



**UNIVERSIDAD NACIONAL EXPERIMENTAL POLITÉCNICA
"ANTONIO JOSÉ DE SUCRE"
VICE-RECTORADO PUERTO ORDAZ
DEPARTAMENTO DE INGENIERÍA INDUSTRIAL
INGENIERÍA FINANCIERA
SECCIÓN M1**

GRUPO 3

BOLIVIA: FINANCIACIÓN Y ARREGLOS INSTITUCIONALES

PROFESOR:

MSc. Ing. ING. IVÁN TURMERO



INTEGRANTES:

- CARRIZO, RAFAEL.**
- FERRER, CARLOS.**
- LUJAN, CÉSAR.**
- MARTÍNEZ, MARÍA.**
- MARTÍNEZ, ONY.**
- TORRES, JOHANNY.**

CIUDAD GUAYANA, MARZO DE 2017



CAPÍTULO

**BOLIVIA: FINANCIACIÓN Y ARREGLOS INSTITUCIONALES PARA RETIRAR
BARRERAS A LOS CAMINOS DE LOS POBRES**

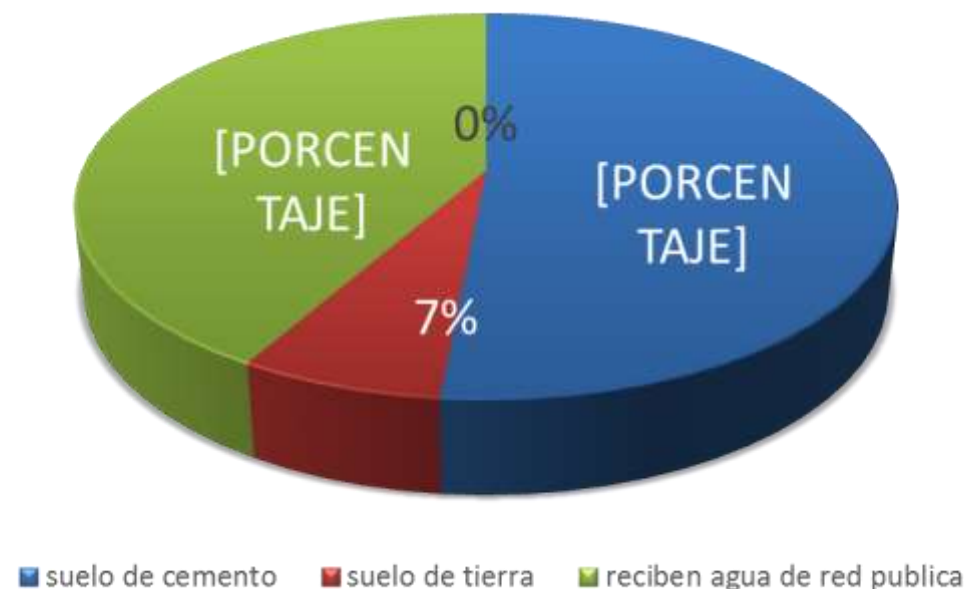
INVENTARIO DE LA INFRAESTRUCTURA PRO POBRE EN BOLIVIA



INFRAESTRUCTURA EN EDUCACIÓN

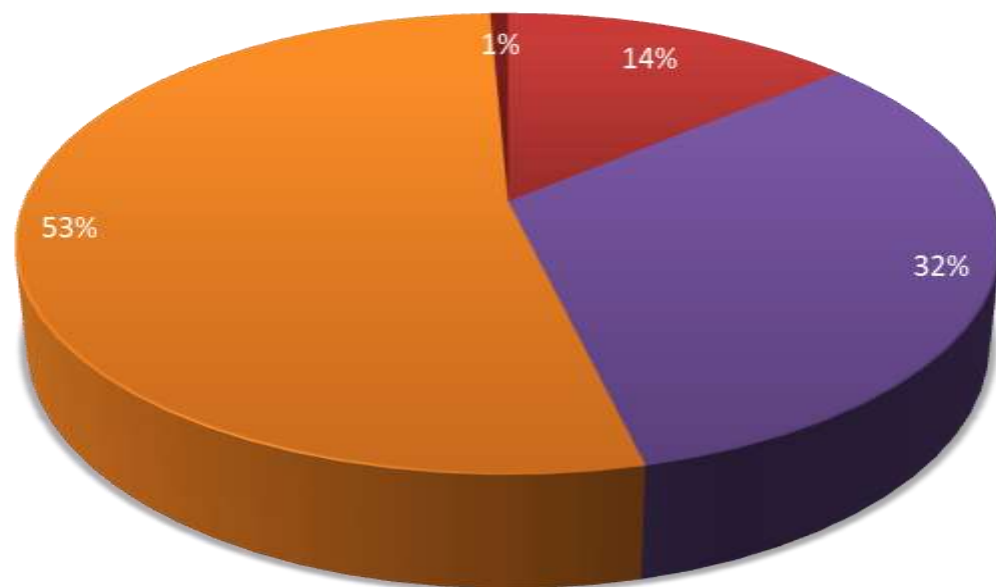
Según el Ministerio de Educación, para el año 2005, Bolivia tenía 15.367 locales educativos, para 2.792.164 alumnos inscritos y una población en edad escolar de 2.910.262 personas. A pesar de que la cantidad de locales educativos se han incrementado en los últimos años, todavía la oferta se considera insuficiente. Si dividimos el número de alumnos inscritos entre el número de locales educativos en cada municipio, encontramos que en promedio los municipios tienen 122 alumnos inscritos por local educativo, con municipios que alcanzan un máximo de 776 alumnos y un mínimo de 8 alumnos.

La mayoría de los establecimientos educativos fueron construidos para este propósito (84,3 por ciento). No obstante las condiciones de estos edificios no son las más adecuadas.



INVENTARIO DE LA INFRAESTRUCTURA PRO POBRE EN BOLIVIA

INFRAESTRUCTURA EN EDUCACIÓN



■ tienen alcantarillado

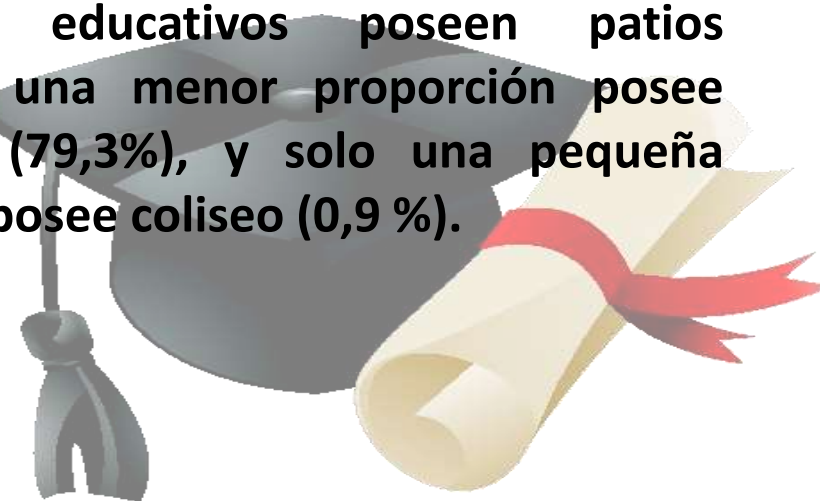
■ otros sistemas

■ camaras septicas

■ no tiene sistemas de eliminacion de excrementos



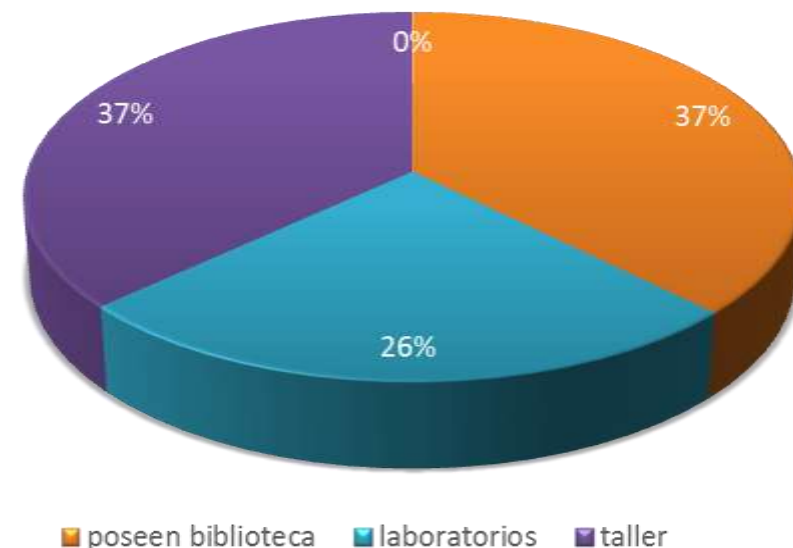
Existen solamente 8.405 establecimientos con un ambiente para dirección y 1.261 con sala de profesores. La mayoría de los edificios educativos poseen patios (99,3%), una menor proporción posee canchas (79,3%), y solo una pequeña fracción posee coliseo (0,9 %).



INVENTARIO DE LA INFRAESTRUCTURA PRO POBRE EN BOLIVIA

INFRAESTRUCTURA EN EDUCACIÓN

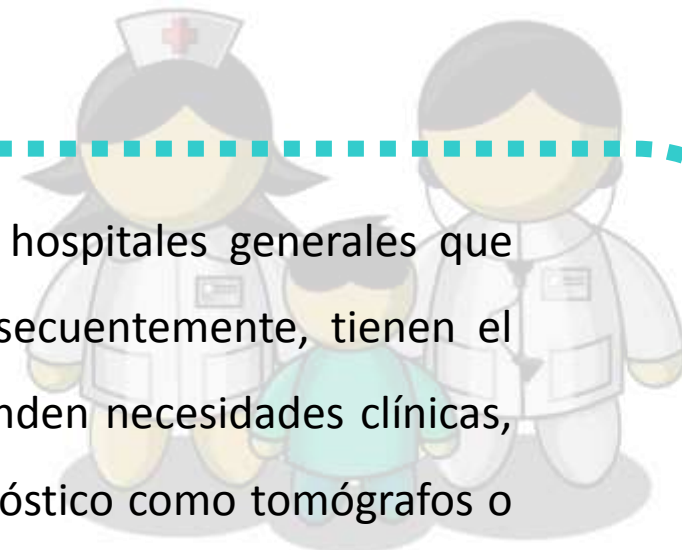
El número de ambientes de aprendizaje alcanza a 71.164 en todo el país, lo que equivale a 39,2 alumnos inscritos por aula. Si tomamos el número de alumnos inscritos por aula disponible en cada municipio, el promedio es de 57,6. En todos los locales educativos del país existen 28.371 baterías de baños, lo que equivale en promedio a 98,4 alumnos por batería. De acuerdo a los registros del Ministerio de Educación, solamente:



INVENTARIO DE LA INFRAESTRUCTURA PRO POBRE EN BOLIVIA

INFRAESTRUCTURA EN SALUD

La infraestructura pública en el sector salud de Bolivia comprende a hospitales generales que tienen capacidad de proveer todo tipo de atenciones médicas y, consecuentemente, tienen el equipamiento necesario para ello; hospitales básicos en los que se atienden necesidades clínicas, pero no cuentan con quirófano ni con equipos para atenciones de diagnóstico como tomógrafos o laboratorios de análisis; los institutos especializados en gastroenterología, cardiología o en atención de niños; los centros de salud que atienden consultas básicas; y, los puestos de salud que son lugares mayormente rurales en los que se puede recibir atención de casos comunes y más simples, su equipamiento es más bien elemental y desde ellos se refieren los casos más complicados a los centros y hospitales que mejor puedan atenderlos.



INVENTARIO DE LA INFRAESTRUCTURA PRO POBRE EN BOLIVIA



INFRAESTRUCTURA EN SALUD



El cuadro 1 muestra la distribución de las instalaciones de salud, por categoría y por departamento.

CUADRO 1						
TOTAL INFRAESTRUCTURA DE SALUD EN BOLIVIA						
	Centro de salud	Hospital básico	Hospital generalizado	Instituto especializado	Puesto de salud	Total
Bolivia	1.500	212	34	25	1.549	3.320
Chuquisaca	209	10	2	4	166	391
La Paz	339	40	6	10	295	690
Cochabamba	260	45	14	4	207	530
Oruro	96	9	3	-	97	205
Potosí	165	9	2	-	327	503
Tarija	86	16	2	1	108	213
Santa Cruz	234	71	4	6	217	532
Beni	85	9	1	-	93	188
Pando	26	3	-	-	39	68

Fuente: elaboración propia en base a datos del Ministerio de Salud.

La distribución geográfica de las instalaciones de salud no responde a la demanda. La razón por la que existe una inadecuada distribución de la infraestructura de salud es que ésta es construida no solamente por el Estado, sino también por entidades gestoras de regímenes de seguro social por delegación gubernamental. Estas últimas cuentan con infraestructura propia para uso de sus afiliados y son, después del Estado, la segunda administradora de hospitales generales. Adicionalmente las Iglesias, las Fuerzas Armadas, y organizaciones no gubernamentales sin fines de lucro poseen y administran instalaciones de salud.

INVENTARIO DE LA INFRAESTRUCTURA PRO POBRE EN BOLIVIA

→ INFRAESTRUCTURA EN SANEAMIENTO BÁSICO



El artículo 20 de la Constitución Política del Estado, aprobada mediante referéndum en enero de 2009, manda que *“Toda persona tiene derecho al acceso universal y equitativo a los servicios básicos de agua potable, alcantarillado, electricidad, gas domiciliario, postal y telecomunicaciones”* y que *“El acceso al agua y alcantarillado constituyen derechos humanos,...”*.

De acuerdo al Informe Regional sobre Desarrollo Humano 2010 del PNUD, se requiere de un importante esfuerzo para aumentar las inversiones públicas, especialmente para atender a los más pobres. De los tres servicios básicos que nos ocuparemos en esta, el agua es el de mayor cobertura, pero se observa que en diez años la atención a la población con menores ingresos ha subido apenas en 3,5 puntos porcentuales, y que ha desmejorado para la población del segundo quintil de ingresos.

CUADRO 2							
PORCENTAJE DE LA POBLACIÓN CON ACCESO A SERVICIOS BÁSICOS, POR QUINTIL DE INGRESOS							
AÑOS 1997 Y 2007							
Quintil de ingresos		Quintiles					Promedio (En porcentaje)
		1	2	3	4	5	
Agua	1997	58,0	81,1	86,3	87,9	93,6	82,0
	2007	61,5	80,5	87,3	90,3	90,1	82,8
Baño sanitario	1997	32,2	57,6	65,8	77,6	87,9	65,5
	2007	48,4	63,1	75,9	81,1	83,5	71,7
Drenaje	1997	9,5	25,2	31,7	37,4	52,2	32,3
	2007	15,2	30,1	37,9	42,8	55,6	37,8

Fuente: elaboración propia en base a datos del PNUD Informe Regional de Desarrollo Humano 2010.

INVENTARIO DE LA INFRAESTRUCTURA PRO POBRE EN BOLIVIA

INFRAESTRUCTURA EN ELECTRICIDAD



El sector de electricidad en Bolivia está constituido por el Sistema Integrado Nacional (SIN) y una serie de Sistemas Aislados (SA) más pequeños. El SIN está separado verticalmente, de manera que los generadores de electricidad le venden a los distribuidores y a los consumidores no regulados. Para el año 2009 la potencia instalada del SIN fue de 1.284,8 MW, y la generación bruta fue de 5.634,5 GWh que representó el 92,1 por ciento de la energía total producida en el país. Los SA están a cargo de empresas y cooperativas, y tenían en 2009 una potencia instalada de 244,2 MW, con una generación bruta de 484,6 GWh, representando el 7,9 por ciento restante

Las inversiones ejecutadas en el sector eléctrico en los últimos quince años han permitido mejorar la cobertura de este servicio a toda la población, aunque la población más pobre sigue presentando carencias que merecen atención prioritaria. De acuerdo con el PNUD, en 1997, el 34,3 por ciento de las personas en el quintil de ingresos más bajo tenía acceso a la electricidad; este porcentaje se ha elevado a 53,8 por ciento en 2007. En el caso de las personas en el segundo quintil, la cobertura ha mejorado de 74 por ciento a 76 por ciento.

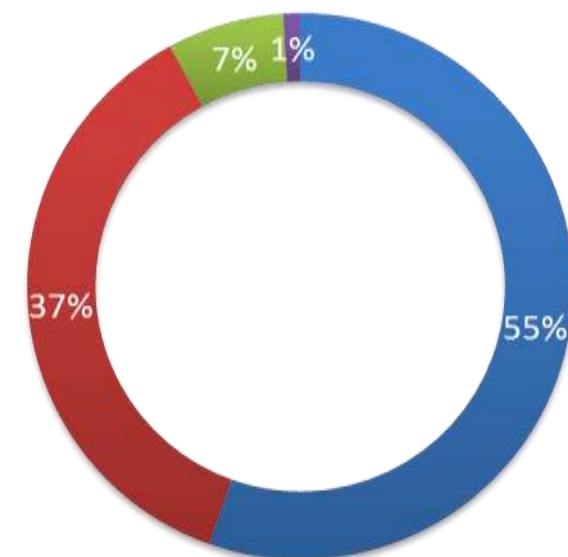


INVENTARIO DE LA INFRAESTRUCTURA PRO POBRE EN BOLIVIA

INFRAESTRUCTURA EN RIEGO

Según el Viceministerio de Riego existían, en el año 2000, 5.743 sistemas de riego en el país, de los cuales 248 no estaban en funcionamiento. De los 5.459 restantes, 5.350 se utilizan para la agricultura y 190 para la pecuaria. De los sistemas de riego destinados a la agricultura 626 eran sistemas familiares, y regaban un área menor a dos hectáreas. De los restantes 4.724:

El agua que alimentan los sistemas de riego proviene principalmente de fuentes superficiales. El 69 por ciento de la infraestructura de riego tiene como fuente los ríos de caudales estacionales e intermitentes y cursos inestables, el 19 por ciento utiliza embalses naturales y contruidos (lagunas y atajados), el 6 por ciento utiliza vertientes de pequeños caudales, y el 6 por ciento restante utiliza pozos de variada profundidad. Predomina el riego de superficie, siendo muy escasos los sistemas de riego por aspersión y localizados.



■ sistemas de riegos pequeños ■ sistemas de micro riego
■ sistemas medianos ■ sistemas grandes



INVENTARIO DE LA INFRAESTRUCTURA PRO POBRE EN BOLIVIA



INFRAESTRUCTURA EN TELEFONÍA



Los servicios de telefonía en el país han estado provistos por una empresa estatal, dos privadas de telefonía móvil y por 14 cooperativas de servicios de telefonía fija. El sector privado incursionó en este rubro a finales de los años ochenta, pero alcanzó una importancia capital, con la terminación del monopolio Estatal y el traspaso a la administración privada de la Empresa Nacional de Telecomunicaciones S.A. (ENTEL), en 1995.

La cobertura de este servicio ha aumentado considerablemente desde entonces. La Ley de Telecomunicaciones que rige el sector hizo posible que las inversiones se multiplicaran y consecuentemente mejorara la cobertura. El sector rural que no tenía acceso a la telefonía fija y dependía de servicios de radio-comunicación con los centros urbanos, se ha beneficiado parcialmente de los cambios tecnológicos que se han introducido al país y que le han permitido acceder a la telefonía móvil.



INVENTARIO DE LA INFRAESTRUCTURA PRO POBRE EN BOLIVIA

INFRAESTRUCTURA EN CAMINOS

El sistema de infraestructura vial en Bolivia se divide en tres grandes grupos:

RED FUNDAMENTAL

- competencia exclusiva del nivel central del Estado

RED DEPARTAMENTAL

- mientras que las redes departamentales son competencia de los gobiernos departamentales

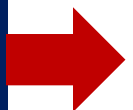
RED DE RUTAS Terciarias o Rurales

- son competencia de los gobiernos municipales



La red vial ha crecido sostenidamente los últimos veinte años, alcanzando los 80.887 kilómetros de caminos en 2008, prácticamente el doble de la longitud de caminos que se tenía en 1990 (ver cuadro 4). La longitud de los caminos pavimentados es la que más ha crecido (250 entre 1990 y 2008), seguida por la de los caminos de ripio (160 por ciento), y muy por detrás por la red de caminos de tierra (50 por ciento). La red departamental es la que más ha crecido (313 por ciento), seguida por la red fundamental (121 por ciento), mientras que la municipal sólo ha crecido en 37 por ciento.

INVENTARIO DE LA INFRAESTRUCTURA PRO POBRE EN BOLIVIA



INFRAESTRUCTURA EN CAMINOS

El Ministerio de Obras Públicas Servicios y Vivienda (MOPSV) es el órgano rector en materia de caminos. Tiene la atribución de formular, coordinar, promover y ejecutar las políticas y normas del sector. El Vice ministerio de Transportes, dependiente de este ministerio debe promover políticas y estrategias para la red vial fundamental, y supervisar y fiscalizar la planificación de construcción de carreteras de esta red. De acuerdo al Decreto Supremo que define la estructura organizativa del poder ejecutivo, el Vice ministerio debe además priorizar la integración comunitaria vecinal en el desarrollo de la infraestructura vial.



El otro actor importante del sector público es la Administradora Boliviana de Carreteras (ABC), que sustituye al antiguo Servicio Nacional de Caminos (SNC). Esta es una institución autárquica, bajo tuición del MOPSV, encargada de la planificación y gestión de la red vial fundamental, incluyendo la construcción, el mantenimiento, la conservación y la operación de esta red y sus accesos. Los recursos con los que cuenta la ABC comprenden principalmente las asignaciones del Tesoro General de la Nación, y los de la Cuenta Nacional de Carreteras.

FINANCIACIÓN Y ARREGLOS INSTITUCIONALES PARA MEJORAR LA INFRAESTRUCTURA VIAL QUE AYUDE A REDUCIR LA POBREZA

DESCRIPCIÓN DE LOS MUNICIPIOS POBRES

Existen dos fuentes principales de medición de la pobreza en Bolivia. La primera es el Censo de Población y Vivienda de 2001. La mayoría de los municipios tienen un porcentaje alto de población con necesidades básicas insatisfechas. Existen pocos municipios con una población no pobre importante. Los municipios menos pobres, son principalmente las capitales de departamento y los municipios que se encuentran en el eje central. La segunda fuente de información sobre pobreza es la Unidad de Análisis de Políticas Económicas (UDAPE).



La primera etapa de la metodología consiste en la estimación de un modelo de gasto en las encuestas de hogares. El error de estimación se descompone en dos partes, una parte relacionada con aspectos ocasionales y otra con errores idiosincráticos. En la segunda etapa los parámetros estimados en el modelo del error ocasional y la simulación de errores aleatorios se aplican a los datos del censo de población y vivienda, para obtener estimados del gasto de consumo en cada municipio (UDAPE, 2009). Con estos datos UDAPE calcula la familia de indicadores FTG (incidencia de la pobreza, severidad de la pobreza y brecha de la pobreza).

FINANCIACIÓN Y ARREGLOS INSTITUCIONALES PARA MEJORAR LA INFRAESTRUCTURA VIAL QUE AYUDE A REDUCIR LA POBREZA

DESCRIPCIÓN DE LOS MUNICIPIOS POBRES



En base a las anteriores mediciones UDAPE concluye que con la línea de pobreza moderada baja, la incidencia de pobreza para el censo del 2001 es del 56 por ciento, mientras que la pobreza con línea alta es del 71 por ciento. 44 por ciento. La brecha de la pobreza también es elevada (no sólo la pobreza está muy extendida, sino que los niveles de consumo de los pobres están muy por debajo de la línea de pobreza). La brecha de pobreza promedio es de 0,24 con línea baja y de 0,32 con línea alta. UDAPE ha generado además mapas de pobreza, encontrando que la pobreza está distribuida sistemáticamente en algunas regiones y municipios.

Con la línea de pobreza baja los municipios menos pobres son Cochabamba y Santa Cruz de la Sierra, con una incidencia de 19,7 y 22,3 respectivamente. Con la línea de pobreza alta Cochabamba sigue siendo el municipio con menor incidencia de pobreza (43 por ciento), pero Santa Cruz ocupa el cuarto lugar (48,8 por ciento). Como destaca UDAPE, existen algunos municipios con relativa baja incidencia de la pobreza que no son capitales de departamento, como el municipio de Colcapirhua, que tiene una incidencia de 26,1 cuando se utiliza la línea de pobreza baja.

FINANCIACIÓN Y ARREGLOS INSTITUCIONALES PARA MEJORAR LA INFRAESTRUCTURA VIAL QUE AYUDE A REDUCIR LA POBREZA

CAMINOS Y POBREZA EN BOLIVIA

Con datos sobre las carreteras provenientes del Instituto Geográfico Militar (IGM) se ha calculado un indicador de densidad de caminos, dividiendo los kilómetros de caminos entre la superficie de los municipios. La densidad promedio de caminos en los municipios de Bolivia es de 0,12 kilómetros por kilómetro cuadrado. Si distinguimos la densidad de caminos por región, el altiplano es la región donde los municipios tienen en promedio una mayor cantidad de caminos por kilómetro cuadrado (0,143), en segundo lugar se sitúan los valles (0,106) y por último los llanos (0,094).



Cuando se utiliza al NBI como el indicador de pobreza todas las variables son significativas y poseen el signo correcto. En particular una mayor densidad de caminos está asociada a menor pobreza, y una mayor distancia a la red fundamental (que vincula las capitales de departamento) está asociada a mayor pobreza. Cuando utilizamos el conjunto de indicadores de pobreza FTG analizamos la relación entre el consumo de las familias y la red vial. En estos casos la densidad de caminos es significativa y tiene el signo esperado; una mayor densidad de carreteras está asociada a una menor incidencia, severidad y brecha de la pobreza.

FINANCIACIÓN Y ARREGLOS INSTITUCIONALES PARA MEJORAR LA INFRAESTRUCTURA VIAL QUE AYUDE A REDUCIR LA POBREZA

DISPONIBILIDAD DE RECURSOS EN LOS MUNICIPIOS POBRES



La disponibilidad de recursos ha sido una de las limitantes más importantes para la construcción de caminos. Adicionalmente, las necesidades de inversión en este sector son de grandes proporciones. Además, de acuerdo con la Ley que rige a las autonomías municipales, los municipios tienen bajo su responsabilidad el financiamiento, construcción y mantenimiento de los caminos vecinales y muchos de los caminos que serían necesarios construir para ayudar a combatir la pobreza tienen esa característica, porque vinculan a poblaciones cercanas de un mismo municipio o cumplen con la función de enlazar sus rutas con las redes principales de carreteras

Directo a los Hidrocarburos (IDH); un tercio de los ingresos municipales proviene de esta fuente. En los departamentos productores de hidrocarburos, los ingresos por este concepto pueden llegar a ser más de la mitad de las recaudaciones de algunos municipios. Los recursos propios que recaudan los municipios por impuestos que son de su dominio (el impuesto a los inmuebles, a los vehículos y a las transferencias de estos bienes, además de tasas y patentes que requieren aprobación legislativa) apenas contribuyen, siempre en términos de promedio, con una cuarta parte de todos los ingresos municipales.



FINANCIACIÓN Y ARREGLOS INSTITUCIONALES PARA MEJORAR LA INFRAESTRUCTURA VIAL QUE AYUDE A REDUCIR LA POBREZA



INVERSIÓN EN INFRAESTRUCTURA VIAL

La inversión pública es una actividad transversal a varios de los sistemas que define la ley: los recursos para la inversión se consignan en el sistema de presupuestos, el financiamiento de la inversión debe conformar las normas de tesorería y crédito público, y, en su ejecución, la inversión está sujeta a las normas de los demás sistemas, en particular a los de contabilidad, de programación de operaciones y de adquisiciones.

Las recomendaciones en cuanto al contenido de los estudios de demanda y oferta, así como las consideraciones que deben tenerse en cuenta respecto del impacto del proyecto en la producción agrícola y las demás externalidades que deben considerarse al computar los beneficios y costos en la evaluación económica del proyecto, parecen conformar criterios generalmente aceptados en la materia.

Sin embargo habría que observar dos aspectos:

- 1** Es que en la metodología planteada no existen referencias específicas a otras formas en las que el proyecto podría contribuir a la reducción de la pobreza.
- 2** El otro aspecto que debe mencionarse es que aun mejorándose la guía para la formulación y evaluación de proyectos en Bolivia, se ha descuidado la capacitación del personal que debería estar encargado de esta tarea.

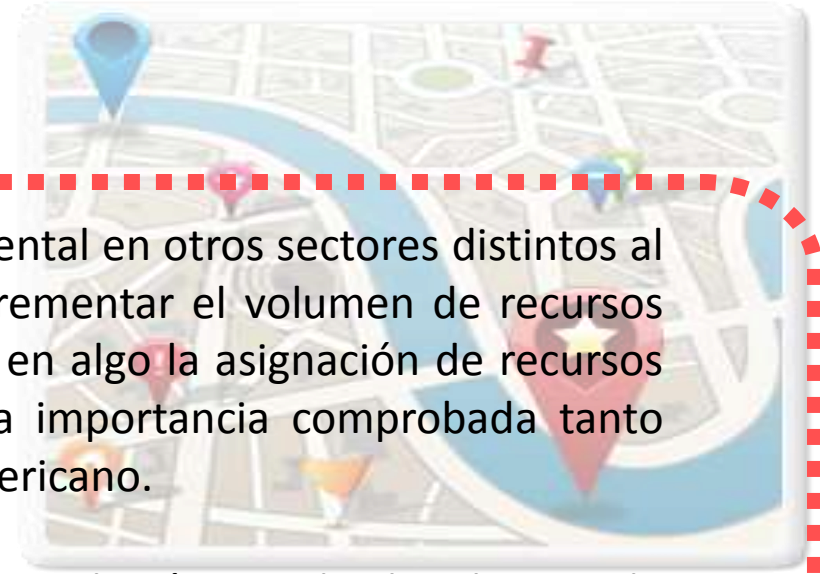
Esto es especialmente cierto en los municipios más pobres. Si bien hay una obligación concurrente de las prefecturas para suplir algunas de estas deficiencias, es también evidente que en esas instancias se tropieza con casi las mismas dificultades.

FINANCIACIÓN Y ARREGLOS INSTITUCIONALES PARA MEJORAR LA INFRAESTRUCTURA VIAL QUE AYUDE A REDUCIR LA POBREZA

EL SISTEMA DE INVERSIÓN PÚBLICA

Los planes de inversión de los gobiernos central y departamental en otros sectores distintos al de infraestructura vial sugieren que es reducido el espacio para incrementar el volumen de recursos hacia la construcción de carreteras. Es posible, sin embargo, mejorar en algo la asignación de recursos hacia determinados proyectos, aunque muchos de ellos tienen una importancia comprobada tanto desde el punto de vista del interés nacional como el del interés sudamericano.

Para Bolivia tiene un valor estratégico importante facilitar el tránsito desde el Este de Sudamérica hacia el Pacífico. Las rutas que pasan por Bolivia son las más cortas para muchos centros regionales de producción, aunque existen alternativas que no transcurren por territorio boliviano y que serían encaradas en caso que Bolivia no logre hacer su parte en los esfuerzos de integración de la infraestructura regional. No cabe duda que si Bolivia concretara algunos de estos proyectos, éstos tendrían externalidades significativas en muchas regiones en las que predomina la pobreza. La cuestión será entonces acercar esas regiones a las carreteras que se van construyendo y para ello el apoyo municipal puede ser importante.



FINANCIACIÓN Y ARREGLOS INSTITUCIONALES PARA MEJORAR LA INFRAESTRUCTURA VIAL QUE AYUDE A REDUCIR LA POBREZA

EVALUACIÓN DE LOS FONDOS DE GARANTÍA EXISTENTES EN EL PASADO

El proceso de descentralización, que se inició en Bolivia mediante la ley de Participación Popular de 1994, transfirió una serie de recursos y obligaciones de gastos a los municipios.

Este plan consistió en la **reprogramación de la deuda acumulada y el acceso a fondos de financiamiento para el pago de la deuda a proveedores privados.**

En contrapartida los municipios que se acogían a este programa debían establecer un Fondo de Garantía, que consistía en un fondo de fideicomiso, al que se destinaban parte de los recursos de coparticipación tributaria. Mientras durase este programa se prohibió la constitución de otros fondos de garantía.



POLÍTICAS PÚBLICAS PARA RETIRAR BARRERAS A LOS CAMINOS DE LOS POBRES

LA PLANIFICACIÓN Y LA PARTICIPACIÓN DE LOS DIRECTAMENTE BENEFICIADOS

En Bolivia no existe un sistema de planificación que integre los planes y proyectos municipales con los planes y proyectos de los departamentos y de estos con el nivel nacional. Las normas al respecto hacen referencia a la necesidad de una debida coordinación en el proceso de formulación de planes de desarrollo, sin embargo, en los hechos, ésta se deja a la voluntad política de los actores involucrados en cada caso.

En consecuencia se sugiere elaborar un Plan Maestro de Caminos para Erradicar la Pobreza, emulando el Plan Maestro de Carreteras que por más de tres décadas, y con las debidas actualizaciones, ha servido en Bolivia como una guía efectiva para las decisiones de inversión en la red fundamental de carreteras.

Este plan debería contener una guía para la formulación y evaluación de proyectos incorporando metodologías y criterios para medir el impacto de los proyectos en la reducción de la pobreza. Como es usual en estos casos, se abarcarían las fases de pre-inversión e inversión, pero también el mantenimiento de caminos.

El contenido principal de este Plan debería ser la identificación de los caminos vecinales que vinculen a las poblaciones más pobres con la red fundamental de carreteras y con zonas de mayor actividad comercial y de servicios.



POLÍTICAS PÚBLICAS PARA RETIRAR BARRERAS A LOS CAMINOS DE LOS POBRES

UNIDAD DE ELABORACIÓN, CONTRATACIÓN Y GESTIÓN DE PROYECTOS E INFRAESTRUCTURA

Uno de los obstáculos a la concreción de infraestructura en los municipios más pobres es la escasez de personal calificado para realizar tareas como las de formular, evaluar, licitar y supervisar proyectos de inversión. Se sugiere la creación de entes ejecutores regionales (que por ejemplo atiendan a los municipios de dos o tres departamentos/regiones colindantes), y que cuenten con el personal capacitado para realizar las tareas antes citadas.



FONDOS MULTIMUNICIPALES



Una de las conclusiones que se obtienen de los resultados empíricos de este trabajo es que los municipios que están más cerca de la red fundamental son también los municipios con menor pobreza extrema. Esto tiene la implicación de que la construcción de caminos que mejoren el acceso a la red fundamental puede reducir la pobreza extrema.

POLÍTICAS PÚBLICAS PARA RETIRAR BARRERAS A LOS CAMINOS DE LOS POBRES

REVALORIZAR LA CAPACIDAD FINANCIERA MUNICIPAL

La escasa utilización de la capacidad financiera real de los gobiernos locales, incluido su potencial de apalancamiento financiero acudiendo a entidades de financiamiento multilateral o bilateral, o al mercado de capitales doméstico, podría ser aprovechada mejor, a partir de las normas de endeudamiento para los gobiernos sub-nacionales que bien puestas en práctica y complementadas con regulaciones claras sobre las emisiones públicas de deuda y sus garantías, pueden aumentar los fondos disponibles para las inversiones en caminos y al mismo tiempo prevenir episodios de sobreendeudamiento que debiliten la solvencia de los entes deudores.



3. POLÍTICAS PÚBLICAS PARA RETIRAR BARRERAS A LOS CAMINOS DE LOS POBRES

3.5 RIESGO DE NO PAGO DE LAS OBRAS PÚBLICAS Y MECANISMOS DE GARANTÍA



Uno de los factores que influye en aumentar los costos de las obras de infraestructura en Bolivia es que en muchos casos las empresas ajustan sus propuestas de precios por un factor que les da cierta compensación por los retrasos que deben experimentar en el cobro de las planillas de avance de las obras que ejecutan.



Existe el riesgo de que las obras se paralicen porque la entidad que hizo la contratación en un año determinado no cuenta con el presupuesto suficiente al año siguiente. Existen también demoras injustificadas que pueden dar pie a cobros irregulares para acelerar los pagos.

Por todas estas razones se debería establecer un mecanismo de garantía e inclusive un fondo de pago de las obras contratadas, con criterios estrictos de evaluación para acceder a él. Este fondo se alimentaría con la asignación de un porcentaje de los recursos de coparticipación tributaria que le corresponde a cada municipio y que por ley deben gastarse en un 85 por ciento en inversiones.

3. POLÍTICAS PÚBLICAS PARA RETIRAR BARRERAS A LOS CAMINOS DE LOS POBRES

3.6 MECANISMO DE PARTICIPACIÓN PRIVADA

En Bolivia se dan casos de empresas agrícolas, mineras, forestales y petroleras que deben construir sus propios caminos para acceder a las zonas donde tienen sus operaciones y, además, estas mismas empresas realizan inversiones de apoyo a las comunidades en las que trabajan, muchas veces como obras de asistencia, pero también como obras que forman parte de sus acciones de responsabilidad social empresarial.



En donde sea posible, se sugiere crear un mecanismo de incentivo tributario por el cual las empresas privadas que tienen inversiones en zonas de pobreza, puedan realizar inversiones que vayan más allá de servir sus propios intereses

Estas inversiones deberían contar con la evaluación económica y social que justifique el incentivo que reciban. Con las variantes del caso, este mismo modelo puede seguirse para la ejecución de inversiones en otras áreas de infraestructura, por ejemplo riego, electrificación e inclusive salud y educación



A horizontal teal banner with the word "CONCLUSIONES" in white, bold, sans-serif capital letters. The banner is flanked by two large, light orange semi-circles that together form a full circle behind it.

CONCLUSIONES

Adicionalmente, no se cuenta con un programa plurianual de inversiones, y la elección de las carreteras a construirse no incorpora la evaluación del posible impacto sobre los municipios.

Es necesario considerar en el diseño de los caminos de la red fundamental elementos para que los municipios puedan acceder a esta red, así como evaluar el beneficio para estos municipios al momento de planificar su propia red vial. Para mejorar el desarrollo de caminos que alivien la pobreza es necesario identificar esos caminos de manera explícita en un plan maestro de inversiones en caminos para erradicar la pobreza.

Gran parte de las restricciones de los municipios para la inversión en caminos que los vinculen con la red fundamental proviene de sus limitaciones técnicas y de recursos humanos. Municipios pobres, alejados de las capitales de departamento, tienen pocas posibilidades de atraer recursos humanos importantes como para poder generar proyectos de inversión en caminos. Más aún, dado que los caminos de muchos municipios benefician a otros en su conexión con la red fundamental, es posible que soluciones descentralizadas no sean las soluciones óptimas.

Las mancomunidades, instituciones que se han ideado para solucionar este tipo de problemas no han funcionado en la medida que se esperaba para la construcción de caminos. Por ello se plantea la creación de entes ejecutores regionales para formular, evaluar, licitar y supervisar los proyectos de inversión en caminos. Una propuesta complementaria a la anterior es la formación de fondos multimunicipales mediante los cuales varios municipios pueden emprender la financiación de rutas que los vinculen a la red fundamental de una mejor manera. Dado que los problemas de coordinación han resultado importantes para este tipo de soluciones (de hecho no existen iniciativas como esta entre los municipios) es posible que la formación de estos fondos requiera de un incentivo desde el nivel central del Estado. Estos fondos pueden además aprovechar la experiencia de los Fondos de Garantía de la década pasada, o de las cuentas de previsión actuales, que han logrado reducir el costo de financiación de las inversiones municipales.