Proyecto de Reconstrucción del Tramo Mairana-Bermejo

Anexo Técnico BO-L1186

Integración Económica

**Resumen Ejecutivo**

El transporte terrestre es el principal modo utilizado para el movimiento de carga y pasajeros en Bolivia. Según estimaciones del BID y del Banco Mundial alrededor del 80% del tráfico del país se realiza por vía terrestre. A pesar de la importancia del transporte terrestre en la economía boliviana, el país enfrenta importantes deficiencias en cuanto a la cobertura, calidad, capacidad y conectividad de sus redes de transporte ante lo cual, la inadecuada infraestructura de transporte representa una barrera para la atracción de inversión extranjera y la inserción de los productos bolivianos en cadenas de valor global, debido a los costos de transporte y logística más altos. Adicionalmente las deficiencias existentes en la infraestructura de transporte representan un obstáculo para continuar avanzando en la agenda de integración económica de Bolivia a los mercados regionales y globales y al mismo tiempo limita la evolución de las principales iniciativas de integración regional a las cuales Bolivia pertenece.

El Proyecto de Reconstrucción del Tramo Mairana-Bermejo (BO-L1186) tiene como objetivo contribuir a la mejora de la productividad y la integración nacional y regional de Bolivia mediante inversiones en infraestructura que mejoren la eficacia del transporte nacional. Concretamente, de acuerdo a la Matriz de Resultados de la operación, las inversiones nacionales para mejorar la infraestructura física de los tramos de la operación (tomando como muestra el tramo Mairana-Bermejo), impactarán positivamente en la integración regional y global debido a que la reducción de los tiempos de viaje promedio y la reducción de los costos de operación vehicular; contribuirá a aumentar la competitividad sistémica de la economía beneficiando la comercialización a nivel regional y global de los principales productos de exportación de Bolivia y también reduciendo los costos de importación de bienes necesarios para la economía Boliviana.

1. **Introducción.**
	1. Bolivia es un país con condiciones de mediterraneidad, diversa topografía y alta dispersión geográfica de su población[[1]](#footnote-1) y de su base económica[[2]](#footnote-2). La infraestructura de transporte tiene importancia estratégica a nivel nacional ya que permite la articulación socioeconómica del país a nivel interno y a nivel regional. Dada la posición estratégica que ocupa Bolivia en el centro del continente sur, se constituye en paso obligado de las principales rutas de integración física con el resto de regiones suramericanas.
	2. En el Índice de Competitividad Global del Foro Económico Mundial, para el año 2016, Bolivia ocupó el puesto número 117[[3]](#footnote-3) de un total de 140 economías. Si bien el índice de Competitividad Global mide diversos aspectos de relevancia económica, política y social, en el pilar que se enfoca exclusivamente en el estado y la calidad de la infraestructura económica; Bolivia se encuentra en la posición número 107, señalando las deficiencias en infraestructura vial como uno de los principales factores que afectan la competitividad del país.
	3. La inversión en infraestructura productiva favorece al crecimiento económico y al desarrollo, así mismo, la inversión en infraestructura de transporte, es clave para aumentar la conectividad proporcionando efectos positivos en la movilidad de los bienes, servicios y factores de producción. En tal sentido, las intervenciones dirigidas a aumentar la cobertura, calidad, capacidad y conectividad de las redes y sistemas de transporte; propician las condiciones para un mayor movimiento de personas, bienes, ideas y servicios, permitiendo un mejor y más confiable acceso a mercados y oportunidades que aumenten la calidad de vida de las personas.
	4. A pesar de su relevancia económica y estratégica, las inversiones y el financiamiento al sector son bajos en la mayoría de países de la región. Una serie de estudios concluyen que la región de América Latina y el Caribe (ALC) necesita invertir al menos el 5% del PIB en infraestructura durante un período de tiempo prolongado para aumentar las tasas de crecimiento económico de manera sostenible. Para el caso de Bolivia, la inversión en infraestructura promedio como porcentaje del PIB para los años 2008-2015 fue de 4.6%[[4]](#footnote-4). Lo anterior denota un nivel de inversión en infraestructura que es inferior al mínimo requerido para la región, pero que está por encima del promedio regional de 2.6% observado para América Latina y el Caribe en el mismo período de análisis.
	5. En el presente documento se analiza el Proyecto de Reconstrucción del Tramo Mairana-Bermejo (BO-L1186), exponiendo los argumentos que explican cómo dicho proyecto contribuye a la integración de Bolivia a nivel regional y global, validando por tanto su alineación con el desafío regional de Integración Económica planteado en la Estrategia Institucional del Banco (EIB) 2010-2020 (GN-2788-5). El documento está organizado de la siguiente manera. En la sección número II, se describe la coyuntura global a fin de entender el contexto y la importancia de la integración regional tanto para los países de la región como para Bolivia, seguidamente se describe el contexto regional y el estado de la integración física en el marco del proceso de integración suramericano haciendo énfasis en el caso particular de Bolivia. En la sección número III se presentan los argumentos cualitativos y cuantitativos que demuestran que la operación contribuye a mejorar la integración física y económica del país. Finalmente, en la sección número IV se valida la alineación de la operación con el Desafío de Integración Económica de acuerdo con la EIB y con la Estrategia Sectorial del Banco de Apoyo a la Integración Competitiva, Regional y Global (GN-2564-4).
2. **Infraestructura e Integración Económica**

**Contexto Global**

* 1. En un entorno globalizado como el actual, los choques económicos provenientes de los países con los cuales América Latina y el Caribe mantiene importantes vínculos económicos impactan en las economías de los países y en el contexto regional en general. El año 2016 fue un año de caída del crecimiento económico global sobre todo para las economías avanzadas. De acuerdo a estimaciones del Fondo Monetario Internacional (FMI), las perspectivas para el año 2017 son de leve recuperación económica denotando que la actividad económica global sigue siendo baja.
	2. Con respecto a la situación del comercio global, de acuerdo a la última publicación del Banco Interamericano de Desarrollo (BID); los valores del comercio mundial disminuyeron en aproximadamente un 20% entre 2014 y 2016, y solo han aumentado marginalmente a partir de su punto más bajo en enero de ese año. Lo anterior se puede constatar en los datos del FMI, en los cuales se observa que las tasas de crecimiento tendencial de los volúmenes de comercio global hasta finales del 2016 son claramente negativas. Para el año 2017 y 2018, el FMI pronostica un aumento del volumen del comercio global de bienes y servicios, sin embargo, dicho crecimiento es bajo (3.8% para 2017) en comparación con el crecimiento promedio anual de 7.1% observado para los años 1999-2006 anteriores a la crisis, y sujeto a importantes incertidumbres relacionadas al posible aumento de las restricciones de la política comercial y global establecidas por parte de las economías avanzadas, lo que podría afectar principalmente al comercio y a los flujos migratorios mundiales.

**Contexto Regional,**

* 1. En el contexto internacional actual de bajo crecimiento económico global, el estado de la integración económica regional de los países de América Latina y el Caribe cobra vital importancia. En el *Informe macroeconómico de América Latina y el Caribe 2017; Caminos para crecer en un nuevo mundo comercial,* el Banco Interamericano de Desarrollo, basándose en el análisis de los shocks externos relacionados a los fenómenos que afectan el flujo de recursos de las economías (como los precios internacionales de las materias primas, la demanda mundial de bienes y servicios y la tasa de interés de EEUU), la situación interna de los países de América Latina y el avance en el desarrollo de los mercados regionales, establece que; independientemente del escenario comercial predominante, la región sólo puede ganar con un mercado interno más fuerte, más eficiente y plenamente integrado. La incertidumbre relacionada al posible aumento de las restricciones de la política comercial global establecidas por parte de las economías avanzadas y el probable entorno negativo para los nuevos tratados comerciales globales se suma a los motivos por los que los países deben pasar a la acción en la agenda de integración regional.
	2. Bolivia ha tenido una participación activa en los procesos de integración suramericana, existiendo una clara decisión del Gobierno de Bolivia (GdB) de promover la integración económica del país en diversas iniciativas regionales. En el Plan de Desarrollo Económico y Social 2016-2020 se establece como prioridad de la política gubernamental; el fortalecimiento de la integración regional, estableciendo una serie de metas enfocadas al desarrollo de la integración física a través de inversiones para la construcción, mejoramiento y mantenimiento de la infraestructura en los diferentes modos de transporte relevantes para la economía boliviana.
	3. En relación a la participación en los procesos de integración de Suramérica, Bolivia es miembro de la Unión de Naciones Suramericanas (UNASUR). Dentro de esta iniciativa y en particular de su Consejo de Infraestructura y Planificación (COSIPLAN), Bolivia es parte del Foro técnico para la planificación y desarrollo de la infraestructura del territorio suramericano a través de la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA)[[5]](#footnote-5). Por el territorio Boliviano discurren 5 (de los 9) Ejes de Integración y Desarrollo[[6]](#footnote-6), demostrando así una alta importancia relativa del país en el progreso de la Iniciativa[[7]](#footnote-7). Adicionalmente, Bolivia es miembro de la Comunidad Andina (CAN)[[8]](#footnote-8) y se encuentra en proceso de adhesión al Mercado Común del Sur (MERCOSUR)[[9]](#footnote-9). La participación de Bolivia en estas iniciativas, le otorgan un marco de oportunidades para incrementar la competitividad de su economía, sin embargo, lo anterior se encuentra sujeto a importantes retos domésticos relacionados al desarrollo de la infraestructura productiva que le permita lograr una efectiva inserción a los mercados regionales y globales[[10]](#footnote-10).
	4. La participación del comercio de Bolivia en las principales iniciativas de integración del cono sur ha tenido una tendencia creciente. En 2015, las exportaciones de Bolivia a la zona económica del MERCOSUR representaron el 45% del valor de las exportaciones totales, mientras que las exportaciones hacia la CAN representaron el 11% de las mismas (Ver Figura No. 1). Con respecto a las importaciones, el 29% tienen como origen el MERCOSUR y 9% tienen de origen la CAN. El peso relativo en el valor del comercio regional de Bolivia a estas zonas económicas es significativo, ya que representa más de la mitad del destino de las exportaciones totales. Los principales productos de exportación de Bolivia según su importancia en el valor total para el año 2015 hacia el MERCOSUR fueron; el gas natural (94.09%), bananas frescas (0.91%) aceites crudos de petróleo (0.68%) y leche y nata (0.47%). Para CAN, los principales productos exportados por su importancia en el valor total fueron; derivados de la soya (72.81%) seguido en importancia por el alcohol etílico (3.23%), aceite crudo de girasol (2.75%) y leche (2,7%)[[11]](#footnote-11).
	5. Con respecto al comercio bilateral, Brasil se ha constituido en el principal destino de las exportaciones de Bolivia, resaltando que las exportaciones realizadas a Brasil tienen lugar en el marco del MERCOSUR (Ver Figura No. 2). En el año 2015, las exportaciones hacia Brasil representaron el 38% del valor de las exportaciones totales, seguido en orden de importancia por Argentina con el 23% y Estados Unidos ocupa el tercer lugar en comercio bilateral con el 17% del valor de las exportaciones totales. En relación a la estructura de las importaciones, el principal país de origen de las importaciones de Bolivia para el año 2015 fue China con 28% de importancia, seguido de Brasil con el 26% y Argentina con el 19%.

Figura No. 1. Exportaciones de Bolivia hacia las iniciativas regionales de CAN y MERCOSUR

Porcentaje de participación en el valor de las exportaciones totales 2006-2015.

*Fuente: Elaboración Propia en base a Instituto Nacional de Estadísticas INE.*

Figura No. 2. Comercio Bilateral de Bolivia en el año 2015.

Porcentaje de participación en el valor de las exportaciones totales.



 *Fuente: Elaboración Propia en base a Instituto Nacional de Estadísticas INE.*

* 1. A pesar de los grandes avances del MERCOSUR y de la CAN en materia de integración económica regional, la interdependencia regional medida por el grado de comercio intrarregional,[[12]](#footnote-12) es bajo en comparación con las proporciones de comercio intrarregional de otras regiones del mundo con iniciativas de integración más avanzadas. Como se puede observar en la Figura No.3, el comercio intrarregional no solo es bajo para MERCOSUR y CAN, sino que tampoco ha experimentado variaciones significativas a lo largo de los años, siendo el porcentaje de comercio intrarregional para los últimos 10 años de 14.2 por ciento para MERCOSUR y 8.4 por ciento para la CAN. Lo anterior sugiere que el estado de la integración de las economías pertenecientes a estas iniciativas, es bajo y que se requieren de acciones concretas que impacten positivamente en la integración económica regional y global incrementando el intercambio de bienes y servicios y también los flujos de personas y de capitales entre los países de la región.
	2. Para lograr el objetivo anterior, la infraestructura de transporte desempeña un rol determinante en la competitividad sistémica de la economía debido a la incidencia directa que tiene en los costos de transporte, los que a su vez son un determinante de los precios finales de los bienes transables y no transables, destacando que altos precios en estos tipos de bienes significan pérdida de competitividad en relación con el resto de competidores globales. Teniendo en cuenta el mecanismo por el cual la infraestructura de transporte incide en la competitividad, es importante resaltar que empíricamente se observa que los flujos comerciales de una economía son altamente sensibles a los costos de transporte (Krugman y Livas, 1996), con lo cual menores costos de transporte significan efectos positivos en el comercio interno y externo de un país[[13]](#footnote-13).

Figura No. 3. Evolución del Comercio Intrarregional.

Porcentaje del comercio intrarregional en el comercio total 2000-2015

*Fuente: Elaboración Propia en base a información de World Trade Organization, International Trade Statistics.* [www.wto.org/statistics](http://www.wto.org/statistics)

**Contexto Nacional**

* 1. El grado de apertura comercial de Bolivia medido a través del ratio de comercio total/PIB[[14]](#footnote-14) se situó en 44% en el año 2015. Este indicador, nos permite determinar la importancia relativa del comercio internacional en la economía de un país, y al mismo tiempo nos da una noción de qué tan vulnerable es el país a los choques externos provenientes de otras economías o a contagio por crisis sistémica. En el caso de Bolivia, se observa que el grado de apertura al comercio internacional es alto y que la composición de dicho comercio está orientada fundamentalmente hacia países de la región suramericana a través de las principales iniciativas de integración regional a las cuales pertenece. Lo anterior sugiere que intervenciones orientadas a aumentar la competitividad de Bolivia, tenderán a intensificar la propensión del país de comerciar fundamentalmente con países de la región, siempre que la demanda externa de bienes bolivianos se mantenga constante[[15]](#footnote-15). Del mismo modo, la alta integración de Bolivia a los mercados regionales denota que la proximidad y la conectividad importan para Bolivia en el sentido de la relevancia para la integración de las principales regiones productoras de bienes y servicios con los puntos de exportación.
	2. Es importante resaltar que, a pesar de la buena inserción de Bolivia a los procesos de integración regional, la concentración regional de las exportaciones es elevada ya que solo 22 de los municipios fueron capaces de exportar, y los ocho primeros concentraron el 77.2% del volumen de exportaciones del país en 2015 (Ver Figura No. 4). Lo anterior es consecuencia del escaso desarrollo de la competitividad de la economía boliviana determinado por factores de orden interno sobre los cuales se puede actuar o intervenir. Algunos de los factores internos fundamentales es el mal estado de la infraestructura física y de servicios, así como también la falta de inversión en infraestructura física lo cual limita el crecimiento y el aumento de la productividad sistémica de la economía boliviana (ALADI, 2003). El incremento de la conectividad territorial al interior del país permitiría desconcentrar la procedencia de las exportaciones dando mayores oportunidades a nuevas municipalidades de exportar.

Figura No. 4. Participación en el valor de las exportaciones de Bolivia por departamentos en el año 2015.

*Fuente: Elaboración Propia en base a INE.*

* 1. Bolivia cuenta con una infraestructura de transporte y comunicaciones limitada, lo cual ha condicionado significativamente las oportunidades de crecimiento y desarrollo del país. Una de las mayores dificultades que tiene el sector productivo es la insuficiente infraestructura de transporte en todas sus modalidades: terrestre, ferroviario, aéreo y fluvial (ALADI, 2003). La deficiente calidad de la infraestructura existente en el país se debe en parte al resultado de años de falta de inversión y debilidad institucional. Adicionalmente, dada su condición de mediterraneidad, los productos bolivianos recorren mayores distancias para acceder a sus consumidores. En el caso particular de las importaciones de bienes intermedios y de capital, vitales para la producción interna, el efecto del costo doméstico de transporte supone un incremento en los costos de producción[[16]](#footnote-16).
	2. En Bolivia existen 5 corredores estratégicos de la Red Vial Fundamental (RVF)[[17]](#footnote-17) que destacan por su rol como ejes de integración económica (Ver Figura No.5). El estado de dichos corredores es fundamental para el comercio regional y para el desarrollo económico de Bolivia. En 2015 el 61% del volumen de las exportaciones (excluyendo hidrocarburos) y más del 88% del volumen de las importaciones se movilizaron por carreteras mostrando una alta dependencia hacia este tipo de transporte, adicionalmente estos corredores son fundamentales para la vinculación de las principales zonas de producción y consumo en Bolivia, así como también para el funcionamiento de las cadenas de valor.
	3. En relación a otros modos de transporte, el transporte ferroviario es de relevancia estratégica para Bolivia, como se observa en la Figura No. 6, para el año 2015, el 24% de las exportaciones y el 7% del total de las importaciones sin incluir hidrocarburos, se realizó a través de esta modalidad de transporte, previéndose que la participación del transporte ferroviario aumente para el año 2020. Con respecto al resto de modalidades de transporte, la participación del transporte fluvial y aéreo en el comercio exterior de Bolivia es bajo, sin embargo, existe mucho potencial para que Bolivia explote estas modalidades de transporte, así como también continúe desarrollando el transporte multimodal el cual es fundamental importancia para el país.

Figura No. 5. Corredores de la Red Vial Fundamental Boliviana



*Fuente:* Administradora Boliviana de Carreteras (ABC)

Figura 6. Participación de las exportaciones de Bolivia por modalidad de transporte excluyendo hidrocarburos. Años 2010-2015

*Fuente:* Instituto Nacional de Estadísticas (INE) de Bolivia.

* 1. Como se mencionó anteriormente, existe una relación inversa entre exportaciones y costos internos de transporte, con lo cual las políticas diseñadas para reducirlos pueden tener un impacto significativo en las exportaciones, particularmente en áreas donde el acceso a los puertos es más costoso. Dicha relación es corroborada para los 5 países analizados en el estudio realizado por el BID, *“Muy lejos de Exportar”* en el cual se establece que las mejoras en infraestructura representan un impacto positivo y significativo en las exportaciones de los cinco países objeto de estudio (Brasil, Chile, Colombia, México y Perú). Para el caso de un país andino, se estima que una reducción del 1% en los costos de transporte se asocia con un incremento del 2.9% en el número de productos exportados[[18]](#footnote-18).
	2. En el mismo sentido, es factible que las mejoras en la red vial también tengan un impacto positivo sobre la probabilidad de exportar de los municipios. De acuerdo a las estimaciones realizadas por el BID para los países de la Alianza Pacífico, la probabilidad de exportar de los municipios se incrementaría en hasta un 5,9% (no específico por destinos) como respuesta a una reducción de los costos de transporte. Para el caso de Bolivia, el aumento de la probabilidad de exportar de los municipios como consecuencia de las intervenciones orientadas a reducir los costos de transporte, significarían una importante contribución a la desconcentración de las exportaciones en pocos municipios, traduciéndose en una mejor distribución subnacional de los beneficios del comercio exterior y la integración regional.
1. **Aspectos generales de la operación en términos de integración regional**
	1. El Proyecto de Reconstrucción del Tramo Mairana-Bermejo (BO-L1186) tiene como objetivo general contribuir a la productividad y a la integración nacional y regional de Bolivia. El objetivo específico, es contribuir a mejorar el nivel de servicio a través de la construcción, rehabilitación y mejoramiento de los corredores viales de la Red Vial Fundamental (RVF) que resultan en la reducción de costos de operación vehicular y reducción de tiempos de viaje. Asimismo, el proyecto busca promover la mejora de la eficiencia en el gasto público sectorial, apoyando la gestión integral de los activos viales, que supone la incorporación de las obras ejecutadas a sistemas de gestión de mantenimiento vial y el fortalecimiento de capacidades en la ABC.
	2. Igualmente, el proyecto reforzará las acciones que se han llevado a cabo a través de los programas de Infraestructura Vial de Apoyo al Desarrollo y Gestión de la Red Vial Fundamental I y II (BO-L1095 y BO-L1102)[[19]](#footnote-19), actualmente en ejecución. Estos programas muestran avances significativos en términos de consolidación de los corredores de exportación de Bolivia a puertos del Pacífico en Perú. Incluyen la construcción de 84 km de carreteras sobre el corredor este-oeste, y la rehabilitación de más de 350 km en los departamentos de La Paz y Santa Cruz. En relación a la etapa III del proyecto, la muestra representativa de la operación está compuesta por el tramo Mairana - Bermejo de 58km de longitud que se encuentra en una región sub andina (elevación del tramo entre 900m y 1850m). El tramo fue construido en la década de los años cincuenta y actualmente el pavimento se ha deteriorado y perdido casi completamente en diferentes sectores. El tramo mencionado conecta con la red vial denominada “Y’ de la integración, la cual facilita el tránsito interno entre de los departamentos de Cochabamba hasta Sucre y Santa Cruz, e igualmente conecta con los corredores de integración de la RVF; corredor este-oeste y corredor norte-sur.
	3. Desde el punto de vista de la integración regional, el tramo Mairana-Bermejo aporta a la conexión de las áreas productivas de los municipios de influencia del proyecto, permitiendo el tránsito de mercancías y de personas tanto a nivel interno como externo debido a las conexiones con los corredores de integración regional, específicamente con el corredor este-oeste de la Red Vial Fundamental; denominado también Corredor Bioceánico, el cual permite el tránsito entre Bolivia, Chile y Brasil; y la conexión con el corredor norte-sur el cual vincula a Bolivia regionalmente con Brasil y Argentina. Futuros tramos a incorporar en el financiamiento del proyecto deberán igualmente conectar y/o formar parte de la RVF de acuerdo a los criterios de elegibilidad establecidos.
	4. Los niveles de conectividad interna y externa que permitirá el proyecto, denotan múltiples posibilidades para Bolivia de tránsito y movilidad orientadas a actividades productivas locales contribuyendo al desarrollo económico territorial de las áreas de influencia del proyecto. Al respecto, es de resaltar que en el municipio de Mairana; la principal actividad económica es la agricultura con cultivos como el tabaco, maíz, frijol, papa, maní y tomate. El potencial comercial de la localidad de Mairana es alto para productos como el tabaco, con lo cual la construcción del tramo de la muestra favorecerá el movimiento del producto hacia los mercados de Santa Cruz de la Sierra, así como también hacia los mercados regionales. Por su parte, la localidad de Samaipata, posee alto potencial agrícola con productos como frijol, poroto, papa, tabaco, caña, maní entre otros, destacando que cerca del 80% de la producción agrícola es comercializada a nivel nacional[[20]](#footnote-20). Adicionalmente, el turismo es una actividad relevante para estas regiones debido a los atractivos arqueológicos[[21]](#footnote-21) y naturales que poseen, representando la actividad turística una fuente de ingresos importante para las familias del lugar la cual se verá potenciada por las mejoras en la conectividad vial contempladas por el proyecto.
	5. Por lo anterior, las mejorar en la conexión interna de las zonas de influencia del proyecto, con departamentos de importante actividad económica y con los corredores de integración de la RVF, significa un incremento en la movilidad de los productos y servicios de la zona, permitiendo un mejor acceso al mercado tanto interno como regional, además que facilita la movilidad de los principales productos de importación de Bolivia provenientes del mercado regional. Tomando en consideración que la competitividad de los productos agrícolas en los mercados internacionales se ve afectada entre otros factores, por la calidad de la infraestructura de transporte del país, por la accesibilidad y la disponibilidad de servicios conexos en las zonas, lo cual es especialmente importante para el desarrollo de la actividad turística; el mejoramiento de las vías generará un incremento en el volumen del tránsito en los caminos, especialmente en lo referente al transporte de carga. Este incremento estará directamente relacionado con la transitabilidad de los caminos y el crecimiento de las actividades productivas y turísticas en las zonas de influencia del proyecto.
2. **Validación de criterios en el marco de la Estrategia de Integración**
	1. El Programa de Logística e Infraestructura de Transporte (BR-L1434) está alineada con el desafío de desarrollo de integración económica incluido en la Estrategia Institucional del Banco 2010-2020 (GN-2788-5); puesto que la habilitación y mejora de un segmento de una carretera nacional, contribuirá a mejorar la conectividad de una de las áreas de producción con vocación exportadora y de alta actividad turística, con la red nacional de carreteras y con las instalaciones de importación y de exportación del país, a través del tramo Mairana-Bermejo de la Red Nacional y sus conexiones con los corredores de integración regional.
	2. Los resultados esperados de la rehabilitación del tramo de la muestra relacionados a la reducción de los tiempos promedio de viaje en 15.2%[[22]](#footnote-22) y la reducción en los costos de operación vehicular en 7.1%[[23]](#footnote-23); contribuirán a incentivar la actividad turística y el comercio regional de productos como el tabaco, la papa y el maíz, así como a ampliar las oportunidades de pequeñas y medianas empresas para insertarse y/o participar en cadenas de valor aportando de esa manera al crecimiento inclusivo y sostenible del país. El proyecto también está alineado y contribuye con el Marco de Resultados Corporativo (CRF) a través del indicador vinculado con el Desafío Regional de Integración Económica reflejados en la Matriz de Resultados del proyecto: (i) Km de la RVF mejorados o ampliados, puesto que rehabilitará y mejorará un segmento de la red nacional, contribuyendo a la mejora de la cobertura, calidad y conectividad de la infraestructura de transporte y propiciando el desarrollo de la conectividad vial regional.
	3. Finalmente, de acuerdo a la Estrategia Sectorial de Apoyo a la Integración Competitiva Regional y Global (GN-2565-4), una operación de integración regional se clasifica como tal en la medida en la que atiende a uno de los cuatro criterios siguientes: (i) focalización multinacional, (ii) subsidiariedad nacional, (iii) adicionalidad regional, y (iv) compensación de fallas de coordinación. La presente operación cumple con el criterio de **Focalización Multinacional** ya que apoya una inversión nacional, enfocada en el objetivo de mejorar la competitividad de diversos territorios promoviendo su integración en la economía nacional. Del mismo modo, debido a que las inversiones a realizarse aportan a la mejora de una carretera nacional que conecta con un corredor de transporte internacional, la operación contribuirá a facilitar el acceso de la producción y el tránsito de mercaderías a los mercados externos; regional e internacionales, así como también el aumento de la accesibilidad para el desarrollo turístico de las zonas.
1. La densidad poblacional varía entre 34,4 habitantes por km2 en Cochabamba y 2,1 hab/km2 en Beni y Pando, siendo el promedio nacional de 10 habitantes por km2. [↑](#footnote-ref-1)
2. De acuerdo al Instituto Nacional de Estadísticas (IBE), en 2014, la participación departamental en el PIB fue la siguiente: Santa Cruz (28,48%), La Paz (25,20%), Cochabamba (14,20%), Tarija (13,69%), Potosí (5,43%), Chuquisaca (4,97%), Oruro (4,77%), Beni (2,41%), Pando (0,86%). [↑](#footnote-ref-2)
3. The Global Competitiveness Report 2015-2016, World Economic Forum. [↑](#footnote-ref-3)
4. Tomado de la base de datos de infraestructura INFRALATAM del IDB - ECLAC, CAF. La medición incluye todos los sectores de infraestructura; agua, energía, transporte y telecomunicaciones. [↑](#footnote-ref-4)
5. Esta iniciativa fue creada en el año 2000 con el fin último de “impulsar la integración y modernización de la infraestructura física bajo una concepción regional del espacio suramericano” (Comunicado de Brasilia, 2000). [↑](#footnote-ref-5)
6. Información detallada sobre los Ejes de Integración y Desarrollo de IIRSA/COSIPLAN se encuentra disponible en <http://iirsa.org/infographic> [↑](#footnote-ref-6)
7. Dentro de la cartera de proyectos de IIRSA, Bolivia cuenta en la actualidad con 20 proyectos que son de carácter binacional o trinacional. <http://iirsa.org/proyectos/> [↑](#footnote-ref-7)
8. La Comunidad Andina es un organismo de integración económica, cuyo objetivo es promover el desarrollo equilibrado y armónico de sus países miembros en condiciones de equidad, acelerar el crecimiento por medio de la integración y la cooperación económica y social. Los países que la integran son Bolivia, Colombia, Ecuador y Perú. [↑](#footnote-ref-8)
9. El MERCOSUR es un proceso de integración regional instituido inicialmente por Argentina, Brasil, Paraguay y Uruguay al cual en fases posteriores se ha incorporado Venezuela y Bolivia actualmente en proceso de adhesión. Tiene como objetivo propiciar un espacio común para generar oportunidades comerciales y de inversión a través de la integración competitivas de las economías nacionales al mercado internacional. [↑](#footnote-ref-9)
10. Si bien resultan prometedores, los beneficios económicos potenciales de la integración pueden estar limitados por la magnitud de las demás fricciones comerciales, como los costos de información y de transporte (Hummels, 2001; Anderson y van Wincoop, 2004). [↑](#footnote-ref-10)
11. Instituto Nacional de Estadísticas (INE) de Bolivia [www.ine.gob.bo](http://www.ine.gob.bo) [↑](#footnote-ref-11)
12. El porcentaje de Comercio Intrarregional (CI) es una medida de interdependencia que muestra la importancia relativa del comercio intrarregional versus la dependencia hacia el comercio extra regional. De acuerdo a estimaciones del Banco de Desarrollo Asiático (ADB), este ratio es muy alto para la Unión Europea (58% en el año 2007) y para los países del este asiático Asia (52% en el año 2007), para este último grupo de países, la tendencia es claramente creciente y muy próximo a la proporción observada para la Unión Europea. [↑](#footnote-ref-12)
13. Más precisamente, se espera que una reducción del 1% en los costos de transporte ad valorem produzca un incremento en las exportaciones que va desde el 1,3% en México hasta el 4,5% en Chile (Ver Molina, D., Heuser, C y Mesquita, M., 2016). [↑](#footnote-ref-13)
14. El ratio comercio/Producto Interno Bruto es medido como la suma del valor en USD del total de las exportaciones y las importaciones dividido por el Producto Interno Bruto. [↑](#footnote-ref-14)
15. El porcentaje de comercio intrarregional de Bolivia fue de 81% de su comercio total en 2015, y analizando únicamente el destino de las exportaciones a los países de América Latina, pero excluyendo Centro América y el Caribe, casi el 90% es hacia la región de Sur América. [↑](#footnote-ref-15)
16. Con datos de los Indicadores del Desarrollo Mundial (IDM), se observa que para el año 2008, el costo de importar (US$ por contenedor) para Bolivia fue 16% (o 285 dólares por contenedor) más que el costo de importar promedio observado para todos los países de América Latina y el Caribe. [↑](#footnote-ref-16)
17. La Red Vial Fundamental (eje La Paz-Cochabamba-Santa Cruz) tiene una extensión de 15.919 Kilómetros y es administrada por la Administradora Boliviana de Carreteras (ABC). La RVF concentra aproximadamente un 80% del tráfico nacional y conecta a las principales ciudades de Bolivia y al país con otros países de Sudamérica. [↑](#footnote-ref-17)
18. Los autores remarcan que las estimaciones son una aproximación porque al enfocarse en las exportaciones, no se está captando los efectos indirectos de los costos de producción, además del tema de causalidad inversa en el sentido de que los altos niveles de exportación tienden a disminuir los costos de transporte dado a la existencia de economías de escala. [↑](#footnote-ref-18)
19. Aprobados en 2014 y 2015 respectivamente. [↑](#footnote-ref-19)
20. Dato tomado de la web del Gobierno Autónomo Departamental, Santa Cruz. [www.santacruz.gob.bo](http://www.santacruz.gob.bo) [↑](#footnote-ref-20)
21. El Fuerte de Samaipata es Patrimonio Cultural de la Humanidad por la Unesco el año 1998. [↑](#footnote-ref-21)
22. De acuerdo a la Matriz de Resultados del Proyecto, los tiempos promedio de viaje para todo tipo de vehículos pasarían de 1.45 horas en el año base de 2017 a 1.23 horas para el 2021. [↑](#footnote-ref-22)
23. De acuerdo a la Matriz de Resultados del Proyecto, los costos de operación vehicular pasarían de 5.89 US$/veh-km a 5.47 US$/veh-km. [↑](#footnote-ref-23)