

# TRANSPORTE: UN ENFOQUE INTEGRAL PARA EL DESARROLLO SOSTENIBLE Y LA CALIDAD DE VIDA



## TRANSPORTE DE PASAJEROS

### CIRCULAN MUCHOS VEHÍCULOS POR DEFICIENCIAS EN EL TRANSPORTE PÚBLICO

# 171%

crecimiento del parque automotor registrado en 2010-2019 (337 vehículos cada 1.000 habitantes, 2020)

# 58%

de los trabajadores se desplazan en auto o motocicleta en el área metropolitana de Asunción

# 1 de cada 4

viajes en Asunción se realizan en transporte público

La falta de atractivo del transporte público es en parte estimulada por un **servicio ineficiente, sin alternativas** de carriles exclusivos para buses o tren, la **expansión de áreas urbanas** sin una oferta de transporte acorde y la congestión en horas pico.

Fuente: Instituto Nacional de Estadísticas (INE, 2021) y Encuesta de Movilidad del Área Metropolitana de Asunción

### LAS LIMITACIONES EN EL TRANSPORTE PÚBLICO AFECTAN LA PRODUCTIVIDAD Y CALIDAD DE VIDA DE LAS PERSONAS

## ACTUALMENTE, EL TRANSPORTE DE PASAJEROS ES UN GRAN CONTAMINANTE

# 56%

de las **emisiones de gases** de efecto invernadero (GEI) del transporte se originan en el **transporte de pasajeros**

Con pocas unidades de buses eléctricos y disponibilidad limitada de infraestructura de carga, la **electrificación del transporte sigue rezagada.**

## POTENCIALES ÁREAS DE MEJORA

El desarrollo de una **estrategia de largo plazo** para el sistema de transporte público en su conjunto contribuiría a superar las limitaciones de inversiones puntuales y desconectadas.

Un sistema de transporte público orientado a **corredores verdes** con **carriles exclusivos** para buses eléctricos sería una alternativa beneficiosa para el área metropolitana de Asunción.

La **electrificación** del transporte **reduciría 100% de las emisiones** de GEI del sector. Es posible atraer financiamiento privado para **flotas eléctricas**, invertir en la expansión de la **red de carga** y garantizar la **disponibilidad de energía eléctrica.**

## TRANSPORTE **POR CARRETERA**

### EL TRANSPORTE POR TIERRA PRESENTA **PROBLEMAS DE CALIDAD**

# 128

es la posición que ocupa Paraguay entre 141 países en calidad vial

Fuente: World Economic Forum (2019). Global Competitiveness Index. Road Quality Indicator.

# 9%

de la red vial está pavimentada (29% para América Latina y el Caribe)

Fuente: Banco Mundial (2019). Paraguay Roads Sector Public Expenditure Review.

# 55%

de la red pavimentada estaba en buen estado en 2018 vs. 63% en 2012

# 56%

de la población rural está a menos de 2 km de un camino de todo tiempo

Fuente: Research for Community Access Partnership (2020). Rural Access Index.



Más información aquí

**LAS MALAS CONDICIONES DE LAS CARRETERAS LIMITAN EL ACCESO A LA SALUD, LA EDUCACIÓN Y LAS OPORTUNIDADES LABORALES**

### PERSISTEN INEQUIDADES TERRITORIALES Y **ELEVADOS COSTOS LOGÍSTICOS**

La red no pavimentada limita el tamaño de camiones que pueden circular, **aumentando costos.**

Camiones pequeños que circulan por **caminos sin pavimentar** no se benefician del gasto en mantenimiento de rutas principales.

El transporte es un **obstáculo mayor para el 27% de las empresas.**

Fuente: Banco Mundial (2017). Encuesta de Empresas.

### LA **SINIESTRALIDAD VIAL ES ALTA**

PARAGUAY ESTÁ ENTRE **LOS TRES PAÍSES CON MAYOR MORTALIDAD** POR ACCIDENTES DE TRÁNSITO EN AMÉRICA LATINA

# 1.552

muerres al año, principalmente de motociclistas y peatones

Fuente: Organización Mundial de la Salud (2020)

Contribuye a esto que más del **50% de vehículos fuera de Asunción son motocicletas** y que la mayoría de los motociclistas no usa casco.

Fuente: INE (2021). Estadísticas del parque automotor



## EL GASTO VIAL ES INEFICIENTE, CON BAJA INVERSIÓN Y ESCASA PARTICIPACIÓN DEL SECTOR PRIVADO

### BAJA INVERSIÓN CON DESAFÍOS EN LA ASIGNACIÓN

**1,1%**

del PIB fue la inversión en la red vial (2010-2019)

Fuente: INFRALATAM

La **poca claridad** del régimen de Alianza Público-Privada (APP) y los **largos tiempos** de implementación **limitan el potencial** de esta herramienta.

El **foco de la inversión está en la red nacional**, por encima de las rutas departamentales, en tanto el gasto en **rehabilitación y mantenimiento es insuficiente**.

LOS DESAFÍOS EN LA ASIGNACIÓN Y EFICIENCIA SE REFUERZAN CON LA **SUPERPOSICIÓN DE TAREAS** DE DISEÑO DE POLÍTICAS E INVERSIÓN CON LAS DE OPERACIÓN Y EJECUCIÓN EN EL MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS Y COMUNICACIONES Y LA FALTA DE MECANISMOS APROPIADOS DE PRIORIZACIÓN Y PLANIFICACIÓN DE INVERSIONES



## POTENCIALES ÁREAS DE MEJORA

### EFICIENCIA

La eficiencia del gasto vial podría mejorar a través de un marco para **asignar de forma transparente el gasto de capital y mantenimiento**, que incorpore indicadores de desempeño, priorización de obras viales, inventario actualizado de la red vial y monitoreo del tráfico, así como la resiliencia al clima.

### INVERSIÓN PRIVADA

Posibles caminos para estimular el financiamiento privado incluyen la **revisión de los mecanismos de compras y contratación** en función de los instrumentos de financiamiento, la priorización de proyectos vía APPs y una mayor transparencia de procesos (por ejemplo, estandarización de licitaciones).

### SEGURIDAD VIAL

La seguridad vial podría beneficiarse del fortalecimiento de la **Agencia Nacional de Tránsito y Seguridad Vial** que, con recursos suficientes, lidere una estrategia que incluya el desarrollo de infraestructura vial más segura y la promoción del uso de cascos en motocicletas.

TRANSPORTE FLUVIAL

# LA BAJA INVERSIÓN REPERCUTE EN LA FALTA DE PREVISIBILIDAD Y SOBRECOSTOS

## HIDROVÍA PARANÁ-PARAGUAY

FUNDAMENTAL PARA EL COMERCIO

**92%** de exportaciones      **72%** de importaciones

Fuente: Banco Mundial [2021] en base a SECEM, CPTCP y COMIP

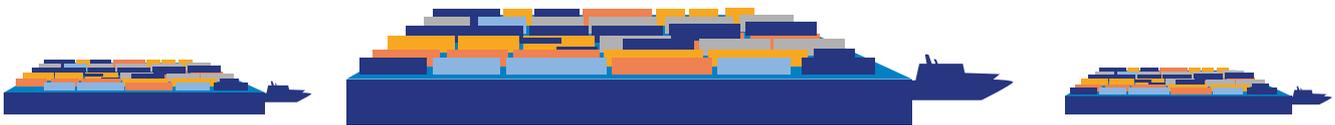
PERO CON FUERTES LIMITACIONES

Escasa inversión pública en dragado y señalización.      Restricciones a la circulación y falta de previsibilidad para sector transporte.

ESTO LLEVA A MAYORES COSTOS

**25%** costos mayores que en el río Misisipi, en Estados Unidos      **US\$ 12** es el sobrecosto por tonelada de soja      **US\$ 181** millones de pérdidas totales anuales estimadas

Banco Mundial (2016). La logística de la soja, Argentina, Paraguay y Uruguay.



### EL CAMBIO CLIMÁTICO PUEDE EMPEORAR LAS CONDICIONES DE NAVEGACIÓN

El aumento previsto en la **duración, intensidad y frecuencia de las sequías** afectará aún más los costos logísticos.

**Durante 2020-2022**, las barcazas circularon con **apenas un tercio de su capacidad**, por lo que aumentó el transporte de carga vía terrestre.

## POTENCIALES ÁREAS DE MEJORA

### NAVEGABILIDAD Y EFICIENCIA

Las condiciones de navegabilidad y la eficiencia de las operaciones portuarias se beneficiarían del **mantenimiento regular de los ríos, mejoras en la señalización, identificación de cuellos de botella y APPs** que aseguren la navegabilidad todo el año y contribuyan con la financiación del mantenimiento.

### PLANIFICACIÓN

El transporte fluvial también se beneficiaría de un **plan maestro para el desarrollo de la hidrovía y mejoras en los puertos**, que dimensione las obras de dragado basado en análisis de factibilidad y consideraciones climáticas.

### PUERTO-CIUDAD

**Una mejor interacción entre el puerto y la ciudad** de Asunción reduciría la congestión de tránsito afectada por el tráfico de granos y contenedores.