

## PERFIL DE COOPERACIÓN TÉCNICA

### I. INFORMACIÓN BÁSICA DEL PROYECTO

<b>País / Región</b>	Paraguay		
<b>Nombre y número del proyecto</b>	Apoyo a la Preparación del Programa de Modernización del Sector de Transporte de Paraguay (PR-T1086)		
<b>Equipo de proyecto</b>	Juan Manuel Leño (TSP/CPR), Jefe de Equipo; Luis Uechi, Vera Lucia Vicentini, Rodolfo Huici y Jean Paul Vélez (INE /TSP); Kevin McTigue (LEG/SGO).		
<b>Agencia ejecutora</b>	El Banco, por medio de su Representación en Paraguay		
<b>Beneficiarios</b>	Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones (MOPC)		
<b>Fecha de la solicitud</b>	30 de Abril de 2009		
<b>Plan de financiamiento</b>	BID (Infraondo):	US\$	1.400.00,00
	Contraparte:	US\$	300.00,00
	Total:	US\$	1.700.00,00
<b>Fechas tentativas</b>	Aprobación	Agosto 2009	
<b>Responsabilidad</b>	Técnica	CSC/CPR	
	Básica	CSC/CPR	
<b>Incluido en el programa de CT</b>	No		

### II. ANTECEDENTES Y DEFINICIÓN DEL PROBLEMA

- 2.1 **Marco Socioeconómico.** El Paraguay tiene en 2009 una población de aproximadamente 7 millones de habitantes, distribuidos en una superficie de 406.752 Km<sup>2</sup> (es decir una densidad de población de 17 habitantes por Km<sup>2</sup>). El 97,5 % de la población está asentada en la Región Oriental, donde se encuentra Asunción, la capital, y se concentra la actividad productiva del país. En su economía priman los sectores agroganaderos, comerciales y de servicios, y para 2009 se calcula que el Producto Bruto Interno (PIB) será de US\$ 12.825 millones. Por otra parte, el 34,4% de la población se encuentra por debajo de la línea de pobreza, una de las tasa más altas en America del Sur.
- 2.1 **El Sector Transporte.** El sector transporte representa entre un 4 y un 5% del PIB de Paraguay, y está compuesto básicamente del transporte carretero, el transporte fluvial y el transporte aéreo. El transporte carretero se hace por medio de la red vial nacional, que se distingue por su distribución inequitativa, contando la Región Oriental, que es la de mayor actividad económica y desarrollo, con un 83,2% de las vías, mientras que la Región Occidental, de carácter primordialmente rural, cuenta con sólo el 16,8%. Por su parte, para el transporte fluvial se cuenta con una serie de ríos, particularmente el río Paraguay, que atraviesa el país en sentido Norte-Sur, y el río Paraná, confluyendo ambos en un único cauce al Sur del país y ofreciendo una salida al Océano Atlántico a

través del Río de la Plata. Finalmente, para el transporte aéreo, se cuenta con dos aeropuertos relevantes, el aeropuerto internacional Silvio Pettitrossi en Asunción, que concentra alrededor del 90% del transporte aéreo de pasajeros del país, y el aeropuerto internacional Guaraní en Ciudad del Este.

- 2.2 **La Institucionalidad.** La organización institucional del sector se centraliza en el Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones (MOPC), el cual a su vez está organizado en tres viceministerios, Obras Públicas y Comunicaciones, Minería y Energía, y, Administración y Finanzas, careciendo así de un Viceministerio de Transporte propiamente dicho. Dentro de la estructura del MOPC, el transporte se refiere principalmente al sector vial, contándose bajo el Viceministerio de Obras Públicas y Comunicaciones con la Dirección de Vialidad y la Dirección de Caminos Vecinales, encargadas del mantenimiento de la red vial nacional y la red de caminos vecinales respectivamente. Adicionalmente, la Secretaría Técnica de Planificación (STP), bajo la órbita de la presidencia de la nación, es el ente encargado de planificar el desarrollo nacional y priorizar la inversión pública y debería jugar un papel en la determinación de políticas sectoriales incluyendo la asignación de recursos y el uso de la recaudación pública. Sin embargo, debido a una relativa debilidad institucional y a que no ha logrado consolidarse en los procedimientos de selección y decisión de proyectos a implementar, la STP no ha jugado un papel preponderante en el sector transporte.
- 2.3 **El Problema.** Dada su condición de mediterraneidad, ya que no posee costas marítimas, Paraguay depende de manera particular de una infraestructura de transporte completa y eficientemente organizada, a fin de superar sus barreras geográficas, conectarse con el mundo y facilitar la comercialización de sus productos. No obstante, la institucionalidad detrás del sector transporte, es decir el MOPC y la STP, se destaca, a nivel general por su ineficiencia en el desarrollo de proyectos, y particularmente por el vacío existente para el trabajo en el sector transporte más allá de su componente vial. Es evidente que Paraguay debe replantear el desarrollo del sector a futuro en busca de una institucionalidad moderna, con las capacidades de planificación y ejecución necesarias para satisfacer las necesidades del sector y la economía paraguaya.
- 2.4 Por ejemplo, a pesar de que la red vial pavimentada nacional y departamental ha crecido en promedio 105 Km/año (pasando de 2.077 Km en 1985 a 4.507 en 2008), el porcentaje de la red vial pavimentada paraguaya aún es bajo en comparación con otros países de la región<sup>1</sup>. Además, el 48% de las rutas nacionales y departamentales se encuentran en regular o mal estado, lo cual indica que el país requiere de fuertes inversiones, tanto para el mantenimiento como para la rehabilitación de la red vial. No obstante, para realizar este tipo de inversiones, será fundamental que el MOPC realice cambios importantes, como mejorar los niveles de eficiencia en la ejecución de sus planes de inversión, implantar una cultura de planificación y supervisión de los trabajos realizados, o, fomentar las condiciones para motivar la participación del sector privado.
- 2.5 **La Estrategia.** El MOPC cuenta con un Plan Estratégico para el periodo 2008-2013, que tiene por objetivos; (i) incrementar las inversiones en infraestructura al 5% del PIB; (ii) mejorar la calidad y mantener apropiadamente la infraestructura actual; (iii) desarrollar el Plan Nacional de Infraestructura con horizonte al año 2030, y (iv)

---

<sup>1</sup> El índice de accesibilidad al territorio (Km pavimentados/1000Km<sup>2</sup>) de Paraguay es de 11,08, mientras que los de Chile y de Uruguay son 22,81 y 43,92 respectivamente.

implementar nuevas modalidades de gestión que incorporen la participación del sector privado y los gobiernos subnacionales en el financiamiento, la inversión, la operación y el mantenimiento de la infraestructura. El Plan prevé inversiones en infraestructura por US\$ 4 billones, incluyendo US\$ 1,5 billones en infraestructura vial, y US\$ 1 billón adicional para proyectos aeroportuarios, de conectividad, ferroviarios, de navegabilidad fluvial y portuarios, entre otros. En este contexto, el MOPC se encuentra negociando nuevas líneas y modelos de financiamiento con el Banco y otros organismos multilaterales para el desarrollo de su Plan Estratégico.

- 2.6 **La Cooperación Técnica.** Ante los problemas anteriormente descritos en el desarrollo de proyectos en el sector transporte y la importancia de los mismos en el Plan Estratégico del MOPC, es evidente que se debe replantear la manera en que se trabaja en el sector en Paraguay. En este contexto, el Gobierno de Paraguay, a través del MOPC, ha solicitado al Banco recursos de Cooperación Técnica (CT) del Fono para la Preparación de Proyectos de Infraestructura (Infrafondo) para preparar el Programa de Modernización del Sector de Transporte de Paraguay. Se consultaron otros fondos disponibles en el Banco, pero se considera que los fondos no estarían en los tiempos y las condiciones que el proyecto necesita. Los recursos de la CT financiarán asistencia técnica y servicios de consultoría para la preparación del Programa y para realizar una serie de actividades complementarias que ha solicitado el MOPC en apoyo al sector transporte.

### III. OBJETIVO Y DESCRIPCIÓN

- 3.1 **Objetivo.** La presente CT tiene como objetivo apoyar al MOPC en la fase de preparación del Programa de Modernización del Sector de Transporte de Paraguay, a través del financiamiento de los estudios necesarios que permitan identificar el alcance del mismo y dar cumplimiento a los requisitos de factibilidad técnica, económica y socioambiental necesarios para aprobar la operación de préstamo a prepararse. Adicionalmente se llevarán a cabo actividades complementarias de diseño de algunos tramos viales y un inventario de las condiciones de seguridad vial en Paraguay.
- 3.2 **Componente 1: Preparación del Programa de Modernización del Sector.** Este componente representa el propósito central de esta CT, y su desarrollo comprende dos actividades. La primera tendría un carácter programático destinado a promover la modernización del sector transporte, mediante mejoras estratégicas en sus tres pilares estructurantes: el marco de política sectorial, el marco legal-normativo, y el marco operativo-organizacional. Por ejemplo, se propondrán cambios a la manera en que el MOPC trabaja en el sector, y se formularán estrategias para incrementar la participación del sector privado en el sector, ya sean concesiones, contratos de mantenimiento, u otros vehículos. La segunda actividad, se destinaría específicamente a la preparación de un plan de desarrollo del sector desde una perspectiva multimodal, a fin de promover la integración física y la competitividad regional, mejorando la condición física y operacional de la infraestructura de transporte y la planificación logística de las empresas paraguayas, y dando énfasis a la eficiencia energética y el control de emisiones. Ambas actividades se verán apoyadas por procesos de capacitación destinados a que los funcionarios del sector adopten la perspectiva global del sector que se busca establecer.

- 3.3 **Componente 2: Diseño de Proyectos.** El MOPC tiene en este proyecto dos proyectos en etapa de preinversión, las Rutas 6 y 8 de San Juan Nepomuceno, que requieren la preparación de sus diseños finales de ingeniería. EL MOPC ha solicitado incorporar estos diseños dentro de las actividades de esta CT, ya que ambos proyectos son claves para interconectar al Paraguay con sus vecinos y hacer más competitivos los productos locales, fin ultimo del Programa de Modernización previsto.
- 3.4 **Componente 3: Inventario de Seguridad Vial.** El Banco viene apoyando la aplicación de la metodología de la International Road Assessment Programme (iRAP) en los diferentes países de la región, a fin de promover el análisis de la seguridad vial y el desarrollo de acciones estratégicas que puedan salvar miles de vidas. Se ha designado su aplicación en Paraguay como piloto de lo que sería un esfuerzo más grande a acometerse. Específicamente, las actividades a realizar son: (i) la realización de un diagnóstico para identificar la red vial donde ocurren la mayor cantidad de accidentes con resultados fatales o lesiones graves; (ii) la aplicación de la metodología iRAP desarrollando un mapa sobre la calidad de seguridad vial, y valorando las opciones de inversión para mitigar las situaciones de riesgo existentes, y (iii) evaluación de la aplicación de metodología y desarrollo de recomendaciones para su aplicación en otros países.

#### IV. COSTO Y FINANCIACIÓN

- 4.1 El costo estimado de esta CT es de US\$1.700.000, de los cuales US\$1.400.000 serán provistos por el Infrafondo y los restantes US\$300.000 provendrán de recursos de contrapartida local, principalmente en especie. El tiempo de ejecución del programa se estima en 12 meses contados a partir de la aprobación y 15 meses para desembolsos. El siguiente cuadro resume los costos y fuentes de financiación de la CT.

Costos y Financiamiento (US\$)			
Descripción	Infrafondo	Contrapartida	Total
<b>Componente 1</b>	<b>850.000</b>	<b>200.000</b>	<b>1.050.000</b>
<b>Componente 2</b>	<b>250.000</b>	<b>50.000</b>	<b>300.000</b>
<b>Componente 3</b>	<b>250.000</b>	<b>-</b>	<b>250.000</b>
<b>Gastos adicionales</b>	<b>50.000</b>	<b>50.000</b>	<b>100.000</b>
<b>TOTAL</b>	<b>1.400.000</b>	<b>300.000</b>	<b>1.700.000</b>

#### V. EJECUCIÓN

- 5.1 El Banco por medio de su Representación en Paraguay (CSC/CPR) será el organismo ejecutor de la CT. De esta manera, CSC/CPR será la encargada de llevar adelante la adquisición de bienes y servicios, así como de la contratación de los de servicios de consultoría necesarios para la ejecución de la CT, según los procedimientos y políticas del Banco.

## VI. ASPECTOS CRÍTICOS

- 6.1 No se anticipan mayores problemas con la preparación del Plan de Operaciones o la ejecución de las actividades que comprenden la CT.

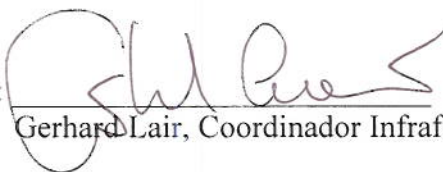
## VII. PLAN DE ACCIÓN

- 7.1 Se espera contar con la aprobación de la CT en agosto de 2009 e iniciar el proceso de selección y contratación de la firma consultora para desarrollar las actividades de la CT seguidamente. Los productos finales deberán estar listos en el 2010.

## VIII. ESTRATEGIA SOCIAL Y AMBIENTAL

- 8.1 La presente CT no tiene implicaciones ambientales ni sociales por tratarse de la contratación de servicios de consultoría para la elaboración de estudios de asesoría técnica. Teniendo en cuenta la Política de Medio Ambiente y Cumplimiento de Salvaguardas (OP-703), la naturaleza y objetivos de la CT, y, sus impactos y riesgos ambientales y socioculturales, se recomienda la clasificación de esta operación Categoría "C".

Elegibilidad:



Gerhard Lair, Coordinador Infracorrido

07/01/09

Aprobación:



José Agustín Aguerre, Jefe INE/TSP  
Gerente a.i. INE/INE