1,750 megavatios para Paraguay y el complejo de Acaray construido por Paraguay que solamente produce 200 megavatios.

La ventaja para Paraguay es que no ha tenido que tender ninguna red de distribución para vender su energía a sus mercados de Brasil y Argentina, seis empresas manejan las ventas y distribución.

ANDE es la institución estatal a cargo de la producción de energía y su distribución.

#### **8.7.- Comunicaciones.**

La Administración Nacional de Telecomunicaciones (ANTEL) es el monopolio estatal de comunicaciones en Paraguay.

El centro principal de comunicaciones es Asunción que cuenta con un aceptable sistema de comunicaciones de microondas con 78,300 teléfonos, estaciones de radio de 40 A.M. FM, y cinco de T.V, siete de onda corta y una estación satelital INTELSAT hacia el Océano Atlántico.

Existen planes de privatizar ANTEL pero no se ha avanzado en los dos últimos años.

#### **8.7.-Servicios para la Carga en Tránsito en Puertos, Fronteras y Almacenes Secos.**

En diciembre de 1943 los presidentes de Paraguay y Argentina firmaron un primer tratado por el cual Argentina accedió a crear zonas libres en los puertos de Buenos Aires y Rosario, todas las facilidades están atendidas por ANNP.

**En el puerto de Buenos Aires** Argentina concedió 150 metros cuadrados de muelles y el uso prioritario al espacio adyacente a este, donde Paraguay tiene un galpón para sus importaciones y exportaciones, el almacén paraguayo, está en la entrada del canal sur adyacente al puerto Matadero. Esta situación de da acceso a la autopista de La Plata el camino al aeropuerto Ezeiza y también a la avenida Dock Sur, General Paz y a través de ella a la carretera internacional al Paraguay.

La zona libre en la ciudad de Rosario Argentina, debido a sus instalaciones altamente especializadas para manejar carga a granel, se dedica al manipuleo de barcas y navíos de mar granéleros, tiene muelles adecuados, correas transportadoras, balanzas etc.

En el puerto de Paranagua situado en el Océano Atlántico en el estado de Paraná (Brasil) a 96 kilómetros de Curitiba (la capital del estado) Paraguay tiene en este puerto, un almacén de 4000 metros cuadrados para exportaciones e importaciones.

El 29 de julio de 1994 se le añadió un deposito de contenedores con una superficie de 9000 metros cuadrados y una capacidad para mover 1500 contenedores, y cuenta con equipo de manipuleo moderno para las operaciones.

En Nueva Palmira, puerto de entrada a la Hidrovía constituida por los ríos Paraná y Paraguay, el puerto tiene 670 hectáreas y profundidades de agua desde 16 metros un muelle de 320 metros con forma de “T” con profundidades de hasta nueve metros.

Correas transportadoras con una capacidad de 600 toneladas x hora y una batería de silos de 83,000 toneladas de capacidad, un depósito frigorífico, almacenes y playas para depósito de contenedores.

En el puerto de Santos La terminal de puerto administrada por A. N. N. P. maneja importaciones y tránsito de contenedores y exportaciones de soja a granel.

También maneja importaciones de mercadería suntuaria en contenedores como ser artefactos electrónicos, licores y perfumes. Contenedores con carga refrigerada, exportaciones de soja al granel. No tiene galpones para almacenamiento ni equipamiento.

**En el Puerto de Río Grande Do Sul-Brasil, que esta situado en la costa atlántica al sur de Brasil, funciona como Puerto Libre para el Paraguay, a través de esta facilidad el Paraguay exporta importantes cantidades de soja y sub-productos de este cereal a granel.**

Este puerto está conectado por ferrocarril y caminos pavimentados al terminal y puerto de Encarnación en Paraguay, facilidad que Paraguay usa para los embarques.

**El Puerto de Montevideo** situado en la boca de la Hidrovía, que no tiene vientos ni tormentas, tiene un moderado oleaje y altas mareas, las condiciones ideales para una operación continua, se vincula a Argentina, Brasil, Bolivia y Paraguay, el aeropuerto internacional está 18 a kilómetros del puerto de Montevideo.

#### **9.- RESTRICCIONES DEBIDAS A LA INFRAESTRUCTURA**

Paraguay salvo su ferrocarril sin operar, no tiene muchas restricciones debidas a su infraestructura, tiene mejores caminos que Bolivia ( vías en su mayor parte pavimentadas lo comunican con los países vecinos, a excepción de Bolivia cuyo camino de 250 Km. a través del Chaco esta en los planes de construcción del gobierno) tiene una flota de transporte fluvial, puertos en la Hidrovía, aceptables aeropuertos, equipo de carga y descarga en las zonas libres concedidas en los puertos de transito, suficiente capacidad de almacenamiento tanto en esos puertos como en el país, etc.

Se reportaron problemas con equipamiento de basculas e infraestructura en fronteras, en cuanto a la navegación fluvial ambos países reportan falta de dragado y señalización en la Hidrovía.

#### **10.- BARRERAS INTANGIBLES PARA EL TRANSITO.**

Demoras desde 14 a 4 horas en los pasos de frontera han sido documentadas por CEPAL y constituyen un importante incremento en el flete, puesto que los transportistas tienen en cuenta las horas hombre y los ciclos de viaje redondo que un camión puede realizar en un mes para calcular sus fletes, dadas las infraestructuras existentes y el equipo que se ha introducido para el transporte, el viaje debería durar una jornada corriente en casi todos los tramos, pero las demoras hacen que se tenga que incluir dos tripulaciones por regulaciones laborales y de seguridad.

Prácticas obsoletas como la escolta aduanera de ciertas cargas, la limitación en dimensión de convoyes, la obligatoriedad de servicios innecesarios, las reservas de carga, exceso de reglamentación en algunos casos etc. todavía influyen negativamente en el tránsito de ambos países por el costo y la demora que imponen.

#### **11.- PROGRAMAS QUE HAN PERMITIDO DISMINUIR AMBOS PROBLEMAS**

Los puestos integrados de Aduana en las fronteras como el que tienen en funcionamiento Paraguay y Argentina por su frontera en Pocitos, podrían dar solución a muchos de los problemas que se reportan, primero cortando el tiempo de espera por la mitad, impidiendo la corrupción, permitiendo el cobro único de peajes y otros cargos que obligan a los chóferes a llevar consigo dinero en efectivo, uniformando la captura electrónica de información aduanera que de este modo serviría mejor a las dos administraciones de Aduana, evitando el fraude que se produce en las declaraciones de salida y entrada de mercadería, abaratando el costo de construcción y mantenimiento de esas infraestructuras etc.

Los sistemas Automatizados de Aduana son una valiosa herramienta y ya están siendo usados por todas las aduanas involucradas, lo que ha ahorrado tiempo y papeleo, y ha mejorado el control, lamentablemente no existen ni convenios entre Aduanas ni programas que transparenten y faciliten el intercambio de la información entre sistemas.

#### **12.- SOLUCIONES PROPUESTAS EN PROGRESO.**

Durante las reuniones de Ministros de Transporte, Comunicaciones y Energía de Sudamérica, que se llevaron a cabo en diciembre del año 2000 y después de discusiones sobre la conveniencia de dar prioridad a proyectos de inversión relacionados con el transporte, El Comité de Coordinación Técnica (CCT) diseñó un "Plan de Acción para la Integración de la Infraestructura Regional en América del Sur".

Este plan de acción fue apoyado por el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), la Corporación Andina de Fomento (CAF), y el Fondo Financiero para el Desarrollo de la Cuenca del Plata (FONPLATA). Este plan se aprobó en diciembre del año 2000 en la reunión de Montevideo y está en curso de implementación.

El plan reconoce que el desarrollo de la infraestructura regional tiene una especial importancia en Sudamérica, pero este hecho no puede ser aislado o tratado independientemente. La renovación de la infraestructura debería incluir los sistemas y procedimientos de aduanas, telecomunicaciones, tecnología de información, la logística del mercado, (fletes, seguros, derechos de almacenamiento, procedimientos para otorgar permisos) y además garantizar un desarrollo sostenible.

Las actividades hechas en el pasado por grupos técnicos multilaterales en los corredores oceánicos, el Tratado de la Cuenca del Plata, el Tratado de Cooperación del Amazonas, ALADI, CEPAL, el Comité Intergubernamental de la Hidrovía, ALAF, OLADE, CIER y las secretarías de la Comunidad Andina de Naciones con el apoyo financiero del Banco Interamericano de Desarrollo, la Corporación Andina de Fomento, y el FONPLATA. Se consideraron muy valiosos como antecedentes.

El plan identifica nueve acciones básicas:

- 1.- Diseñar una visión mas integral de la infraestructura que debiera estar de acuerdo con las posibilidades reales de financiamiento e inversión.
- 2.- Encuadrar los proyectos dentro de una planificación estratégicas a partir de la identificación de los ejes de integración y desarrollo regionales.
- 3.-Modernizar y actualizar los sistemas regulatorios e instituciones nacionales que norman el uso de la infraestructura.
- 4.- Armonizar las políticas, planes y marcos regulatorios e institucionales entre los estados.
- 5.- Valorizar la dimensión ambiental y social de los proyectos.
- 6.- Mejorar la calidad de vida y las oportunidades de las poblaciones locales en los ejes de integración regional.
- 7.- Incorporar mecanismos de participación y consulta.
- 8.- Desarrollar nuevos mecanismos regionales para la programación, ejecución y gestión de proyectos.
- 9.- Estructurar esquemas financieros adaptados a la configuración especifica de riesgos de cada proyecto.

La implementación de este plan se basa en:

- (a) Evitar la creación de nuevas instituciones, para poder aprovechar los recursos humanos y financieros de instituciones nacionales, regionales y multilaterales ya existentes, buscando esquemas de cooperación y optimización de esfuerzos y recursos entre ellas.
- (b) Procurar el compromiso político máximo promover presencia cercana y permanente al proceso decisorio y la continuidad del seguimiento.
- (c) Asegurar la participación de todos los gobiernos de Sudamérica para asegurar decisiones de consenso.
- (d) Facilitar la toma de decisiones de los gobiernos de América del Sur mediante un proceso de interacción ágil y flexible entre los gobiernos y las instituciones regionales y multilaterales que les dan asesoramiento técnico.
- (e) Contar con un cronograma de trabajo pre-establecido.

El plan fijaba mecanismos en tres niveles para su implementación:

Mediante un Comité de Dirección Ejecutiva (C.D.E.)

Un Comité de Coordinación Técnica (C.C.T.)

Grupos técnicos ejecutivos (G.T.E.)

### **13.- ÁREAS DE PRIORIDAD**

En Bolivia:

Diseñar y aprobar una Ley de Transportes;  
 Terminar la institucionalización del Servicio Nacional de Caminos;  
 Implementación de Puestos bi- nacionales de Aduana de Frontera;  
 Relanzamiento de la Ley Sirese;

Capacitación de funcionarios de todas las instituciones involucradas con el Tránsito y Transporte.

Con los cambios institucionales que han tenido lugar en Chile y Bolivia una revisión del Sistema Integrado de Tránsito es necesaria y la existencia de (ASP-B) en la forma en que opera no es ya instrumental para el tránsito de importaciones y exportaciones.

En Paraguay:

Institucionalización de la Aduana;

Extender a todas sus aduanas de frontera el convenio aduanero Argentino-Paraguayo de Aduanas integradas;

Capacitación de funcionarios de todas las instituciones involucradas con el Tránsito y Transporte.

#### **14.- COSTO DE ALGUNAS DE LAS SOLUCIONES.**

##### **Infraestructura de caminos en Bolivia: Plan Bolivia :**

Con financiamiento \$760.430 Sin financiamiento \$1.409.030 Millones de Dólares.

**Extensión del Proyecto SIDUNEA** hasta cubrir todas las Aduanas bolivianas, (el proyecto termina en mayo y quizá se haga una extensión de dos o tres meses mas que cubriera las actividades pendientes). El componente informático de todo el programa de la Reforma Aduanera, tiene un presupuesto de aproximadamente 9 millones de los cuales, 2 son para sistema de electrificación, 2 para telecomunicaciones, 2 para equipamiento informático y el resto para el proyecto PRISMA que se encargo de las adaptaciones del SIDUNEA a la normativa nacional además de establecer toda la infraestructura tecnológica para que el sistema opere a nivel nacional en este ultimo se incluyo el presupuesto de la UNCTAD que fue de \$779.135.

Comparado al costo del sistema de Paraguay Bolivia hizo un buen negocio acogándose a un sistema desarrollado y mantenido por Naciones Unidas que ya esta preparando una nueva versión SIDUNEA WORLD que incorpora todos los avances logrados en la practica del SIDUNEA ++.

**Proyecto Regional Bolivia - Paraguay de Facilitación de Comercio** \$2 Millones.  
(ver Documento de proyecto en anexo)

**Infraestructura de tramos faltantes que Paraguay ofrece en concesión** \$480 millones.

Seis segmentos de Coronel Oviedo a Tacuara, Tacuara Yby Yau, Concepción a Pedro Juan Caballero, Puente Remanso a Km. 54, Hernandarias a Junta Carumbey, Carumbey a Salto de Guaira están en evaluación para concesión y cuantificación del costo.



Anexo 1.-

## BIBLIOGRAFIA

**ADMINISTRACION NACIONAL DE NAVEGACION Y PUERTOS MEMORIA Y BALANCE EJERCICIO 2000 ANNP Asuncion- Paraguay**

**ADMINISTRACION NACIONAL DE NAVEGACION Y PUERTOS PUERTOS NACIONALES Y TERMINALES Y DEPOSITOS FRANCO ADMINISTRADOS POR ANNP ANNP 2002 Asuncion- Paraguay**

**ADMINISTRACION NACIONAL DE NAVEGACION Y PUERTOS SERVICIOS POR ANNP ANNP 2002 Asuncion- Paraguay**

**DIRECCION GENERAL DE LA MARINA MERCANTE MOPC Elenco de la Flota Paraguaya 18/10/2002.**

**LEY 16217 MODIFICACION Y ACTUALIZACION DE TARIFAS A SER APLICADAS POR LA ADMINISTRACION NACIONAL DE NAVEGACION Y PUERTOS PRESIDENCIA DE LA REPUBLICA Ministerio de Obras Publicas y Comunicaciones Asuncion 23/01/2002.**

**Ferrocarril compete con las flotas y gana en carga. Suplemento EJECUTIVOS LA RAZON Pag. B8 9/03/03**

**Peru no ofrece soberania porque Bolivia no lo pidio. Suplemento ECONOMIA LA RAZON Pag. A14 9/03/03**

**Plan Bolivia Carreteras de Vinculación Internacional Corredores de Exportación Requerimiento de Financiamiento.**  
Min.Hacienda SIPFE Bolivia

**Corredores Bioceanicos Tambo- Quemado-Cochabamba-Puerto Suarez Federación de Empresarios Privados de Cochabamba FEPC Bolivia**

**PNUD Coordinación Internacional para Ejecución de Convenios de Cooperación Técnica Financiados por el BID Informe Final Julio 1988 Dic19**  
PNUD Bolivia

**Modernización de la Aduana Boliviana Dirección Gral. de Aduanas Bolivia**  
DGA Bolivia

**Bolivia Transport Sector Strategy Worl Bank Latin America and Caribbean Region Department III Infrastructure Operations Division**  
World Bank Bolivia

**PNUD Implementación de la Nueva Estructura de Aduanas Bolivia PNUD Bolivia Proyecto de Apoyo a AADAA Bolivia PNUD Ministry of Finance Bolivia**  
**Organización del Poder Ejecutivo a Nivel Departamental Gaceta Oficial 29/12/95 Bolivia**

**Ley de Descentralización Administrativa Gaceta Oficial 28/07/95 Bolivia**  
**Capitalization of Lloyd Aereo Boliviano Information Memorandum Banque Paribas Proudfoot USA F. Gonzales & Partners. Bolivia**

**Empresa Nacional de Ferrocarriles Information Memorandum Capitalization of ENFE ENFE Bolivia**

**El Papel del Ferrocarril en el Transporte Internacional del Cono Sur.**

Ian Thomson CEPAL – Chile

**Integrated Transit System for Bolivian Goods Transhipped Through the Port of Arica**

CEPAL Chile

**Plan Maestro de Transportes Asunción Ministerio Obras Publicas y Comunicaciones.**

MOPC Paraguay

**Inventario de Proyectos de Asistencia Externa PNUD Paraguay PNUD**

Paraguay

**Perfil del País con Informaciones y Comentarios al Desarrollo Económico y social GTZ**

Paraguay GTZ Paraguay

**Documentos Jurídicos de la Hidrovia Paraguay-Parana Comisión Permanente de**

Transporte de la Cuenca del Plata CPTCP Uruguay

**Documentos Jurídicos de la Hidrovia Serie II CPTCP CPTCP Uruguay****Documento de la III Reunión Ordinaria de Ministros de Transportes Comunicaciones**

y Obras Publicas de América del Sur ALADI ALADI Uruguay

**Acuerdo Sobre Transporte Internacional Terrestre ALADI ALADI Uruguay****Resolucion del Consejo de Dinatran No 53 Por la que se aprueba reglamento para el**

Transporte Nacional e Internacional de Cargas por Carretera DINATRAN

08/10/2002 Asuncion Paraguay

**Acuerdo Sobre Transporte Internacional Terrestre ALADI ALADI Uruguay****ESTUDIO PRELIMINAR DEL TRANSPORTE DE LOS PRODUCTOS DE COMERCIO**

EXTERIOR DE LOS PAISES SIN LITORAL DE SUDAMERICA DOCUMENTO DE

REFERENCIA DDR/2 CEPAL 10/03/2003

**EL DESARROLLO DE LAS ECONOMIAS SIN COSTA MARITIMA Documento de**

Referencia DDR/1 CEPAL 7/03/2003

## Sitios de Internet Visitados:

BOLIVIA	Servicios de Aeropuertos Bolivianos S.A.	<a href="http://www.sabsa.com">www.sabsa.com</a>
BOLIVIA	Ministerio de Desarrollo Económico	<a href="http://www.desarrollo.gov.bo">www.desarrollo.gov.bo</a>
BOLIVIA	Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto	<a href="http://www.rree.gov.bo">www.rree.gov.bo</a>
BOLIVIA	Ministerio de Desarrollo Sostenible y Planificación	<a href="http://www.rds.org.bo">www.rds.org.bo</a>
BOLIVIA	Viceministerio de Transportes, Comunicaciones y Aeronáutica Civil en construcción	
BOLIVIA	Viceministerio de Energía e Hidrocarburos	<a href="http://www.energia.gov.bo">www.energia.gov.bo</a>
BOLIVIA	Camara de Exportadores de Santa Cruz	<a href="http://www.cadex.org">www.cadex.org</a>
BOLIVIA	Camara Boliviana de Electricidad	<a href="http://www.CBE.entelnet.bo">www.CBE.entelnet.bo</a>
BOLIVIA	Instituto Nacional de Estadística	<a href="http://www.ine.gov.bo">www.ine.gov.bo</a>
BOLIVIA	Dirección Nacional de Aeronáutica	<a href="http://www.dgac.gov.bo">www.dgac.gov.bo</a>
BOLIVIA	Unidad de Análisis de Política Económica	<a href="http://www.udape.gov.bo">www.udape.gov.bo</a>
BOLIVIA	Superintendencia de Transportes Bolivia	<a href="http://www.suptrans.gov.bo">www.suptrans.gov.bo</a>

BOLIVIA	Sistema de Regulacion Sectorial	<a href="http://www.sirese.gov.bo">www.sirese.gov.bo</a>
BOLIVIA	Agencia de Cooperacion Internacional del Japon <a href="http://www.jica.go.jp/bolivia/">www.jica.go.jp/bolivia/</a>	
BOLIVIA	Superintendencia de Electricidad <a href="http://www.superele.gov.bo">www.superele.gov.bo</a>	
BOLIVIA	Superintendencia de Telefononia y Telecomunicaciones <a href="http://www.sittel.gov.bo">www.sittel.gov.bo</a>	
PARAGUAY	Secretaría Técnica de Planificación <a href="http://www.paraguaygobierno.gov.py">www.paraguaygobierno.gov.py</a>	
PARAGUAY	Ministerio de Relaciones Exteriores	<a href="http://www.mre.gov.py">www.mre.gov.py</a>
PARAGUAY	Administracion Nacional de Electricidad <a href="http://www.ande.gov.py">www.ande.gov.py</a>	
PARAGUAY	Ministerio de Hacienda <a href="http://www.hacienda.gov.py">www.hacienda.gov.py</a>	
PARAGUAY	Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones <a href="http://www.mopc.gov.py">www.mopc.gov.py</a>	
PARAGUAY	Administracion Nacional de Navegacion y Puertos <a href="http://www.annp.gov.py">www.annp.gov.py</a>	
	Iniciativa para la Integracion de la Infraestructura regional De America del Sur	<a href="http://www.iirsa.com">www.iirsa.com</a>
	Area de Libre Comercio de las Americas	<a href="http://www.alca-ftaa.org">www.alca-ftaa.org</a>
	Genesee & Wyoming GWI	<a href="http://www.GWI.com">www.GWI.com</a>

ANEXO No. 2.-DETALLE DE INSTITUCIONES Y PERSONAS ENTREVISTADASASUNCION PARAGUAY

10/03/03 al 14/03/03

1. Comision Economica para America Latina y el Caribe CEPAL  
Santiago de Chile Tel. 56 2 208 50 51 210 22 80 Fax. 56 2 208 02 52

Ian Thomson  
Economista de Transportes

2. MOPC – Direccion Nacional de Transporte.  
Ruta No 2 Mcal. Estigarribia Km. 14  
Tel 582145 Int. 104

Ing. Sergio Amarillo.  
Jefe del Depto. De Asuntos Internacionales  
Jorge Benites  
Asistente

3. Direccion General de Aduanas  
El Paraguayo Independiente y Colon Tel-Fax 595 21 450751

Oswaldo L. Sarubbi B.  
Jefe de Informatica SOFIA  
Roberto Enciso Burgos  
Sub-Administrador del Sistema Informatico SOFIA

4. Centro de Despachantes de Aduanas del Paraguay  
Montevideo 173 Edificio Boqueron 4to Piso Tel 595 21 441 829

Victor Macchi Ferreira  
Presidente

5. Centro de Armadores Fluviales y Maritimos  
Palma 751 1er Piso Edificio Union Club ; Tel -Fax 595 21 491 874

Roberto Luraschi  
Multimar

6. Administracion Nacional de Navegacion y Puertos  
El Paraguayo Independiente y Colon; Tel 595 21 450 203 Fax 449 909

Lic. Carlos Manuel Fretes Campos  
Gerente Comercial

Administracion Nacional de Navegacion y Puertos

El Paraguay Independiente y Colon; Tel 595 21 450 203 Fax 449 909

Estela Miranda de Laguardia  
Relaciones Publicas.

9. Sistema de Informacion  
Cassianoff 445 c/ Del Maestro Tel 595 21 611359

Carlos R. Caballero  
Director

BOLIVIA

05/03/03 al 30/03/03

1. Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto  
Plaza Murillo ; Tel. 591 2 371803 Fax 591 2 371155
- Dr. Agustin Saavedra Weise  
Asesor del Ministro
2. Viceministerio de Transporte Comunicacion y Aeronautica Civil  
Palacio de Comunicaciones 10 Piso ; 591 2 377221- 591 3 43625 Fax 591 3 91818

Romulo Alvarez  
Director Gral. De Transportes del Viceministerio de Transporte y A.C.

3. SERMAT S.A. (Grupo Inti Raymi)  
Tomas Barron 658 Tel. 711160 40649 Fax 30914

Arturo Zurita Castellon  
Superintendente Transporte Internacional

4. Camara de Exportadores de Santa Cruz  
Av. Velarde No 131 Tel. 591 3 362030

Lic. Rafael Quintela Echazu  
Depto Logistica y Transporte

5. Central Aguirre S.A.

Hugo Dalence  
Pto Aguirre.

6. Direccion Gral de Aduanas

Proyecto UNCTAD Sidunea

Jaime Mendoza  
ATP Proyecto.

**CONFERENCIA DE LAS NACIONES UNIDAS  
SOBRE COMERCIO Y DESARROLLO  
Borrador de Documento de Proyecto**

**Proyecto de los Gobiernos de Bolivia y Paraguay**

<b>Título:</b>	<b>Proyecto Regional de Facilitación de Transporte</b>
<b>Número:</b>	<b>BOL-PAR/.../.../.../.../..</b>
<b>Duración:</b>	<b>36 meses</b>
<b>Fecha de comienzo:</b>	<b>Enero de 2004</b>
<b>Sector:</b>	<b>Comercio Internacional y Transportes</b>
<b>Agencia de ejecución:</b>	<b>Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Comercio y el Desarrollo (UNCTAD)</b>
<b>Insumos de UNCTAD:</b>	<b>..... US\$</b>
<b>Contribución de los Gobiernos:</b>	<b>..... US\$</b>

---

**Breve Descripción del Proyecto**

Implementación de un Proyecto Regional de Facilitación de Comercio para Bolivia y Paraguay para asistir a esos dos países en la implementación de medidas de facilitación en paralelo con la integración de sus infraestructuras de transporte y comunicación a ejes de integración regionales que los unirán con el resto del continente.

El Proyecto permitirá mejorar en los resultados y la utilización de facilidades de transporte de uso en la región de tal modo que se consigan ahorros y un servicio más eficiente para Bolivia y Paraguay.

Reforzar la capacidad de información y conocimiento de estándares internacionales de las instituciones que intervengan en las cadenas de transporte a través de estrategias de capacitación de largo mediano y corto plazo.

Identificar y analizar los problemas y restricciones en los sistemas de tránsito regionales y sugerir medidas para remediarlas.

Fortalecer la eficiencia de la aplicación de las tecnologías de información implementadas, mediante la Armonización de los diferentes sistemas en uso.

El Proyecto Regional del Transporte trabajara en estrecha coordinación con los Grupos Técnicos Ejecutivos de IIRSA de Bolivia y Paraguay, como fuente de asesoramiento en las materias técnicas que se requieran, de tal manera que éstos tengan información al día sobre los avances en la materia y las normas internacionales que en cada campo se aplican para que hagan decisiones bien fundamentadas y se logre de esta manera su

propósito de conseguir esquemas de cooperación y optimización de esfuerzos y recursos.

-----  
 Firma      Fecha      Nombre y Título

**Por los gobiernos** \_\_\_\_\_

**Por la UNCTAD** \_\_\_\_\_

**A.      CONTEXTO**

## **1.      Estrategia de los Gobiernos de la Región**

La Reunión Preparatoria Regional de América Latina de los Países en Desarrollo sin Litoral y de Tránsito, realizada en la ciudad de Asunción, Paraguay, los días 12:13 de marzo de 2003 preparatoria de la Conferencia Ministerial Internacional de Países en Desarrollo sin Litoral y de Tránsito y de Países Donantes y de las Instituciones Financieras y de Desarrollo Internacional sobre Cooperación en Materia de Transporte, después de las deliberaciones consideraron todos los aspectos del tránsito y acordaron un Programa de Acción.

En lo referente a la asistencia de los organismos internacionales para coadyuvar en la solución de los múltiples problemas que se tienen, específicamente apuntaron en el capítulo ix de su programa el de "Exhortar a la comisión económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), la conferencia de las Naciones Unidas sobre comercio y desarrollo (UNCTAD), la asociación latinoamericana de integración (ALADI), la Organización Mundial de Comercio (OMC) y la organización mundial de aduanas (OMA) a dar prioridad a las solicitudes de prestación de asistencia técnica que complemente los esfuerzos nacionales y regionales para el fortalecimiento de la eficiencia del uso de las facilidades existentes para el tránsito, incluida la aplicación de las tecnologías de información, simplificación y Armonización de los procedimientos y documentos".

En su capítulo dos acordaron "Respaldar decididamente la vigencia e importancia estratégica de la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional de América del Sur (IIRSA) como instrumento viable para la integración multisectorial, enfatizando la relevancia de su Plan de Acción sobre la base del enfoque de ejes de integración y desarrollo orientados a atender las necesidades de infraestructura física de los países en desarrollo sin litoral y de tránsito de la región".

El Plan de Acción de IIRSA, al que el capítulo anterior hace referencia, es un intento serio e interesante de encarar la solución del más acuciante problema de la región que es el desarrollo de su infraestructura regional esta apoyado por el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), la Corporación Andina de Fomento (CAF), y el Fondo Financiero para el Desarrollo de la Cuenca del Plata (FONPLATA).

Este plan se aprobó en diciembre del año 2000. El mismo reconoce "que la renovación de la infraestructura debería incluir los sistemas y procedimientos de aduanas, telecomunicaciones, tecnología de información, la logística del mercado,



(fletes, seguros, derechos de almacenamiento, procedimientos para otorgar permisos) y además garantizar un desarrollo sostenible".

El plan reconoce que las "Actividades realizadas en el pasado por los grupos técnicos multilaterales en los corredores oceánicos, el Tratado de la Cuenca del Plata, el Tratado de Cooperación del Amazonas, ALADI, CEPAL, el Comité Intergubernamental de la Hidrovía, ALAF, OLADE, CIER y las secretarías de la Comunidad Andina de Naciones con el apoyo financiero del Banco Interamericano de Desarrollo, la Corporación Andina de Fomento y el FONPLATA Se consideraron muy valiosas como antecedentes".

## **2. Asistencia previa o en curso**

La asistencia prestada en las materias que se resaltan en los anteriores capítulos por parte de las Naciones Unidas y sus organismos en Latinoamérica y otras Instituciones de Asistencia, han sido puntuales y referidas a problemas específicos de tránsito como se puede ver en la lista de programas de asistencia que se incluye como anexo del presente.

## **B. JUSTIFICACION**

En el África, UNCTAD ha encarado los problemas de los países sin litoral en una forma sistemática, con proyectos regionales multidisciplinarios que han sido instrumentales en el trabajo de asesoramiento a los gobiernos en la negociación de acuerdos bilaterales, a las empresas dedicadas al transporte en todo lo que se refiere a normas internacionales, a los organismos de integración en el trabajo de adecuación de sus acuerdos regionales y en las prácticas más útiles de la Facilitación del Comercio, a las Cámaras de Comercio en la preparación de estrategias para sus negociaciones con los Operadores de Transporte, a los usuarios en la comprensión de normas y regulaciones y su mejor uso.

Siendo UNCTAD el organismo internacional pionero del trabajo de Facilitación del Comercio, la universalización de la Claves de Documentos de las Naciones Unidas y Documentación Impresa en un solo Tiraje, (formularios que ahora se usan en todas las transacciones de Transporte, Aduanas y Comercio), en el trabajo de estandarización de datos que dio lugar al Intercambio Electrónico de Datos (EDI) y el desarrollo de lo que ahora es Internet, en la asistencia a las Aduanas tanto en el asesoramiento técnico aduanero, como en la introducción del concepto de la Facilitación del Comercio en este servicio, en el uso de la herramienta tecnológica más avanzada de aduanas como es el programa SIDUNEA, en el programa de automatización de los ferrocarriles que indiciado como un programa (TRACKER) de identificación de mercaderías y vagones en los ferrocarriles del Cono Sur Africano se ha desarrollado en ACCIS un programa con ayuda satelital para los ferrocarriles.

Habiendo sido instrumentales en proyectos que ayudaron a las Administraciones de Puerto en la simplificación y racionalización de sus operaciones, UNCTAD posee el acervo completo de los instrumentos de Facilitación del Comercio y los podría poner a disposición de los gobiernos en forma puntual como hasta ahora se ha hecho en Latinoamérica o en vista de la visión integral de la infraestructura que IIRSA quiere darle al problema, proponer un Proyecto Regional de Transporte que haga un acompañamiento multidisciplinario que en lugar de ser proporcionado con cada solicitud y especialidad, esté siempre disponible en la región colaborando con los grupos técnicos en el asesoramiento de la materia que se necesite oportunamente.

Los países sin litoral necesitan dominar todos los aspectos del transporte, para lograr esto necesitan personal calificado a cargo de las instituciones en el área del transporte, que deben mantenerse al día en las tendencias y los desarrollos de su actividad y provistos de herramientas que ayuden a optimizar su rendimiento y el de sus instituciones, un paso importante también es asegurar la coordinación de tal manera que las partes de la cadena concentren esfuerzos para conseguir un flujo permanente de las mercaderías.

Para lograr éste objetivo y hacer que Bolivia y Paraguay hagan de su localización en el centro del continente una ventaja de integración, en vez de una barrera como se las considera hoy día. Deben desarrollar una real vocación de Facilitación de Comercio y eliminar los obstáculos físicos y las barreras intangibles que plagan sus débiles infraestructuras de tal manera de atraer el flujo de carga y e inversiones para la construir los corredores interoceánicos que ambos sueñan en crear.

## **1. Problemática**

En el estudio particular que UNCTAD ha hecho como trabajo previo a la Reunión Preparatoria Regional de América Latina de los Países en Desarrollo sin Litoral y de Tránsito, se han detectado los siguientes aspectos que necesitan urgente atención, en los dos países sin litoral estudiados:

En lo que se refiere a los convenios que facilitan el tránsito se ha detectado que si bien Bolivia y Paraguay han incorporado los convenios y normas que éstos establecen en su legislación nacional, estos no se han introducido en la mentalidad de los operadores y que es necesario un asesoramiento en la mejor manera de difundir lo ya acordado, para que abandonando los archivos de los ministerios se incorporen en los manuales e instructivos pertinentes de todos los operadores encargados de su implementación.

En lo que se refiere a los ferrocarriles, los de Bolivia están en manos de concesionarios que están poniendo en práctica los medios técnicos y administrativos para sacarles utilidad, en ese campo lo que se requiere es auxiliar al usuario en la mejor forma de negociar buenos convenios de transporte. En asesorar al gobierno y especialmente a la Superintendencia de Transportes en prácticas internacionales de

auditaje para evaluaciones el correcto cumplimiento de las concesiones en beneficio del servicio y del país.

Las administraciones de ferrocarril confrontan trabas burocráticas y problemas fronterizos que ameritan la búsqueda de soluciones para ayudar a las empresas y el gobierno en la negociación de acuerdos bi-laterales.

Paraguay está estudiando la concesión de su ferrocarril que ha dejado de operar y podría requerir asesoramiento de la mejor forma de evaluar las fortalezas y debilidades de ese servicio para hacer mas viable su puesta en operación.

Ambos países acusan una pobre infraestructura de puestos aduaneros fronterizos la consiguiente incomodidad no contribuye a que estos sean destinos atractivos para personal calificado, paradójicamente y mas bien por la corrupción imperante son puestos disputados por personal inescrupuloso, ambos aspectos deben ser remediados para contar con personal profesional idóneo cómodamente instalado.

Lo ideal seria implementar Centros Integrados de Frontera; para lo que se requiere asesoramiento en el procesamiento de documentos, practicas optimizadas de inspección, la elaboración de manuales instructivos y programas de capacitación de personal de frontera;

Las micro-empresas, cooperativas y sindicatos que actúan como operadores de transporte internacional necesitan optimizar su trabajo sistematizando sus actividades con el empleo de herramientas informáticas y en el uso de buenas prácticas empresariales para optimizar su desempeño.

Las autoridades viales y de transito requieren asistencia en la mejor difusión de sus normas, en la planificación de sus campañas de implementación de medidas, en la elaboración de leyes de transporte, en prácticas de auditoria de los pasos de frontera y puestos de peajes, en la implementación y puesta en vigor de leyes como la Ley de Cargas, asesoramiento en difusión y campañas de seguridad de tránsito, cinturón de seguridad, manejo en estado inconveniente, comportamiento peatonal, etc.

En lo que se refiere al transporte fluvial las administraciones portuarias especialmente bolivianas requieren asesoramiento en la materia y es necesario coadyuvar a los gobiernos en la implementación de medidas de facilitación que aumenten la utilidad de estos servicios.

En el transporte aéreo hay necesidad de colaborar con las administraciones aeroportuarias y aduaneras en la facilitación del tratamiento a la carga aérea, y a las empresas en estudios de coordinación de sus itinerarios y frecuencias para ayudarlos a integrar servicios en el mejor provecho de sus usuarios.

En lo que se refiere a almacenes, zonas francas y administración portuaria UNCTAD puede poner a disposición de los administradores su experiencia en normas de manejo de la carga, recepción, descarga y despacho de medios de transporte, normas de empaque y manejo, comprensión y sistematización del trámite documental, manejo

de paquetes computarizados para la administración de almacenes, proceso de manifiestos, etc.

Ambos países han implementado con éxito dos sistemas diferentes para la gestión informática de sus aduanas, SIDUNEA en Bolivia y SOFIA en Paraguay, cada uno de sus vecinos a su vez mantiene otros sistemas. Una ventaja es que todos los países del cono sur utilizan el Manifiesto Internacional de Carga / Declaración de Tránsito Aduanero MIC/DTA como declaración de aduanas obligatorio, es pues posible que acuerden compartir los datos capturados de estos documentos para su utilización automática en cualquiera de los sistemas, la solución técnica para compatibilizar información y compartir información en las fronteras no es un obstáculo pero deben estar apoyados por acuerdos entre aduanas.

Finalmente pero no menos importante ambos países carecen de profesionales en el campo del transporte. El imperante sistema universitario no educa en carreras que llenen este vacío, con los cambios tecnológicos que han ocurrido en este campo, se precisa de economistas de transporte, especialistas en logística y cadenas de transporte, ingenieros en infraestructura y medios de transporte, técnicos de Aduana, etc.

## **2. Situación al final del proyecto**

El proyecto habrá contribuido a mejorar la percepción de la Facilitación de Comercio, uno de los factores claves del desarrollo del transporte de mercadería en dos de los países menos desarrollados de Sudamérica.

Ambos países aumentan su eficiencia en la utilización de sus facilidades de transporte y tránsito alcanzan costos más bajos y gozan de mejores servicios.

Ambos países habrán acordado con sus vecinos fronterizos en sistemas rápidos y efectivos de control fronterizo, en puestos comunes, existirán claros manuales de procedimientos mutuamente acordados y en línea con los acuerdos internacionales.

Los sistemas electrónicos de Bolivia y Paraguay contarán con protocolos de comunicación y habrán logrado compatibilización con los sistemas de las aduanas vecinas consiguiendo procedimientos efectivos de captura y transmisión de información entre ellas, los procedimientos debidamente documentados serán parte del acervo de ambos proyectos de informatización de las aduanas.

Existirá un mayor rigor en la aplicación de las disposiciones legales vigentes y en el control de las almacenes y depósitos, puestos fronterizos, peajes y controles de peso de carga.

Funcionarán comités de facilitación en ambos países que junto a los Grupos Técnicos Ejecutivos de IIRSA contribuirán en el mantenimiento y permanente puesta al día de los reglamentos, normas y leyes relativas al comercio en cada país.

Se habrán creado carreras y especialidades en las Universidades para satisfacer las necesidades de profesionales en el campo del transporte y la Facilitación del Comercio.

### **3. Estrategia del proyecto**

El proyecto elaborara un plan de trabajo en coordinación con las autoridades del país para coordinar sus actividades con las necesidades de asesoramiento a las instituciones y los grupos de trabajo de la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional de América del Sur y sus reuniones en cada país.

El Proyecto establecerá un relacionamiento ágil y constructivo con las instituciones que se ocupan del comercio exterior en cada país, para conocer y familiarizarse con la legislación nacional y la normativa interna de todas ellas, las analizara a la luz de los convenios y acuerdos internacionales para detectar los aspectos en que sea necesario sugerir cambios.

De ser necesarios cambios en legislación normativas o reglamentos, concensuara con las partes el mejor modo de lograr su aceptación y puesta en practica.

Llevara a cabo una activa campaña para hacer conocer sus objetivos en las instituciones que tienen relación con el transporte y el transito con el objeto de promover su participación plena.

Realizara seminarios y talleres en cada especialidad con personal de las instituciones especializadas en cada campo, de las que se derivaran manuales e instructivos que una vez aceptados y puestos en vigencia darán lugar a jornadas de entrenamiento de grupo para su implementación.

El Asesor Técnico Principal y dos expertos internacionales estarán basados en un país y dos en el otro por 18 meses intercambiando al cabo de ese tiempo su residencia, el ATP del Proyecto hará visitas frecuentes al otro país para coordinar el trabajo de los expertos residentes y el de los expertos nacionales que se contraten, ambos equipos trabajaran interactivamente mediante una pagina web donde se reflejaran avances y resultados así como la discusión de temas de los diferentes grupos y comités de facilitación que se vayan formando, el proyecto requiere de sus participantes una entrega al máximo de experiencia y meritos profesionales que les facilite la aceptación y el apoyo de las instituciones a los propósitos de lograr el cumplimiento de sus metas.

### **C. OBJETIVOS DE DESARROLLO**

Las metas a largo plazo del proyecto son:

Contribuir al establecimiento de un fluido sistema de transito con formalidades ágiles en todos los eslabones de la cadena de transporte.

Reducir los costos administrativos y operativos de los procedimientos de transporte mediante la simplificación de trámites que permita una mayor eficiencia y una mejor asignación de recursos humanos.

Contribuir a la mejor utilización de las infraestructuras existentes en los paises a través de un uso racional de los mismos.

Hacer posible que en el caso de Bolivia y Paraguay se pongan en práctica las iniciativas regionales de facilitación de comercio y el desarrollo de sistemas de transporte modernos como el transporte multimodal contribuyendo así con la integración regional dentro de los acuerdos y convenios bi laterales convenciones regionales e internacionales en vigencia.

#### **D. OBJETIVOS INMEDIATOS, RESULTADOS Y ACTIVIDADES**

Objetivo 1: Las normas nacionales adoptadas de los compromisos internacionales del país han sido aprendidas y se practican correctamente en todos los puestos de control establecidos.

Se considerará alcanzado este objetivo mediante la comprobación de los resultados siguientes:

1.1. Resultado 1: Tangible reducción del tiempo que se tiene que esperar en cada puesto de control.

Con miras a producir dicho resultado se llevarán a cabo las siguientes actividades:

- 1.1.1. Adecuación de los procedimientos de cada servicio a los mandatos de los convenios vigentes.
- 1.1.2. Desarrollo de procedimientos según las necesidades de cada servicio.
- 1.1.3. Preparación e impresión de los manuales e instructivos para cada uno de los procedimientos.
- 1.1.4. Capacitación en grupo para formación de monitores en instrucción de funcionarios encargados de puestos de control.
- 1.1.5. Entrenamiento de funcionarios encargados de puestos de control a cargo de monitores formados.

1.2. Resultado 2: Se minimizan los problemas en operaciones de transferencia de carga de los ferrocarriles en fronteras.

Con miras a producir dicho resultado se llevarán a cabo las siguientes actividades:

- 1.2.1. Análisis de las operaciones de transferencia y otros problemas que se detectan en las fronteras, proposición de acuerdos y convenios bi-laterales
- 1.2.2. Realizar las gestiones necesarias para la aprobación de estos.
- 1.2.3. Documentar

1.3. Resultado 3. Se implementan Centros Integrados de Frontera en las fronteras de Bolivia y Paraguay con los países que les dan tránsito.

Con miras a producir dicho resultado se llevarán a cabo las siguientes actividades:

- 1.3.1 Se documentaran casos exitosos de Fronteras integradas con todos los pros y contras para que sirvan de documentos de negociación.
- 1.3.2 Se llevaran a cabo seminarios y talleres para difundir la idea en organismos comprometidos con este servicio.
- 1.3.3 Se utilizarán los instrumentos y reuniones del IIRSA para financiar la instalación física de los Centros.
- 1.3.4 Se producirán los manuales e instructivos para su utilización con la misma metodología del resultado 1.1.

Objetivo 2. Un Comité Nacional de Facilitación funciona en cada país que aplica, renueva y perpetua el trabajo del proyecto a su terminación.

2.1. Resultado 1. Se implementan Comités de Facilitación en las instituciones y servicios que participan en el transporte para ayudarles a resolver sus problemas.

Con miras a producir dicho resultado se llevarán a cabo las siguientes actividades:

- 2.1.1 En cada institución se realiza un trabajo de difusión de normas nacionales e internacionales se realizan seminarios y talleres donde se elaboran manuales e instructivos y se planifican campañas. En base a las personas que se destaquen en ese trabajo, se conforma un Comité de Facilitación.
- 2.1.2 Se organiza encuentros de coordinación entre comités para consensuar trabajo conjunto y finalmente conseguir el funcionamiento de un Comité Nacional que aúne el trabajo de todos y de continuidad al trabajo de facilitación en el país.

Objetivo 3. Los sistemas informáticas del país intercambian información en forma transparente y automática, paralelamente se han logrado herramientas informáticas que permiten a los servicios e instituciones relacionadas con el transporte interactuar e intercambiar información para facilitar sus operaciones físicas. Una pagina Web permite a los Comités de Facilitación conocer y actuar en la resolución de posibles conflictos que surjan.

3.1. Resultado 1. Los sistemas instalados en las Aduanas de Bolivia y Paraguay reciben y proporcionan información en línea de sus operaciones de transito con sus contrapartes de los países limítrofes.

Con miras a producir dicho resultado se llevarán a cabo las siguientes actividades:

- 3.1.1 Fortalecimiento de la capacidad de intercambio de información entre la las aduanas de región proveyendo les con la asistencia en informática para la Armonización de sus sistemas.

- 3.1.2 Asesoramiento a las aduanas en la elaboración de acuerdos institucionales para intercambiar informaciones, a través de programas que hagan compatibles los diferentes sistemas informáticas ahora en uso.
- 3.1.3 Colaboración a las aduanas en programas que hagan la Facilitación de Comercio parte de su trabajo.
- 3.1.4 Colaboración en programas de capacitación, entrenamiento y campañas de difusión de sus capacidades de intercambio.

Objetivo 4. Existirá un mayor rigor en la aplicación de las disposiciones legales vigentes y en el control de las almacenes y depósitos, puestos fronterizos, peajes y controles de peso de carga.

4.1. Resultado 1. Las Empresas, cooperativas y sindicatos de transporte han adoptado conductas de acatamiento a las normas internacionales y fomentan su practica y difusión.

Con miras a producir dicho resultado se llevarán a cabo las siguientes actividades:

- 4.1.1 Fortalecimiento de las microempresas de transporte, educar a ellos y a su personal dándoles información sobre el desarrollo del transporte por carretera, normas internacionales y reglas de conducta de su actividad en la región y en el mundo.
- 4.1.2 Ayudarles a instalar herramientas de información y capacitación que al mismo tiempo contribuyan a facilitar la oferta y aumentar la demanda de sus servicios.
- 4.1.3 Capacitación de los operadores en normas internacionales y medios de mejorar el performance de su actividad.
- 4.1.4 Trabajar con las instituciones a cargo de implementar las leyes que regulan el tránsito en el país en la mejor manera de llegar a los actores individuales y conseguir las metas propuestas.
- 4.1.5 Colaborar con las dos partes en la discusión de los problemas para lograr consenso reforzado por un amplio conocimiento de los problemas.

4.2. Resultado 2. Empresas de Almacenamiento, sitios de transferencia y de despacho de carga actúan en estricta correspondencia a las normas y minimizan las demoras en la recepción y despacho de carga internacional y de transito.

Con miras a producir dicho resultado se llevarán a cabo las siguientes actividades:

- 4.2.1 Fortalecimiento de las compañías de almacenaje, instituciones a cargo de control en fronteras, controladores de peso etc. ayudándoles en el conocimiento de sistemas de manejo y logística de carga.
- 4.2.2 Capacitación en técnicas modernas de recepción, control, manipuleo, almacenamiento y despacho de la carga.
- 4.2.3 Capacitación en el apropiado uso de la informática y de las técnicas información y su uso no solamente para llenar los requerimientos fiscales y el de sus empresas pero para obtener un eficiente flujo, evitando las demoras.



Objetivo 5. Existen en varias Universidades e Institutos Técnicos del país carreras y especializaciones relacionadas con el transporte.

5.1. Resultado 1. Se crean carreras, y especialización post grado en las universidades e institutos técnicos para que provean el futuro personal ejecutivo en negocios relacionados con el transporte.

Con miras a producir dicho resultado se llevarán a cabo las siguientes actividades:

- 5.1.1 Se hace un inventario de carreras relacionadas con el transporte en más demanda en Bolivia y Paraguay.
- 5.1.2 Se recopila información sobre la disponibilidad de recursos en países desarrollados e instituciones educativas de las proveen.
- 5.1.3 Con esa base de datos trabajar con las autoridades educativas en cada país en el diseño de currículum de carreras y la mejor manera de forma profesionales en más corto tiempo posible.

## **E. INSUMOS**

### **Insumos Nacionales**

Los Gobiernos de Bolivia y Paraguay pondrán a disposición de los expertos del proyecto una oficina y el apoyo logístico necesario para asegurar la buena marcha del Proyecto.

Así mismo designaran y pondrán a disposición del proyecto, el equipo de contraparte nacional, de cuatro funcionarios del área de Transportes, Comercio Internacional, Aduana y Chancillería para participar junto con el Proyecto de sus labores hasta la finalización del mismo.

### **Insumos Internacionales**

#### **PNUD**

Los insumos financieros internacionales vienen conformados por aportes del programa de Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD) en un esquema de costos compartidos con el siguiente reparto:

- La contribución del PNUD será de ..... US\$
- La contribución del Gobierno de Bolivia de ..... US\$
- La contribución del Gobierno de Paraguay de .....US\$
- La contribución de )otros organismos internacionales será de ..... UD\$

Las contribuciones del PNUD, ..... y de los gobiernos se destinaran a cubrir el presupuesto detallado en el apartado J del presente documento de proyecto respecto a los siguientes insumos:

## **Expertos Internacionales:**

11.01 **Asesor Técnico Principal**, Jefe del proyecto por un periodo de 36 meses para coordinar con las direcciones nacionales las actividades del mismo, preparar los informes de avances y llevar a cabo las actividades de asistencia técnica siguientes:

- Organización del trabajo, plan de acción, cronograma, definición de responsabilidades.
- Coordinar con el Comité de Coordinación Técnica y los Grupos Técnicos Ejecutivo y el Gerente del Eje Interoceánico de IIRSA el calendario de actividades del proyecto y la asistencia técnica a prestar.
- Participación en la realización de cursos de capacitación, seminarios dirigidos a funcionarios del sector público y privado.
- Revisar, corregir y aprobar para su publicación los manuales instructivos y términos de referencia elaborados en el proyecto.
- Organizar, coordinar, participar y dirigir la implementación de procedimientos diseñados por el Proyecto.

11.02 **Experto en Informática y Sistemas**, por un periodo de 36 meses para llevar a cabo las actividades de asistencia técnica siguientes:

- Efectuar el diseño y puesta en funcionamiento de circuitos de intercambio de información entre los sistemas implementados por las aduanas de Bolivia, Paraguay y los países limítrofes.
- Instalación del Software y participación en las pruebas.
- Participar en la capacitación en servicio durante los periodos de prueba hasta su aprobación completa.
- Participar en talleres y seminarios de divulgación dirigidos a funcionarios dirigentes y sector público y privado.
- Preparación de manuales técnicos, de administración, de procedimientos y del usuario.
- Diseño de sistemas destinados a fortalecer las actividades de Transportistas, Almacenes y Depósitos en su relación con los tramites de Aduana y Tránsito de mercaderías.
- Asesorar a las instituciones, empresarios y usuarios en la creación, uso y mantenimiento de páginas Web, realizar seminarios en el aprovechamiento integral de la Internet en todo nivel del transporte.
- El experto debe ser Ingeniero de Sistemas, con probada experiencia en el diseño de software, experiencia en sistemas aduaneros será una ventaja a su favor.

11.03 **Experto en Facilitación de Comercio**, por un periodo de 36 meses para efectuar los siguientes trabajos en su campo:

- Preparar descripciones y flujogramas de los procedimientos de transporte vigentes en Bolivia y Paraguay con referencia a sus bases legales, convenciones, acuerdos, sistemas de trabajo etc.
- Identificar deficiencias y restricciones en los procedimientos vigentes que resultan en encarecimiento y baja de la eficiencia en los flujos de mercadería.
- Preparar recomendaciones caso por caso y en íntima consulta con los servicios involucrados el Asesor Técnico Principal y en su caso con las divisiones técnicas de UNCTAD.

- Como continuación al anterior paso preparar programas individuales para implementación de las recomendaciones, incluyendo un programa de entrenamiento, los mismos que serán sometidos en consulta a los gobiernos.
- A pedido de los gobiernos asistir en la subsecuente implementación, que involucra la preparación de documentación y manuales, instrucciones y recomendaciones de instrumentos legales que sean necesarios.
- Llevar a cabo otras funciones que le sean asignadas por el Asesor Técnico que sean consistentes con el alcance y atribuciones del Proyecto.
- El experto debe ser graduado en economía, leyes o Administración con amplia base y experiencia práctica y conocimiento en facilitación de comercio, procedimientos de tránsito transporte y documentación y las regulaciones relacionadas con el. Además debe ser un experimentado conocedor de los problemas de países sin litoral.

11.04 **Experto en Transporte Multimodal**, por el periodo de 36 meses para llevar a cabo las actividades de asistencia técnica siguientes:

- Preparar un inventario de deficiencias y restricciones del transporte por carretera, transporte ferroviario y fluvial que tienen lugar en Bolivia y Paraguay con base en este estudio;
- Preparar estudios técnicos individuales por operador de transporte identificando los cuellos de botella atinentes a las limitaciones de las empresas, cooperativas, y sindicatos de transporte por carretera así como a las empresas de transporte ferroviario y fluvial, con recomendaciones sobre debilidades detectadas y sus posibles remedios.
- En estrecha consulta con las empresas preparar programas de implementación de mejoras, programas de capacitación.
- Realizar seminarios sobre Transporte Multimodal, concienciar a los operadores nacionales en las ventajas y desventajas de convertirse en Operadores Multimodales.
- A nivel de Empresas de Transporte, cooperativas y sindicatos de transporte internacional llevar a cabo seminarios sobre normativa imperante en el Cono Sur Latinoamericano.
- Escribir manuales de procedimientos e instructivos para capacitación de empresarios, conductores y usuarios.
- Asesorar a las autoridades de tránsito en la mejor manera de poner en práctica las regulaciones, y en la capacitación del personal a cargo de esas labores.
- El experto debe ser graduado en economía, leyes o Administración de empresas con amplia base y experiencia práctica y conocimiento en transporte multimodal, facilitación de comercio, procedimientos de tránsito, transporte, documentación y las regulaciones relacionadas con el. Además debe haber hecho una sólida experiencia en empresas de Transporte Multimodal, ser un conocedor de los problemas de países sin litoral, será una ventaja a su favor.

11.05 **Experto en Transporte por Carretera**, por 36 meses para llevar a cabo las actividades de asistencia técnica siguientes:

- Levantar un detallado inventario de rutas de tránsito internacional con todas sus restricciones y demoras debidas a registro, licencias, inspección técnica,

infraestructura, limitaciones del equipo, deficiencia en los conductores, documentación, pagos etc.

- En base a lo anterior preparar documentos con recomendaciones dirigidas a los servicios, instituciones, causantes de las demoras con recomendaciones para eliminar, reformar o aliviar los obstáculos.
- Preparar y ejecutar un programa de fortalecimiento de micro-empresarios del transporte.
- Preparación de Manuales para empresarios, Cartillas del conductor y consejos para el usuario.
- Con ese material conducir cursos de monitores y efectuar seminarios y talleres a cargo de estos de modo de diseminar las enseñanzas y concienciar sobre regulaciones internacionales y normas del transporte a los micro empresarios de transporte internacional.
- Preparar manuales e instructivos para fortalecer las micro empresas en la administración, busca de alianzas estratégicas, practicas de contabilidad y costeo para mejorar su competitividad.
- Introducción de herramientas informáticas en cooperativas y sindicatos para mejorar el servicio cuantitativa y cualitativamente.
- El experto debe ser graduado en economía de transportes o Administración de empresas con amplia base y experiencia practica y conocimiento en transporte por carretera, procedimientos de transito, transporte, documentación y las regulaciones relacionadas con el. Además debe haber hecho una sólida experiencia en empresas de Transporte, ser un conocedor de los problemas de paises sin litoral, será una ventaja a su favor.

#### **Apoyo logístico:**

13.01 Se ha previsto el pago de salarios para dos secretarias, una en Bolivia y otra en Paraguay por los 36 meses de duración del proyecto para que otorgue el apoyo logístico en el trabajo.

#### **Expertos nacionales:**

El proyecto cubrirá la contratación de expertos nacionales, con contratos cortos por un período de 102 meses durante la duración del proyecto, para colaborar con los expertos internacionales en la implementación de sus programas así como en las actividades de capacitación y formación de monitores.

#### **Viajes:**

15.01 Los gastos de pasajes y viáticos de los expertos dentro de cada país, así como los viajes de coordinación que efectuara el ATP del proyecto están previstos en este rubro del presupuesto.

16.01 El responsable para Latinoamérica en Ginebra realizará misiones para fines de coordinación y supervisión de las actividades del proyecto.

#### **Capacitación:**

32.01 Se realizarán en el marco del proyecto cursos de capacitación y talleres en las diferentes disciplinas de la Facilitación de Comercio, así como seminarios y entrenamiento de monitores responsables de operaciones y procedimientos previstos para un efectivo control del tránsito.

Este rubro comprende los gastos de pasajes, viáticos, gastos organizativos y material de apoyo para seminarios, talleres y cursos de capacitación.

#### **Equipos:**

41.01 El presupuesto asignado a los equipos cubre el costo del equipo más necesario para el funcionamiento normal del proyecto.

42.01 El proyecto financiará la adquisición de tres PCS funcionando en red con un múltiple de impresión fotocopia y escáner para cada oficina en Bolivia y Paraguay con el software básico para el manejo y producción de documentación y reportes.

42.02 Se prevé la adquisición de archivadores y otro material de oficina para uso del proyecto.

#### **Miscelánea:**

51.00. En este rubro se prevé el seguro y gastos de mantenimiento de los equipos adquiridos.

53.01 Se prevé este rubro para cubrir los gastos de correspondencia y comunicaciones, los gastos de reproducción y distribución de los informes técnicos y de avances del proyecto, etc. habituales en el desarrollo del proyecto.

#### **Insumos de la UNCTAD**

La UNCTAD como agencia de ejecución del proyecto asegurará el reclutamiento de los expertos así como de la supervisión de sus trabajos.

La UNCTAD brindará a los expertos el apoyo técnico sustantivo necesario, pondrá a su disposición los estudios, informes y documentación técnica, material y servicios secretariales durante la duración de sus funciones.

El ATP informará a la UNCTAD de su trabajo de supervisión y los avances del proyecto. Los informes de los consultores serán distribuidos al PNUD. Una vez aprobados por la UNCTAD y el PNUD presentará los mismos a los responsables del Gobierno.

## **F. CONTROL Y EVALUACION DEL PROYECTO**

El proyecto estará sujeto a revisiones tripartitas (evaluación conjunta realizada por representantes de las agencias gubernamentales de contraparte, la UNCTAD y el PNUD) al menos cada 12 meses.

El ATP del proyecto preparará y someterá a los participantes en la evaluación un informe de avance del proyecto.

Al final del período de ejecución del proyecto, el ATP del proyecto preparará el informe final para evaluación y visto bueno de la agencia de ejecución unos cuatro meses antes de la reunión tripartita final de evaluación.

## **G. CONTEXTO JURIDICO**

El presente documento de proyecto será el instrumento previsto en las disposiciones complementarias del documento del proyecto, que se adjuntan.

Para los fines de las disposiciones complementarias del documento del proyecto, por organismo de ejecución del país huésped se entenderá el organismo de cooperación del Gobierno que se describe en las disposiciones complementarias.

El proyecto será sujeto a revisiones presupuestarias. Los siguientes tipos de revisiones podrán realizarse con la firma del Representante Residente del PNUD únicamente, siempre que dicho Representante cuente con seguridades de que los demás signatarios del documento del proyecto no tienen objeciones a los cambios propuestos:

a) Revisiones de cualquiera de los anexos del documento de proyecto o adicionales a ellos (con la excepción del Texto Jurídico modelo para los países que no han firmado el Acuerdo Básico modelo de asistencia, texto que no puede alterarse y cuya aceptación es una condición previa para recibir asistencia del PNUD).

b) Revisiones que no impliquen cambios significativos en los objetivos inmediatos, los resultados o las actividades de un proyecto, pero que se deban a una redistribución de los insumos ya acordados o a aumentos de los gastos debido a la inflación; y

c) Revisiones anuales obligatorias mediante las que se escalone la entrega de los insumos acordados del proyecto, se aumenten los gastos de expertos o de otro tipo debido a la inflación o se tenga en cuenta el margen de flexibilidad del organismo en materia de gastos.

## **H. PRESUPUESTO DEL PROYECTO**

(Ver Pag. No 12)

PROYECTO REGIONAL DE FACILITACION DE TRANSPORTE BOLIVIA - PARAGUAY								
Presupuesto Total		Totales	2004		2005		2006	
			Meses	US\$	Meses	US\$	Meses	US\$
10.00	<b>Personal del Proyecto</b>							
11.00	<b>Expertos Internacionales</b>							
11.01	Jefe de Proyecto	360000	12	120000	12	120000	12	120000
11.02	Experto en Informatica y Sistemas	252000	12	84000	12	84000	12	84000
11.03	Experto en Facilitación de Comercio	252000	12	84000	12	84000	12	84000
11.04	Experto en Transporte Multimodal	252000	12	84000	12	84000	12	84000
11.05	Experto en Transporte por Carretera	252000	12	84000	12	84000	12	84000
13.00	<b>Asistencia Administrativa</b>							
13.01	Secretaria en Bolivia	10800	12	3600	12	3600	12	3600
13.02	Secretaria en Paraguay	10800	12	3600	12	3600	12	3600
15.00	<b>Viajes y Costos de Misión</b>							
15.01	Gastos de Viaje	32000	40	16000	20	8000	20	8000
16.01	Costos de Misión UNCTAD	45000		15000		15000		15000
17.00	<b>Expertos Nacionales</b>							
17.01	Consultores Nacionales	357000	30	105000	36	126000	36	126000
19.99	<b>TOTAL COMPONENTE</b>							
30.00	<b>Capacitación</b>							
31.00	Entrenamiento de Grupo	120000		40000		40000		40000
39.99	<b>Componente Total</b>	1943600		639200		652200		652200
40.00	<b>Equipo</b>							
41.00	<b>Material de Computación</b>							
42.01	Equipo de Computación	9000		9000		0		0
42.02	Equipo de Oficina	6000		2000		2000		2000
49.99	<b>TOTAL COMPONENTE</b>	15000		11000		2000		2000
50.00	<b>Misceláneos</b>							
51.00	<b>Mantenimiento de Equipo</b>	3600		1200		1200		1200
51.01	Costos de Operación	22800		7600		7600		7600
53.00	<b>Varios</b>	15000		5000		5000		5000
59.99	<b>TOTAL COMPONENTE</b>	41400		13800		13800		13800
99.00	<b>TOTAL DEL PROYECTO</b>	2000000		664000		668000		668000