



## PROGRAMA DE MEJORAMIENTO, GESTION Y MANTENIMIENTO DE LA RED VIAL

### Banco Mundial - MOPC

---

#### Objetivos y Enfoque Estratégico del Proyecto

1. El proyecto es de carácter nacional y ambiciona el establecimiento de una clara Estrategia de Gestión Vial Nacional que apunte al uso racional de los recursos públicos del sector dentro de un marco de prudencia fiscal. El vehículo esencial de esta estrategia será potenciar la conservación vial con una visión integral de manera a asegurar la sostenibilidad de la inversión y el patrimonio vial. El proyecto no proveerá todos los fondos para el sector vial de Paraguay, pero tratará de aglutinar y coordinar esfuerzos al crear un marco integral, estratégico y programático que permita al MOPC canalizar todos los fondos actualmente destinados al sector de una manera coordinada y racional, teniendo en cuenta las realidades presupuestarias.

2. Dentro de este enfoque, transversal a todo el proyecto y como hilo conductor a todas las acciones, se buscará establecer : (i) **transparencia** , a través de la planificación y programación de todas las intervenciones basadas en criterios objetivos y cuantificables; (ii) **desempeño** ; a través de la identificación de metas para cada intervención que serán monitoreadas y cuyo cumplimiento será la indicación del éxito de la misma, (iii) **divulgación** ; a través de la participación, publicación, y presentación de las acciones programadas a los actores y a los beneficiarios involucrados, así como la publicación y presentación de los resultados obtenidos.

3. Como pilares del proyecto, los objetivos específicos se podrían resumir de la siguiente manera :

(a) **Desarrollo de las capacidades y herramientas institucionales del MOPC para una planificación estratégica y gestión vial integrada y programática de la red vial**, y de la formulación de un plan estratégico para su desarrollo dentro de un marco de prudencia fiscal.

Como resultado se obtendrá una definición clara de las redes primaria, secundaria y vecinal y una asignación más adecuada de los escasos recursos del sector vial y su proyección futura dentro de un marco de limitaciones presupuestarias. Se fortalecerá el personal para mantener y alimentar los sistemas de planificación Introducción de indicadores de monitoreo de la calidad de la gestión vial.

(b) **Prevenir el deterioro y mejorar el nivel de servicio a los usuarios de los corredores viales de integración internacional y regional que componen la red vial fundamental del Paraguay.**

De manera a asegurar la mejor integración física del territorio nacional y propiciar una reducción de los costos de transporte para facilitar la competitividad de los sectores económicos exportadores. Ello se alcanzará a través de la implementación de contratos de mantenimiento y de gestión por resultados (nivel de servicio) a terceros y por un programa de seguridad vial.

Como resultado se obtendrá un mejoramiento del nivel de servicio de la red vial tal como lo percibe el usuario en aproximadamente 1500 Km. de la red vial de la región oriental. La reducción de accidentes viales y el mejoramiento de la seguridad para los automovilistas. Se introducirá igualmente, la gestión por resultado de la red vial nacional, instaurando así la posibilidad de dar cuenta a la nación del destino de los recursos del sector y la gestión del MOPC a la población.

(c) **Mejorar la accesibilidad rural a la red nacional pavimentada de las comunidades rurales más pobres y marginadas para una efectiva integración económica y social**, a través de un programa de mejoramiento



---

UNIDAD DE PREPARACION DE PROYECTO

---

progresivo de la red vial no pavimentada. El enfoque incluirá distintos niveles de intervención según el nivel de los tramos incluidos en el programa y las intervenciones serán seleccionadas en función de la sostenibilidad futura de la red.

Como resultado se obtendrá el mejoramiento del nivel de servicio con intervenciones de bajo costo para aproximadamente 1.000 Km. de rutas no pavimentadas. La priorización de las áreas de intervención en la red se basará en procesos participativos con las comunidades rurales, intendencias, gobernaciones y distritos del MOPC.

**Descripción y Componentes del Proyecto**

4. El monto preliminar estimado del proyecto sería de alrededor US\$ 70 millones, con un posible financiamiento del Banco de alrededor US\$ 60 millones. Para alcanzar los objetivos arriba mencionados los componentes del proyecto podrían ser los siguientes :

**Componente 1: Fortalecimiento de Planificación estratégica y Gestión vial (\$5 millones):**

5. Este componente financiaría el fortalecimiento de la gestión y la conservación vial dentro del marco de prudencia fiscal, en particular : (i) El desarrollo de un Plan Nacional Vial de inversiones y de mantenimiento, del cual se desprenderán las grandes líneas de la estrategia de gestión vial y el programa de conservación vial a 5 años; (ii) Fortalecimiento de las capacidades, las metodologías y las herramientas de evaluación económica de ante-proyectos para la selección y priorización de proyectos ; (iii) Desarrollo de bases de datos y de sistemas de información para planificar las actividades de mantenimiento, monitorear la condición de la red vial, evaluar el impacto del mantenimiento basado en el desempeño, monitorear los costos unitarios de construcción, rehabilitación y mantenimiento vial; (iv) Análisis de las fuentes de financiamiento del sector vial e investigación sobre fuentes alternativas adicionales, y mecanismos de optimización de las fuentes existentes, así como proyecciones futuras de recursos y necesidades.

**Componente 2: Mejoramiento y conservación de la red vial fundamental (\$30 millones)**

6. Este componente financiaría la rehabilitación, el mantenimiento periódico y señalización de segmentos de la red vial nacional fundamental por medio de contratos de rehabilitación y mantenimiento (CREMA) basados sobre nivel de desempeño. Estos contratos podrán incluir una variedad de actividades para elevar el nivel de servicio a estándares establecidos por el MOPC. La red candidata considerada a este nivel de identificación podría incluir 1.500 Km. en las rutas 1, 2, 3, 5, 6, y 8, análisis adicionales y costos determinarán la selección final de rutas.

**Componente 3 : Mejoramiento y conservación de accesos rurales (\$35 millones)**

7. Este componente financiaría la rehabilitación de rutas nacionales no pavimentadas que conectan a la red nacional fundamental y de rutas o caminos de acceso a las comunidades a partir de estas rutas de manera progresiva para proponer una solución integral de accesibilidad a comunidades rurales marginadas.
8. Se financiarían una variedad de intervenciones que estarán determinadas por la importancia y tipo de intervención. En lo que concierne a las rutas nacionales o departamentales ello podría incluir contratos con empresas para algunas obras de arte y rehabilitaciones y mantenimiento, e intervenciones por administración, o contratos integrales de rehabilitación y mantenimiento por niveles de servicio. Para los caminos de acceso comunitario, a través de procesos participativos, se



---

UNIDAD DE PREPARACION DE PROYECTO

---

buscarán soluciones de bajo costo y de co-participación entre las comunidades, las Intendencias, las Gobernaciones y los Distritos de MOPC.

9. El enfoque general es de optar por soluciones de rehabilitación a un nivel de servicio que pueda ser conservado de manera sostenible y que tome en cuenta la red íntegramente de manera a dar señales de transparencia a la comunidad a través de una selección con claros criterios para escoger las rutas rehabilitadas así como el nivel de servicio. La estrategia elaborada será de aumento progresivo y paulatino del nivel de servicio en adecuación con los recursos y de manera a no crear expectativas que no podrán ser satisfechas en el mediano plazo. En este sentido, el proceso participativo utilizado para seleccionar las rutas y el nivel de intervención será clave, no sólo para asegurar una adecuada selección, sino también para educar a la población de las posibilidades y limitantes de los recursos, para conseguir la co-participación, para elaborar soluciones innovadoras y de esta manera mitigar y educar expectativas.
10. El componente será diseñado para aplicación nacional, sin embargo se aplicará de prioridad en los Departamentos más necesitados. Una serie de criterios serán presentados para priorizar objetivamente los Departamentos en los cuales se focalizaría la intervención.

**Beneficios que traería al País la ejecución del proyecto**

11. La elaboración y ejecución de un Plan vial Nacional, basado en la transparencia, desempeño y divulgación, que apunte al uso racional de los recursos públicos del sector dentro de un marco de prudencia fiscal, permitirá recuperar la confianza en la Institución de parte del Ministerio de Hacienda, del Congreso Nacional y de toda la población, y se estaría dando cumplimiento a uno de los pilares en que se fundamenta el Programa de Gobierno del Dr. Nicanor Duarte Frutos.
12. Un Programa de Obras de Mejoramiento y conservación de la Red Vial Pavimentada, mediante contratos a largo plazo, permitirá mantener satisfechos al Sector de Contratistas de Obras quienes podrán planificar sus inversiones a largo plazo al tener la seguridad de trabajo en ese periodo.
13. Un Programa de mejoramiento de acceso a comunidades rurales, elaborado mediante procesos participativos, en las que se buscarán soluciones de bajo costo con la co-participación entre las comunidades, las Intendencias, las Gobernaciones y los Distritos de MOPC, permitirá satisfacer las necesidades de un sector de la población con mayores índices de necesidades básicas insatisfechas
14. A un nivel mas general se puede afirmar que una red de carreteras en buen estado, gestionado mediante un Plan Vial Nacional transparente, ejecutable dentro de los topes fiscales y medible mediante indicadores de desempeño, permitirá mejorar la imagen del País y en especial de la administración actual ante al opinión publica nacional e internacional, esto puede ser un importante facilitador para la incorporación de inversiones al País.
15. El mejoramiento de la Red de carreteras desde el sector productor primario hasta los centros de consumo nacionales como internacionales haría bajar ostensiblemente el costo de operación de vehículos, lo que mejoraría la competitividad de los productos paraguayos en los mercados de consumo, pudiendo este hecho constituirse en un importante factor para el aumento de los ingreso por exportación de productos paraguayos, así como un factor para abaratar los costos de productos para el consumo interno.
16. Una Red de carreteras conservadas en buen estado especialmente en lo que hace a la señalización vial, pintura de pavimentos, cartelaria completa, tendría un impacto visual importante ante los



**Banco Mundial**



**M.O.P.C.**

---

UNIDAD DE PREPARACION DE PROYECTO

---

usuarios, mejoraría la imagen de la institución ante la opinión pública y podría aprovecharse para hacer un buen marketing institucional.

17. Todo el proyecto esta concebido como para dar cumplimiento a los planes del gobierno que tiene como ejes programáticos, la Recuperación de la confianza en las instituciones publicas, Combate a la pobreza, creación de fuentes de trabajo, transparencia y control por resultados.