

TENDENCIAS PARA LA INTEGRACION FISICA REGIONAL

- Asociación estratégica entre empresas del sector para ofrecer servicios conexos.
- Los precios finales por servicios e impuestos son factores determinantes para la elección del circuito de transporte y los puertos por donde circularán las mercaderías.

DIFICULTADES PARA LA IMPLEMENTACION DE PROYECTOS

- Pesada burocracia interna e institucional.
- Instancias de decisión no tienen un tratamiento objetivo de los proyectos ni de sus posibles beneficios.
- Influyen factores políticos, económicos, de grupos de presión, etc.

DIFICULTADES PARA LA INTEGRACION REGIONAL

- Excesivo proteccionismo de países de la región.
- Trámites requieren años de constante y paciente labor.
- Cuando se concreta un acuerdo de integración, ya la situación puede haber cambiado.

Principales proyectos en cartera

- Nueva terminal portuaria multipropósito en la ciudad de Pilar.

- Fuente de financiamiento probable: Fondo

- Nueva plataforma para contenedores y camiones en Ciudad del Este.

- Fuente de financiamiento: Recursos

Estrategias para la participación en el sector privado en inversiones y operaciones

- Asociación con empresas privadas para la explotación de servicios conexos.
- Asociación con empresas privadas en sociedades de riesgo compartido.
- Pool empresarial con puertos marítimos privados, en el Río de la Plata.

FERROCARRIL P.D.T. CARLOS



TREN DE CERCANIA Y TURISTICO

SITUACION DEL SECTOR

- ◆ El Ferrocarril Pdte. Carlos Antonio López, se encuentra dentro del marco legal regulatorio, de la Ley N° 1615/00.
- ◆ Como EPERT (Entidad Pública del Estado en Reforma o Transformación), juntamente con la ANTELCO y la CORPOSANA debe ser puesta en condiciones para su traspaso a manos privadas.
- ◆ El proceso está prácticamente estancado para el Ferrocarril, ya que depende del cronograma de obras de relocalización por parte de la Entidad Binacional de Yacyreta.

FORTALEZAS Y DEBILIDADES

◆ Fortalezas:

- ◆ Ley N° 1302/98, que establece el regimen de obras públicas (para oferentes que tengan asegurados el financiamiento total).
- ◆ La Ley N° 1615/00, que regula a las EPERT, Art. 2° inciso (a).

◆ Debilidades:

- ◆ Imposibilidad de avanzar en el proceso por el retraso de las obras de relocalización de 80 km. De vía férrea, en el tramo Gral. Artigas-Encarnación, por la EBY; obligación ya asumida a través de Notas Reversales entre Paraguay y Argentina.

Marco Institucional y Regulaciones

- ◆ El F.C.P.C.A.L. Es una empresa pública estatal autárquica, con personería jurídica y patrimonio propio, regida por la Ley N° 1079/65 y la Ley N° 1615/00.
- ◆ El anterior Directorio fue revocado y asumido por la Intervencion.
- ◆ En consecuencia el FCPCAL es una EPERT cuyo marco legal es la Ley N° 1615/00.

Tendencia para la Integración Física Regional del Sector.

- ◆ Ser parte del corredor Bioceánico, Atlántico-Pacífico.
- ◆ Resolución integral del problema de mediterraneidad del Paraguay.
- ◆ Solución del transporte de pasajeros en la Capital y Gran Asunción.

Cuellos de Botella detectados para su Implementación.

- ◆ Carencia de Política de transporte nacional y regional, que tiende a favorecer al modo carretero y fluvial.
- ◆ Decaimiento en la infraestructura y servicios en el sector ferroviario.

Proyectos en Cartera y Financiación.

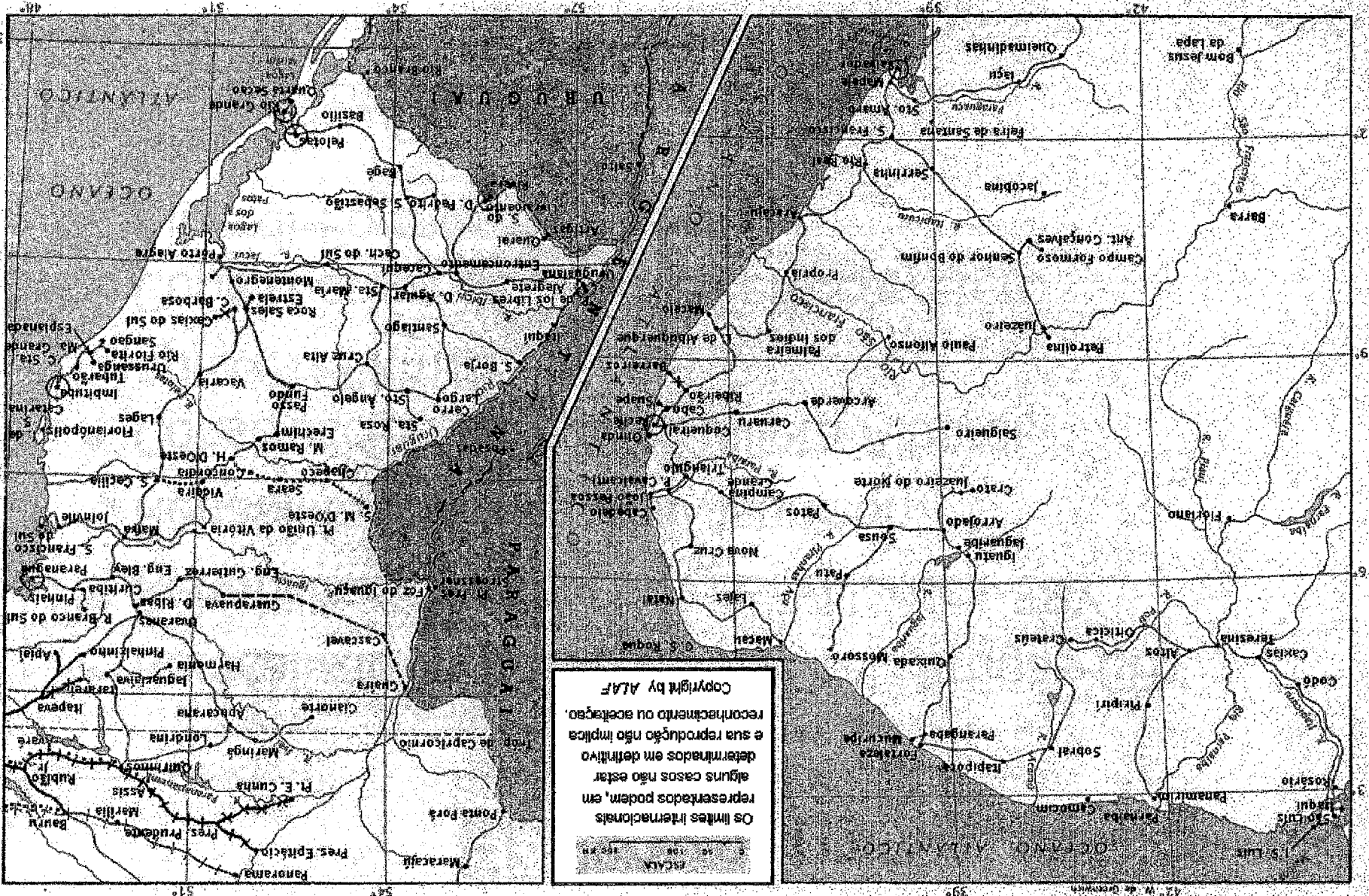
- ◆ Iniciado como inversión de obra pública en el proyecto Asunción-Ypacarai, de pasajeros y turístico.
- ◆ Ley N° 1302/98, que establece los siguientes proyectos:
 - Pedro Juan Caballero-Concepción.
 - Concepción-Pozo Colorado-Loma Plata-Filadelfia-Mcal. Estigarribia.
 - Mcal. Estigarribia-Pozo Hondo.
 - Asunción-Pozo Colorado.
 - Ypacarai-Villeta.
 - Ciudad del Este-Abai.
 - Rehabilitación San Salvador-Ñumi-Gral. Garay-Fasardi-Gral. Morinigo-Abai
 - Rehabilitación Asunción-Encarnación y
 - Ciudad del Este-Asunción.

Estrategia para la Inversión Privada en el Sector.

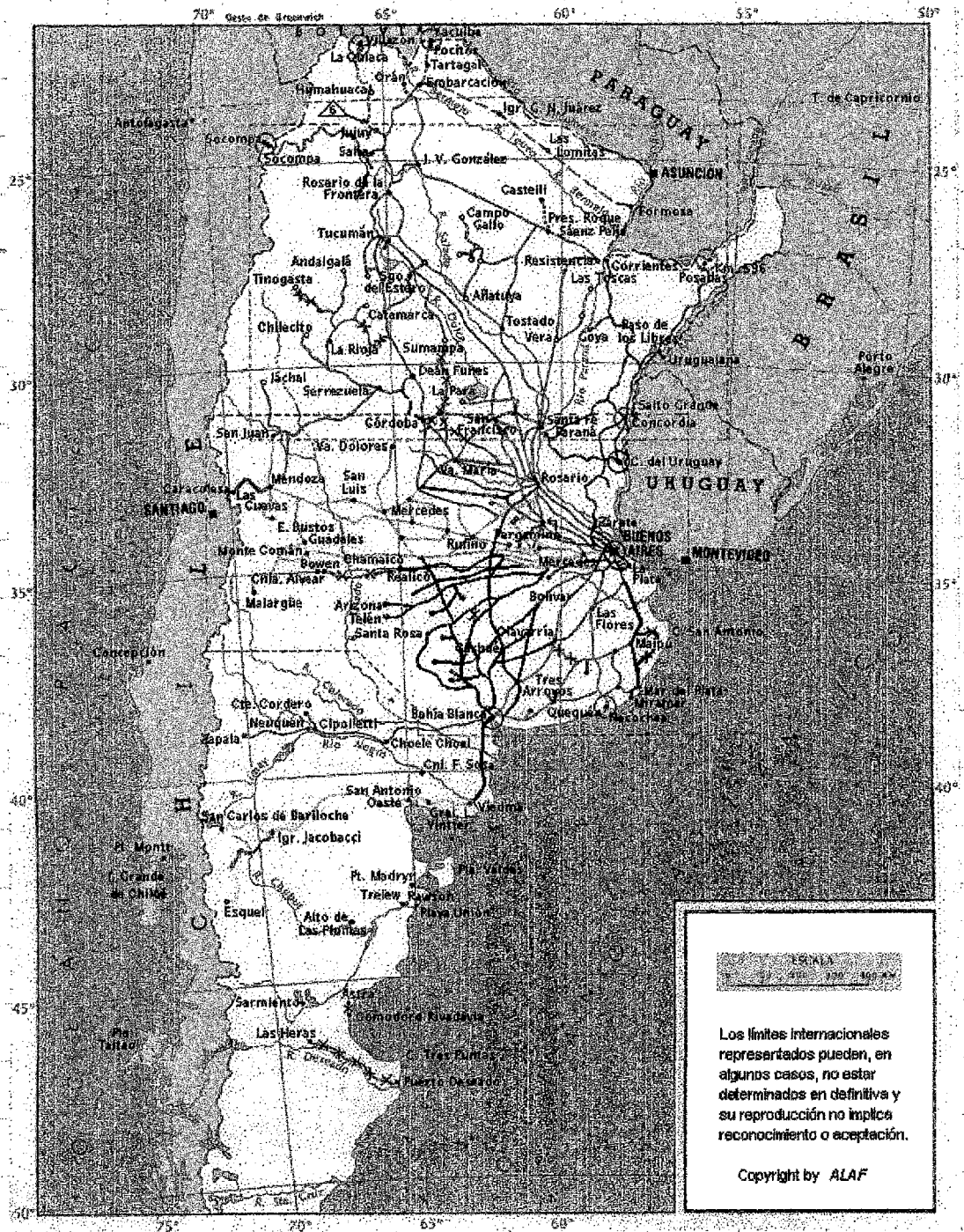
- ◆ Para el sector Ferroviario, la inversión privada es absolutamente necesaria.
- ◆ En la región del cono sur, los ferrocarriles brasileros han apostado su intervención en algunas mallas ferroviarias argentinas.
- ◆ Esta mega-cadena Ferriovia Sul Atlantico-ALL, podría ser protagonista en el sistema paraguayo.

El Proyecto

- ◆ Relocalización Encarnación-Gral. Artigas-EBY.
- ◆ Rehabilitación Gral. Artigas-Villarrica-EBY.
- ◆ Rehabilitación Villarrica-Asunción.
- ◆ Construcción Paraguari-Villeta-Alberdi, aprox.180km.
- ◆ Construcción de Puente Ferrocarrilero Alberdi-Formosa.

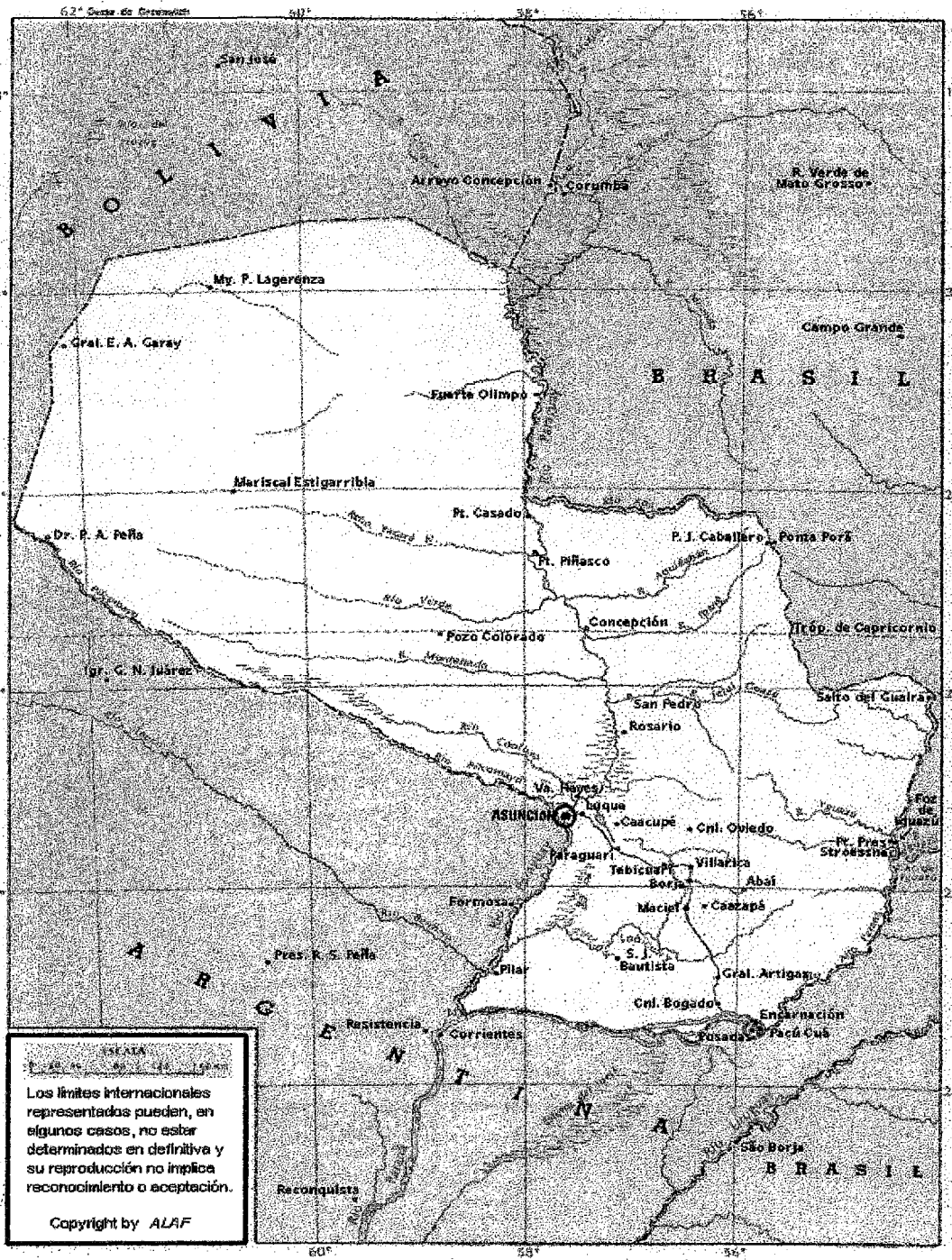


Os limites internacionais
representados podem, em
alguns casos não estar
determinados em definitivo
e sua reprodução não implica
reconhecimento ou aceitação.
Copyright by ALAF

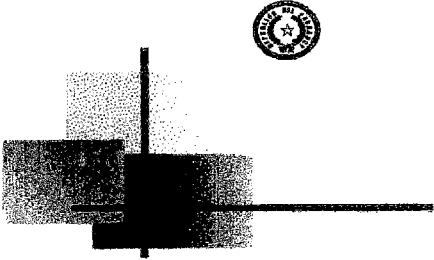


Los límites internacionales representados pueden, en algunos casos, no estar determinados en definitiva y su reproducción no implica reconocimiento o aceptación.

Copyright by ALAF



MAPA
FRONTERA
 Los límites internacionales representados pueden, en algunos casos, no estar determinados en definitiva y su reproducción no implica reconocimiento o aceptación.
 Copyright by ALAF



REPUBLICA DEL PARAGUAY

MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS Y COMUNICACIONES

GABINETE DEL VICEMINISTRO DE OBRAS PUBLICAS Y COMUNICACIONES
DIRECCION DE VIALIDAD



1. SITUACIÓN ACTUAL

CUADRO 1

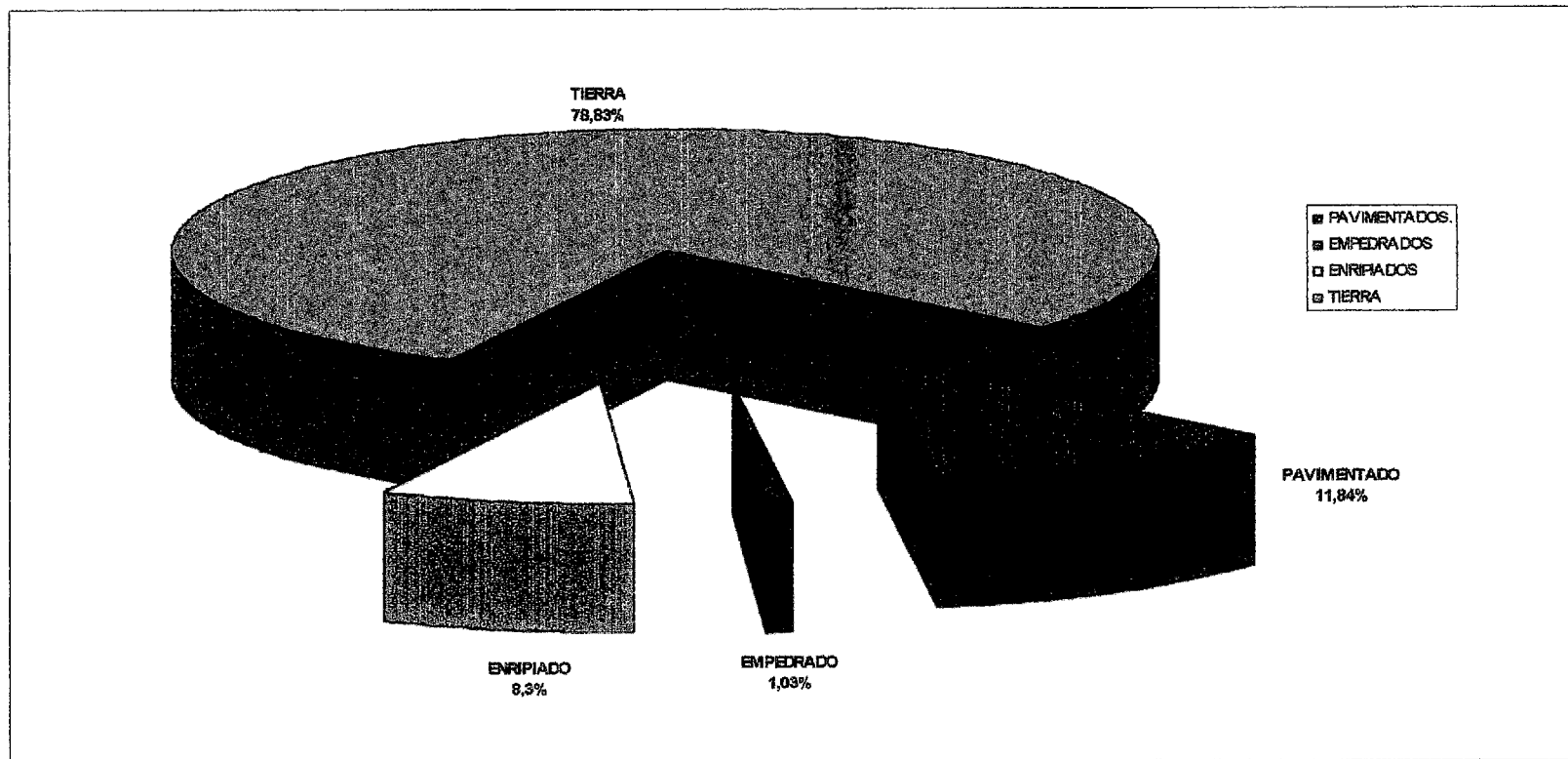
RED VIAL NACIONAL

CAMINOS (Kms)	PAVIMENTADOS.	EMPEDRADOS	ENRIPIADOS	TIERRA	TOTALES
NACIONALES	2.609	1	1.167	2.394	6.171
DEPARTAMENTALES	437	196	421	4.547	5.601
VECINALES PRIMARIOS	21	88	661	13.179	14.129
SUB TOTAL (*)	3.067	266	2.149	20.419	25.901
TOTALES	3.067	266	2.149	55.419	60.901

(*) RED VIAL INVENTARIADA

(**) LOS DATOS SON ESTIMADOS, NO INVENTARIADOS

RED VIAL NACIONAL INVENTARIADA



2. Planificación Vial

Metas de la Dirección de Vialidad

Para el Período 1999-2003 están previstas alcanzar las siguientes metas:

INVERSION VIAL

- **Construcción, Mejoramiento y Pavimentación en 1
058 Km por US\$ 428.000.000 (Cuadro 2)**
- **Recapados de 763 Km por US\$ 125.000.000 (Cuadro
3)**
- **Empedrados de 550 Km por US\$ 65.000.000 (Cuadro
4)**
- **Terraplenados de 784 Km por US\$ 47.000.000 (Cuadro
5)**



Concesión de Rutas pavimentadas nacionales para:

a) Mejoramiento y mantenimiento de 810 Km, por 25 años con una inversión de US\$ 480.000.000.

b) Mantenimiento de 835 Km, por 10 años con una inversión de US\$ 60.000.000.

Ambos totalmente financiados por el cobro de peaje a los usuarios de las vías.

Cuadro 2

CONSTRUCCIÓN, MEJORAMIENTO Y PAVIMENTACIÓN DE RUTAS Y RAMALES

Nro.	OBRAS	FUENTE DE FINANCIAMIENTO	ESTADO ACTUAL	LONGITUD Km.	COSTO EN US\$
1	Rehabilitación del tramo: 4 Mojones-Empalme Ruta 9	BIRF	En ejecución	11.70	63,973,547
2	Pavimentación de la Ruta 3, tramo Limpio-Emboscada	BIRF	En ejecución	16.50	7,716,784
3	Pavimentación de la Ruta 3, tramo Emboscada-San Estanislao	BID	En ejecución	130.00	67,395,193
4	Mejoramiento y Pavimentación: La Patria-Infante Rivarola	BID-CAF	A licitar 2001	117.60	23,760,000
5	Mejoramiento y Pavimentación: Ruta 9-Colonia Neuland	BID-CAF	A licitar 2001	23.00	6,480,000
6	Mejoramiento y Pavimentación: Ruta 9-Loma Plata	BID-CAF	A licitar 2001	23.00	4,320,000
7	Pavimentación de la Ruta 9, tramo Mcal. Estigarribia-La Patria	CAF	Licitado	122.60	26,300,000
8	Pavimentación en el Dpto. de Itapúa	Vía Administrativa-Donación	En ejecución	125.00	31,250,000
9	Pavimentación del tramo: La Colmena-Tebicuary-Villarrica	JBIC	A licitar 2001	55.00	39,757,814
10	Pavimentación del tramo: Paraguari-Tebicuary	JBIC	A licitar 2001	60.00	31,705,641
11	Pavimentación de la Ruta 10, tramo Tacuara-Cruce Carumbey	BNDES	Adjudicado	180.00	69,178,534
12	Rehabilitación de la Autopista y vías anexas	Ley Nro. 1302	Licitado	10.00	4,212,000
13	Pavimentación de la Ruta 12, tramo Chaco-i - Gral. Briguez	FONPLATA	A licitar 2001	50.00	16,200,000
14	Pavimentación de la Ruta 9, tramo La Patria-Sgto. Rodriguez	FONPLATA	A licitar 2001	134.00	36,180,000
			TOTALES	1,058.40	428,429,513

Cuadro 3

RECAPADOS DE RUTAS Y RAMALES

Nro.	OBRAS	FUENTE DE FINANCIAMIENTO	ESTADO ACTUAL	LONGITUD Km.	COSTO EN US\$
1	Recapado del tramo: Cnel. Oviedo-San Estanislao	JBIC	Licitado	103,00	16.623.454
2	Recapado de la Ruta 9, tramo: Avda. Madame Lynch-Km. 71	JBIC	Licitado	59,00	16.355.506
3	Recapado de la Ruta 5, tramo: Yby Yaú-Pedro Juan Caballero	JBIC	A licitar 2001	70,00	12.629.328
4	Recapado de la Ruta 6, tramo: Bella Vista-Km. 148	JBIC	A licitar 2001	101,70	16.422.407
5	Recapado de la Ruta 1, tramo: San Juan Bautista-Encarnación y ampliación de puentes en el tramo Paraguari-San Juan Bautista y en el tramo Carapegua - La Colmena	JBIC	A licitar 2001	170,00	32.574.281
6	Recapado de la Ruta 9, tramo: Pte. Río Verde-Acceso a Filadelfia	CAF	Licitado	258,50	30.923.000
			TOTALES	762,20	125.527.975

Cuadro 4

CONSTRUCCIÓN DE PAVIMENTO TIPO EMPEDRADO DE RUTAS Y RAMALES

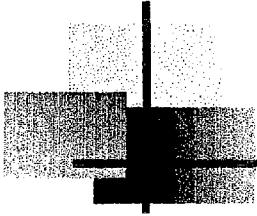
Nro.	OBRAS	FUENTE DE FINANCIAMIENTO	ESTADO ACTUAL	LONGITUD Km.	COSTO EN US\$
1	Pavimentación tipo empedrado en varios puntos del país - 19 tramos	Crédito Chino	En ejecución	380,00	48.000.000
2	Pavimentación tipo empedrado en varios puntos del país - 13 tramos	Fondo Local	En ejecución	170,00	17.196.755
			TOTALES	550,00	65.196.755

Cuadro 5

TERRAPLENADOS DE RUTAS Y RAMALES

Nro.	OBRAS	FUENTE DE FINANCIAMIENTO	ESTADO ACTUAL	LONGITUD Km.	COSTO EN US\$
1	Obra básica y drenaje: Infante Rivarola-Emp. Neuland/Pozo Hondo	BID-CAF	A licitar 2001	81,60	9.095.000
2	Obra básica y drenaje: Desvio Infante Rivarola-Pozo Hondo	BID-CAF	A licitar 2001	78,00	3.210.000
3	Obra básica y drenaje: Centinela - Puerto Casado	BID-CAF	A licitar 2001	159,10	19.260.000
4	Mejoramiento en zonas críticas: Col. Neuland - Desvio Inf. Rivarola	BID-CAF	A licitar 2001	206,20	5.778.000
5	Mejoramiento en zonas críticas: Loma Plata - Centinela	BID-CAF	A licitar 2001	70,00	2.140.000
6	Mejoramiento de zonas críticas: Picada 500 hasta Cruce Don Silvio	BID-CAF	A licitar 2001	172,40	5.350.000
7	Enripiado y construcción de obras de arte: Cruce Villeta - Surubi-y	Fondo Local	Licitado	16,00	2.629.000
			TOTALES	783,30	47.462.000

PROGRAMA DE CORREDORES DE
INTEGRACION DE OCCIDENTE



4. Alternativas de obtención de recursos financieros y sistemas administrativos

4.1. Financiamiento de las Obras Viales

- Tradicionalmente la conservación y el mejoramiento de la red vial son financiadas con fondos locales y con fondos provenientes de préstamos de organismos financieros internacionales (BID, BIRF, FONPLATA, JBIC, CAF, BNDES, TAIWAN etc.)
- Actualmente el Gobierno Nacional viendo la necesidad de desarrollar la infraestructura vial en forma mas acelerada, ha buscado otros mecanismos a fin de obtener el financiamiento.

4.2 Marco regulatorio

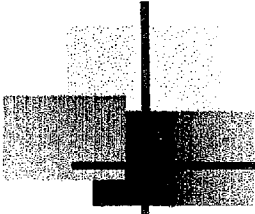
- **Ley N° 1533/00 que establece el Régimen de Obras Públicas.**
- **Ley N° 1.302, que contempla la posibilidad que los oferentes obtengan el financiamiento total de las obras y servicios con el compromiso del estado de asumir la responsabilidad de la deuda pública**
- **Ley No. 1618/00 de Concesiones de Obras y Servicios Públicos**

4.3 TRAMOS VIALES EN ESTUDIO A SER CONCESIONADOS 1ª ETAPA



- GRUPO N° 1.

1.1 Ruta N°1 □gMcal. Francisco Solano López□h.
Tramo km 14/371. San Lorenzo ? Puente Internacional
□gSan Roque González de Santacruz□h, Encarnación.
Mejoramiento del tramo km 14/41, San Lorenzo ? Itá.
Ampliación y refuerzo de la calzada. Pavimentación de
banquinas. Implantación de perfil urbano en San
Lorenzo y en Itá. Reforma del empalme con el Acceso
Sur.



1.2 Acceso Sur. Tramo Cuatro Mojones ? Empalme Ruta N°1. De reciente construcción, se prevé solo obras de conservación y mantenimiento de rutina.

1.3 Inversión prevista en 25 años: 150 millones de dólares.

- GRUPO N° 2.

2.1 Ruta N°2 □gMcal. José Félix Estigarribia□h.

Tramo km 14/110. San Lorenzo ? San José incluido el ramal a San Bernardino. Obras de mejoramiento, facilidades para giro a la izquierda en el tramo San Lorenzo ? Itagua. Duplicación de la vía en el tramo km 41/110. Variantes de contorno en Ypacarai, Caacupe, Itacurubi, y San José.

2.2 Inversión prevista en 25 años: 170 millones de US\$.



- GRUPO N°3

3.1 Ruta N°2 □gMcal. José Félix Estigarribia□h. Tramo km 110/132 San José ? Cnel. Oviedo. Obras de mejoramiento, duplicación de la vía en el tramo km 110/132. Paso a desnivel en el cruce Cnel. Oviedo.

3.2 Ruta N°7 □gDr. José Gaspar Rodríguez de Francia□h. Tramo km 132/183. Cnel. Oviedo ? Caaguazú. Obras de Mejoramiento, variante en el tramo Km 146/150. Ensanche y pavimentación de banquetas en el tramo km 178/183. Implantación de terceros carriles en rampas de ascenso.

3.3 Inversión prevista en 25 años: 75 millones de US\$.



- GRUPO N°4


4.1 Ruta N°6 □gDr. Juan León Mallorquín□h. Tramo km 0/250. Encarnación ? Empalme km 296,5 de la Ruta N°7 en el distrito de Minga Guazú. Obras de Mejoramiento, implantación de carriles adicionales en rampas de ascenso. Pavimentación del Acceso a Naranjal.

4.2 Inversión prevista en 25 años: 85 millones de dólares..

TRAMOS VIALES EN ESTUDIO A SER CONCESIONADOS 2ª ETAPA



1. Tramo Coronel Oviedo ? Tacuara
2. Ruta Nro. 3, tramo Tacuara ? Yby Yaú
3. Ruta Nro. 5, tramo Concepción? Pedro Juan Caballero
4. Ruta Nro. 9, tramo Pte. Remanso ? Km. 54
5. Tramo Hernandarias ? Cruce Carumbey
6. Ruta Nro. 10, tramo Cruce Carumbey ? Salto del Guaira



MUCHAS GRACIAS

DINATRAN

Dirección Nacional de Transporte
Ruta N° 2 Mcal. Estigarribia Km 14
Telefax: 582 145

SITUACIÓN ACTUAL DEL SECTOR

- Se halla en plena consolidación
- Búsqueda de nuevas alternativas de financiamiento
- Readecuación institucional y normativa
- Servicios de Pasajeros y Cargas con mejoramiento

MARCO INSTITUCIONAL Y REGULACIONES

g Créase la Dirección Nacional de Transporte como ente descentralizado con personería jurídica de derecho público, encargada de la regulación del transporte nacional e internacional h

- Creado por la Ley 1590/00
- Dificultades que presenta la Ley
- Necesidad de mejoramiento de la legislación vigente
- Nueva estructura propuesta

DINATRAN Dirección Nacional de Transporte

Creada por Ley 1590/00

16 de Setiembre de 2000

g Créase la Dirección Nacional de Transporte como ente descentralizado con personería jurídica de derecho público, encargada de la regulación del transporte nacional e internacional h

AUTORIDADES

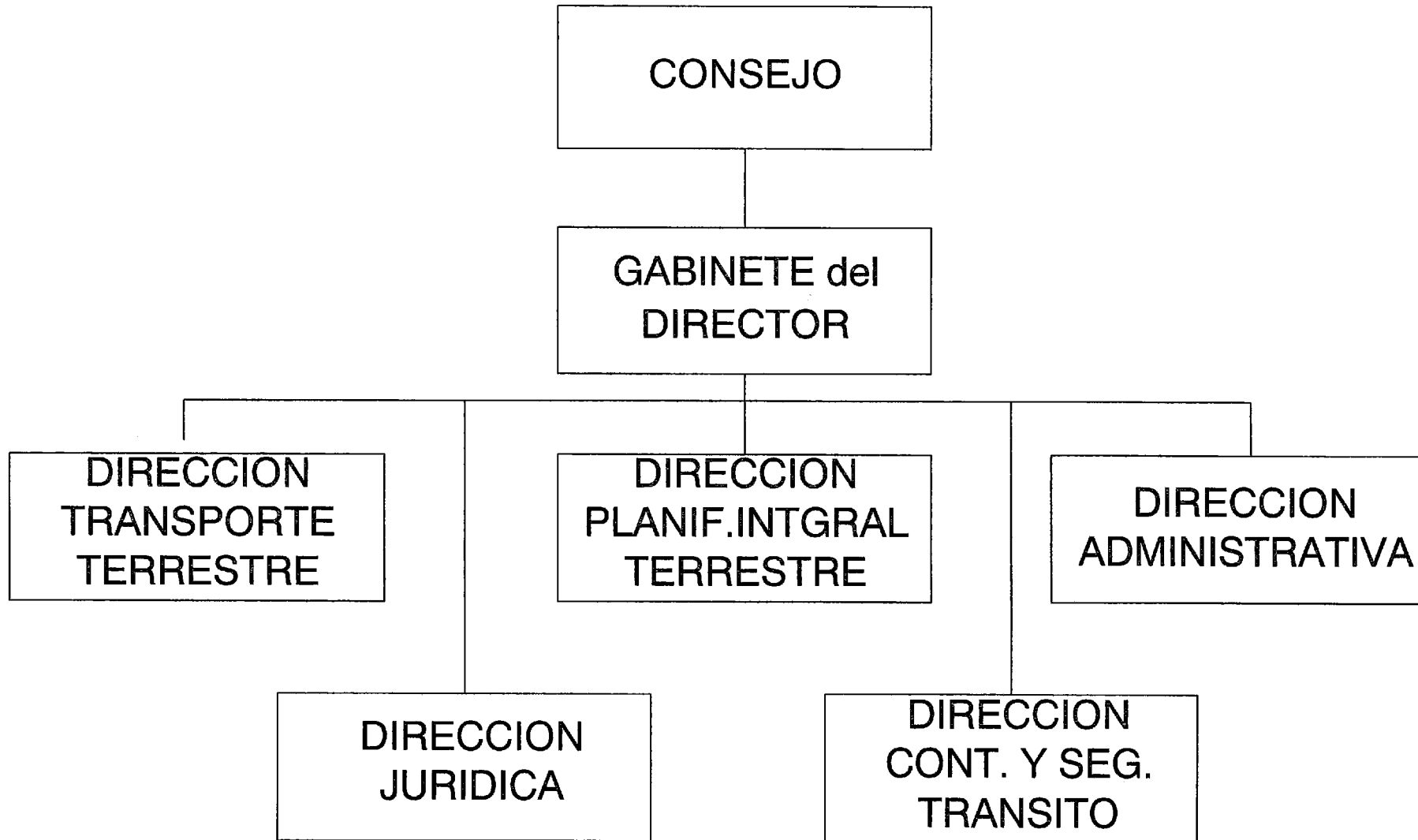
Autoridad Máxima: CONSEJO

Presidente del Consejo: DIRECTOR NACIONAL

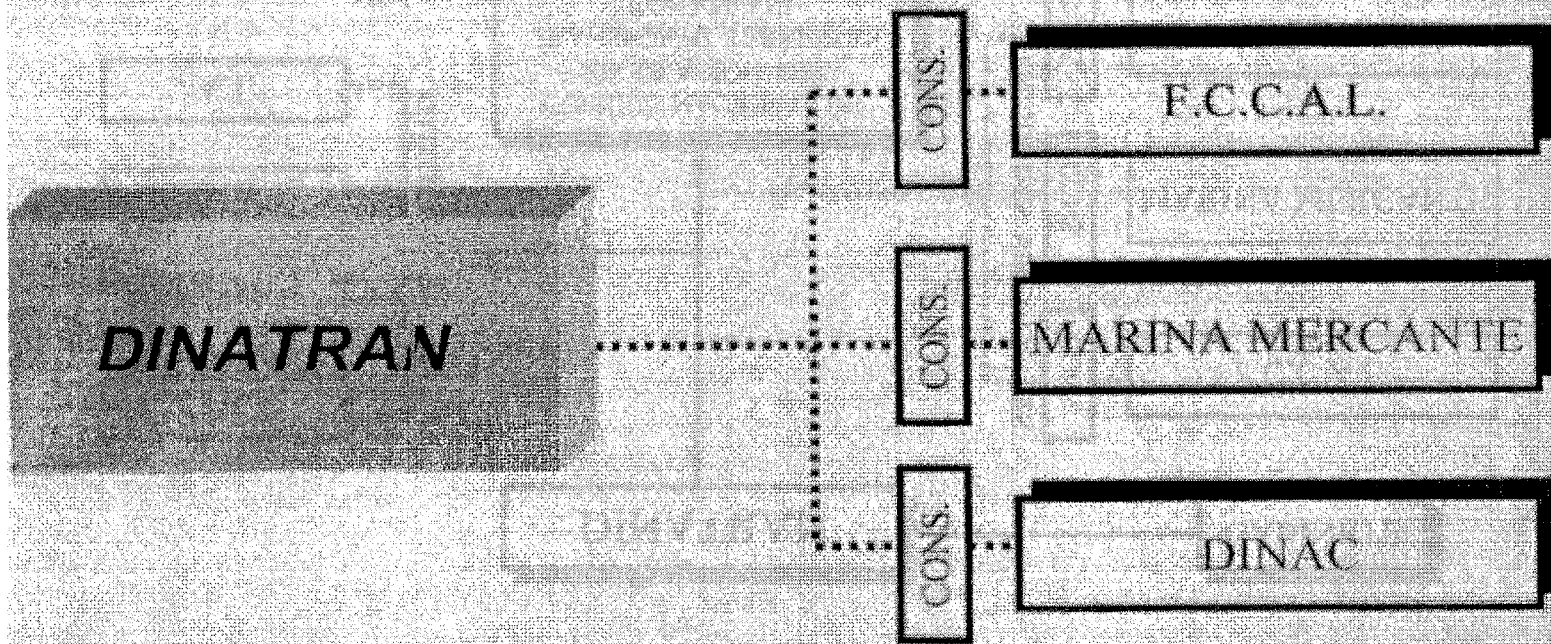
Integración del Consejo

El Director Nacional de Transporte
Un representante del Ministerio de Justicia y Trabajo
Un representante de los gobernadores
Un representante de la AMUAM
Un representante de las demarcaciones municipales
Un representante de los empresarios de transporte
Un representante de los trabajadores del transporte

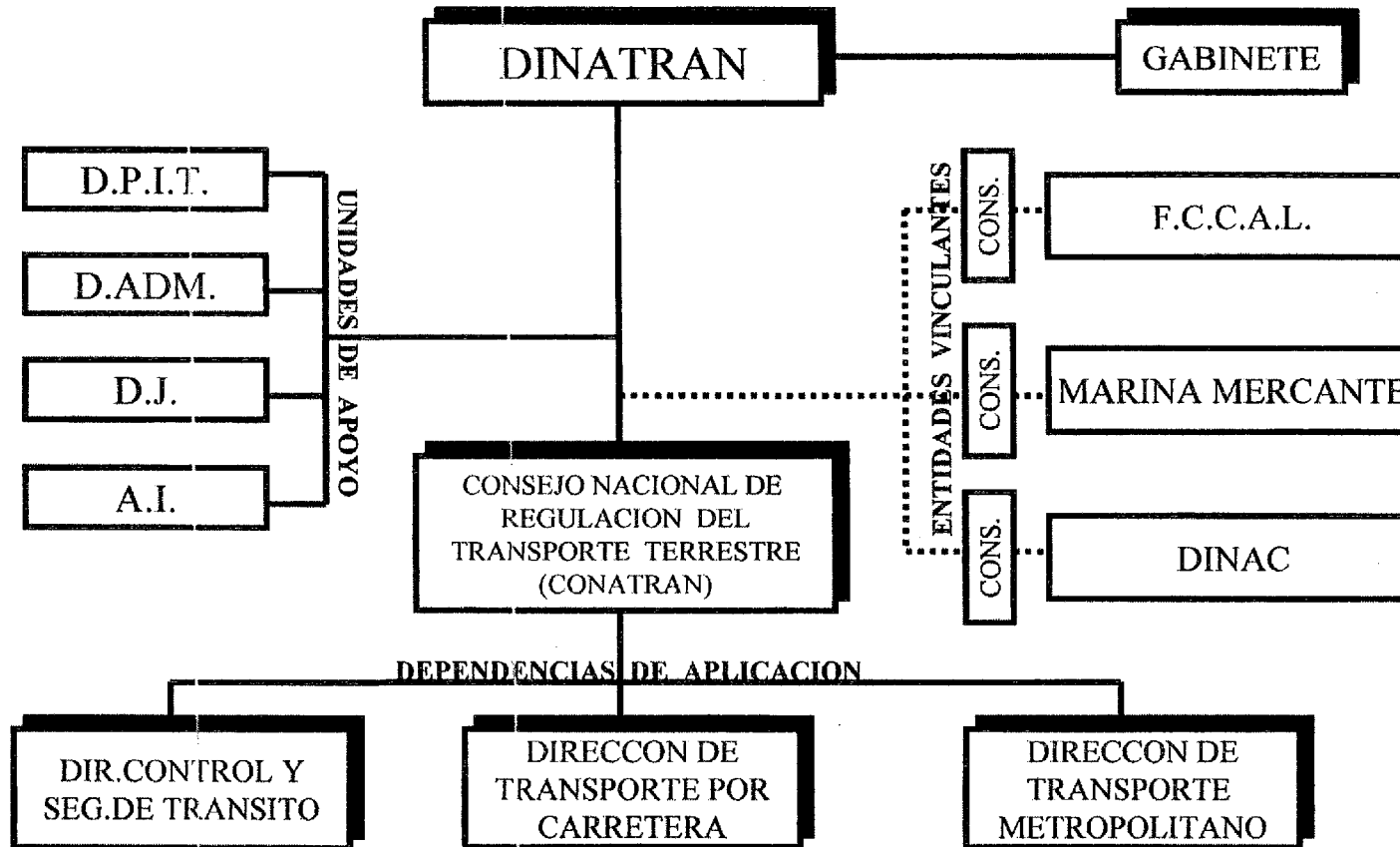
Organigrama de la DINATRAN



ENTIDADES VINCULANTES



Proyecto de Modificación de la Ley 1590



PRINCIPALES FORTALEZAS Y DEFICIENCIAS

- F Interés del gobierno de adecuarse a las nuevas exigencias
- F Expectativa favorable hacia la DINATRAN
- F Recursos Humanos disponible
- D Escaso recurso disponibles para el fortalecimiento institucional
- D Dificultades en pasos fronterizos

TENDENCIAS para la INTEGRACIÓN FÍSICA REGIONAL del SECTOR

- Ejes de integración priorizados para el año 2001/02
 - Eje MERCOSUR ? Chile
 - Eje interoceánico
 - Eje Andino

- Favorable tendencia en materia de servicio

CUELLOS de BOTELLA

- Escaso apoyo a las instancias institucionales de transporte para su fortalecimiento
- Financiamiento para las infraestructuras
- Problemas de cruces fronterizos

