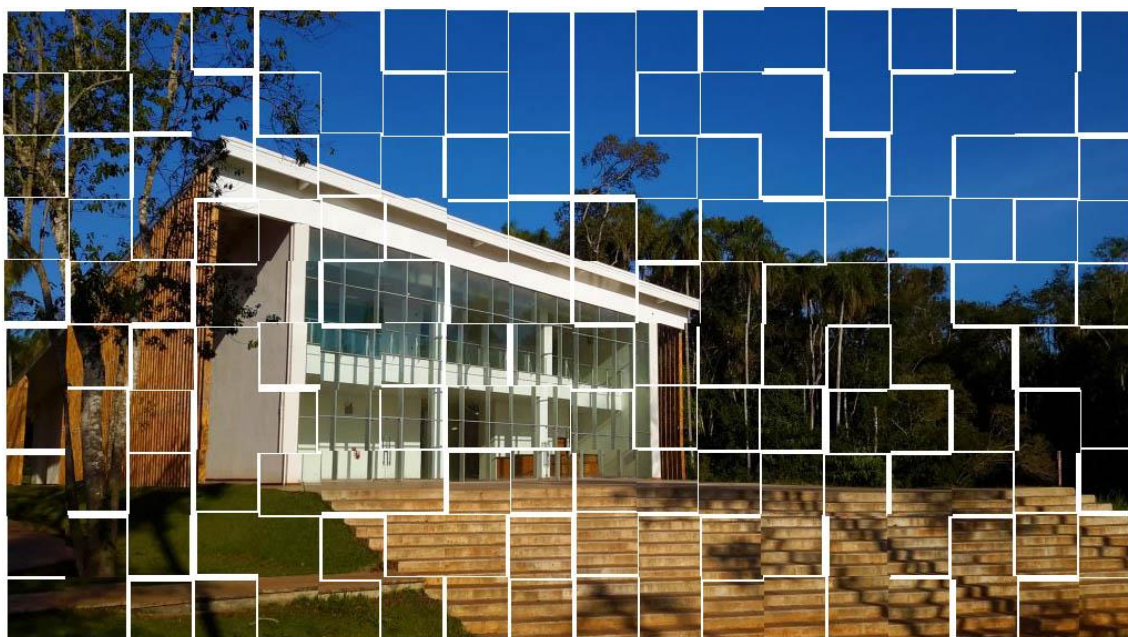


INFORME FINAL: PLAN DE INVERSION



ESTUDIO DE PREFACTIBILIDAD DE INVERSIÓN PRIORITARIA TRONCAL

PLAN DE MOVILIDAD Y CONECTIVIDAD TURISTICA

ESTUDIO DE PREFACTIBILIDAD DE INVERSIÓN PRIORITARIA TRONCAL: PLAN MOVILIDAD Y CONECTIVIDAD TURISTICA

ÍNDICE DE CONTENIDOS

1.	CONTEXTO Y DESCRIPCIÓN GENERAL DE LA INVERSIÓN	3
2.	ANÁLISIS DE VIABILIDAD MULTICRITERIO	3
3.	ANÁLISIS DE RIESGOS VINCULADOS A LA INVERSIÓN.....	13
4.	FICHA TÉCNICA ASOCIADA A LA INVERSIÓN.....	14
4.1	UBICACIÓN Y OBJETIVO DE LA INVERSIÓN	14
4.2	BENEFICIOS E IMPACTOS ESPERADOS	15
4.3	SEGMENTOS DE DEMANDA DESTINATARIOS DE LA INVERSIÓN	15
4.4	DESCRIPCIÓN TÉCNICA	16
4.5	RECURSOS HUMANOS ASOCIADOS A LA INVERSIÓN.....	17
4.6	Tipo de gestión propuesta.....	17
4.7	Actores/entidades responsables en el ciclo de proyecto	18
4.8	Recursos Mecanismos de integración, puesta en valor y conservación de servicios ecosistémicos asociados.....	18
4.9	Costos estimados y fuentes de financiación.....	21
5.	TERMINOS DE REFERENCIA	23
5.1.	ANTECEDENTES Y JUSTIFICACIÓN	23
5.2.	OBJETIVOS DEL PROYECTO.....	24
5.3.	ALCANCE DEL PROYECTO.....	24
5	FASES DE EJECUCIÓN DE LOS TRABAJOS.....	25
6	PRODUCTOS ESPERADOS	26
7	REQUISITOS EXIGIDOS A LAS FIRMA CONSULTORA – SOLVENCIA TÉCNICA	27
8	ELEMENTOS A PROPORCIONAR POR EL CONTRATANTE.....	27
9	PLAZO.....	27
10	PRESUPUESTO.....	27

1. CONTEXTO Y DESCRIPCIÓN GENERAL DE LA INVERSIÓN

El transporte juega un papel esencial en la cadena de valor turística, por cuanto facilita la accesibilidad al destino y la movilidad del turista en su seno. Sin embargo, la actual infraestructura de comunicación y el sistema de transporte público dificulta el acceso del turista a la región oeste del Paraná. También la movilidad entre sus principales atractivos turísticos, dispersos dentro del territorio, y los servicios turísticos asociados a éstos, situados principalmente en los distritos de Ciudad del Este, Hernandarias y, en menor medida, Presidente Franco e Yguazú.

Al mismo tiempo, la débil conexión con las áreas de mayor afluencia turística de los países fronterizos (Brasil y Argentina) obstaculiza la captación eficiente e inteligente de la demanda turística internacional desde polos turísticos como el Parque Nacional de Yguazú o del Complejo turístico de Itaipú hacia atractivos del Alto Paraná.

Esta problemática afecta negativamente a la necesaria articulación de la oferta turística, frenando la consolidación del Alto Paraná como destino y afectando significativamente a la competitividad de su producto fluvial, cultural y de naturaleza, pese a las inversiones realizadas por el Programa Nacional de Turismo (PRONATUR).

Con la misión de incentivar la actividad turística en el territorio, la estrategia del Plan de Inversiones de la región oeste del Alto Paraná se orienta, entre otros aspectos, a la mejora de la conectividad terrestre, fluvial y aérea. Con este objeto, el **Plan de movilidad y conectividad turística** es planteado como una herramienta que fundamente, diseñe y ordene las actuaciones necesarias para resolver las carencias detectadas en materia de comunicación, tanto en la accesibilidad al destino como en la movilidad interna de los visitantes.

El Plan será abordado desde una perspectiva global y sostenible, integrando las necesidades del sector turístico en la planificación y gestión del modelo de movilidad propuesto, con el fin de reforzar su competitividad. Se pondrá especial atención al fomento de la intermodalidad entre los diferentes modos de transporte y a corregir la problemática detectada en materia de infraestructura vial y de transporte público que representa un valor estratégico para la actividad turística de la región.

2. ANÁLISIS DE VIABILIDAD MULTICRITERIO

Para valorar de manera más detallada la inversión propuesta, se realiza un **análisis multicriterio**, que permite valorar la viabilidad de la propuesta según diferentes aspectos: (A) **estratégico**, (B) **técnico-operativo**, (C) **sociocultural y medioambiental**, (D) **institucional** y (E) **económico-financiero**.

(A) **ESTRATÉGICO**. Esta inversión se considera altamente estratégica, pues pretende dotar al destino de una infraestructura turística básica y transversal, que se considera básica para el desarrollo turístico. Su implementación mejoraría la movilidad y conectividad en el territorio, y por lo tanto provocaría una dinamización estratégica clave para cumplir los objetivos que pretendemos

(B) **TÉCNICO-OPERATIVO**.

A nivel técnico, la ejecución de este Plan requiere de un equipo especializado y con amplia experiencia en materia turística, ambiental y de infraestructura vial. Este equipo debe contar con capacidad para analizar la actual infraestructura y los medios de transporte de la región, y posteriormente definir, con el adecuado nivel de especificación técnica, las mejoras de accesibilidad requeridas por los actuales y potenciales flujos turísticos.

El Plan de movilidad y conectividad turística deberá analizar aquellas infraestructuras y medios de comunicación terrestres, fluviales y aéreos que resultan de interés estratégico para el desarrollo turístico de la región, proponiendo una estrategia global y sostenible que contribuya a solventar sus principales problemáticas a través de la implementación de dos medidas estratégicas:

- Un **sistema de transporte turístico por carretera** que, basado en la intermodalidad, facilite tanto la llegada de los turistas al destino desde sus principales puntos de entrada (aeropuertos, embarcaderos, puente, etc.), como la movilidad interna hacia sus servicios y atractivos turísticos.
- La **mejora o construcción de las vías vecinales y terciarias** que conducen a los principales atractivos turísticos de la región. Ha de identificarse la tipología de actuación más adecuada para cada vía: construcción, ampliación, mejora del trazado, mejora de superficie de rodadura, habilitación, según el caso.

Entre las problemáticas detectadas en materia de movilidad turística dentro del destino, destacan:

Acceso terrestre internacional

A nivel internacional, la única vía de entrada internacional terrestre es el Puente de la Amistad, que cruza el río Paraná y une las ciudades de Ciudad del Este (Paraguay) y Foz de Iguazú (Brasil). Este puente es el tercer punto de entrada al país en volumen de tráfico. Excluyendo los traslados generados bajo la modalidad de Tránsito Vecinal Fronterizo (TVF) de los países del MERCOSUR, se estima que alrededor de 10.000 personas/mes ingresan al país a través de este puente (entorno a un 10% del total del país). Este elevado número de usuarios excede la capacidad actual de la infraestructura, derivando en una congestión crónica que afecta, entre otros colectivos, a turistas y excursionistas que pretenden visitar atractivos turísticos dentro de esta área fronteriza.

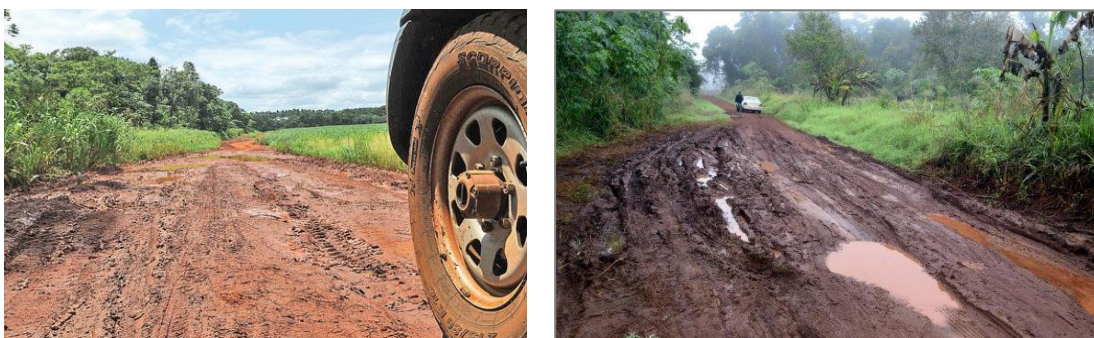
Acceso aéreo

El Aeropuerto Internacional Guaraní, localizado en el distrito de Minga Guazú, es la principal vía de acceso aéreo al territorio. No obstante, la única compañía aérea de pasajeros que opera actualmente en este aeropuerto es Paranair, que realiza vuelos a Asunción y São Paulo. Latam Airlines dejó de operar vuelos internacionales en este aeropuerto en 2016 lo que ha supuesto un descenso en el número total de pasajeros, unos 40.000 en 2017.

En competencia a éste, los aeropuertos internacionales de las ciudades de Foz de Iguazú (Brasil) y del aeropuerto Cataratas del Yguazú (Argentina), que se encuentran a 30 km y 45 km respectivamente de Ciudad del Este, registraron un volumen superior al 1.000.000 de pasajeros en 2017.

Red vecinal y terciaria

Las vías de la región que dan acceso a los principales recursos turísticos, a menudo alejados de las rutas nacionales, son en la mayoría de los casos vías vecinales y terciarias no pavimentadas (ripió, empedrado, tierra, ...), frecuentemente en malas condiciones debido a la erosión provocada por la meteorología.



Camino de acceso a Monumento Científico Moisés Bertoni

Sin perjuicio de otras vías consideradas estratégicas dentro del Plan, se deberá considerar prioritaria la pavimentación o construcción de accesos a los siguientes atractivos:

- **Lago Iguazú**, concretamente la conexión con los emprendimientos turísticos de Parque Ito, el Parque Asahi, Nativa Nautic Club, el Club Náutico Tacuaró y el Complejo Recreativo Lago Azul, tanto desde la ruta nacional 7 como entre estos emprendimientos y las áreas de interés turístico del Lago. En este sentido, deben desarrollarse las vías de acceso a espacios naturales de relevancia situados a las orillas del lago (como la Reserva de la Cooperativa Yguazú, ...), además de a los embarcaderos que están previstos.
- **Río y Lago Acaray**, mejorando las vías vecinales o terciarias de acceso a las zonas de ocio y recreo (como Punta Arena) existentes, así como a la futura estación fluvial.
- **Monumento Científico Moisés Bertoni**, mejorando la vía vecinal o terciaria de acceso (aproximadamente 14 km) al atractivo desde la vía principal más próxima (Ruta CD Presidente Franco – Cedrales).

- **Parque Nacional Ñacunday**, a través de la mejora de las vías vecinales o terciarias no pavimentadas que dan acceso al atractivo desde la vía principal más próxima (Ruta nacional 6), así como las vías que permiten la circulación interna a sus principales áreas de interés, especialmente el Salto del Ñacunday.

Transporte público por carretera

La oferta de transporte público por carretera en la región oeste del Alto Paraná resulta insuficiente para dar soporte a las necesidades de accesibilidad a los atractivos turísticos del destino. Actualmente, existen los siguientes servicios:

- Entre Ciudad del Este y Hernandarias, las empresas La Santaniana, Ciudad de Hernandarias y TransTur ofertan un servicio regular de autobús interurbano, con parada cerca de la Represa de Itaipú y frente al Centro Ambiental donde están el Museo y el Zoológico.
- Entre Ciudad del Este e Yguazú, la empresa Juan E. O'Leary oferta un servicio regular de autobús interurbano que conecta con Asunción con una frecuencia de 30', con parada en Yguazú.
- Existen los taxistas con variados servicios, siendo la "bajada mínima" de 25.000 guaraníes y luego estableciendo una tarifa por kilometraje, previo acuerdo con el pasajero.

Atractivos turísticos como los Saltos del Monday, Lago Iguazú, Monumento Científico Moisés Bertoni, entre otros, no cuentan con ningún servicio de transporte colectivo que los conecte con los principales centros receptores de turismo de la región. Con independencia de los vehículos privados o el taxi, no existen alternativas para el traslado de turistas hasta estos lugares.

Por ello, sin perjuicio de otras acciones consideradas estratégicas dentro del Plan, se deberá considerar favorecer la puesta en marcha de los siguientes servicios de forma prioritaria.

- **Servicios regular transporte colectivo desde CDE a Yguazú.** Se propone implementar un servicio de transporte, con una capacidad aproximada de unas 22 personas, que facilite la llegada de turistas a Yguazú. La presencia del Circuito Vivencial del Mundo Guaraní tiene que servir de reclamo a los visitantes de CDE para la visita de esta municipalidad. Este transporte funcionaría como una lanzadera con salidas desde CDE hasta el centro de Yguazú y viceversa a unas horas determinadas. La llegada a Yguazú facilitaría la visita al resto de atractivos de la municipalidad.
- **Un servicio regular de transporte colectivo en Yguazú.** Se propone implementar un servicio de transporte, con un vehículo mediano (furgón con capacidad entre 9-12 pasajeros), que dé servicio a los visitantes que quieren visitar el Circuito Vivencial del Mundo Guaraní. Este transporte sería complementario al servicio CDE /Ygazú y debería facilitar la combinación de ambos. Este transporte funcionaría como una lanzadera con salidas desde el núcleo urbano que Yguazú /Circuito Vivencial a unas horas determinadas.
- **Servicio regular de transporte colectivo a los Saltos del Monday** (con parada opcional en el Parque Aventura Monday). Se propone implementar un servicio de transporte

provisto por un vehículo mediano (furgón con capacidad entre 10-12 pasajeros) que permitan mejorar la conectividad y la movilidad de los visitantes desde CDE a los Saltos del. Este transporte funcionaría como una lanzadera con salidas desde CDE hasta los Saltos y viceversa, a unas horas determinadas. Se prevé que las salidas tengan con una alta frecuencia, especialmente durante los fines de semana y festividades.

Además, se recomienda mejorar la conectividad entre Foz de Yguazú y Ciudad del Este a través del establecimiento de un servicio de transporte regular. Este servicio podría ser ofertado en lugares como el aeropuerto.

Estos servicios deberían ofrecerse desde los alojamientos, tanto en CDE como en Yguazú, facilitando una mejora en los servicios ofrecidos por estos minimizando los costes.

**Nota. Se prevé que la conectividad entre CDE con el Monumento Científico Moisés Bertoni se haga a través de la vía fluvial.*

(C) **SOCIOCULTURAL Y MEDIOAMBIENTAL.** El turismo constituye un sector estratégico para la conservación del patrimonio cultural y para el desarrollo socioeconómico de las comunidades locales, siendo la movilidad una variable clave para la competitividad de este sector. De ahí su relevancia para el desarrollo local en la región oeste del Alto Paraná.

Dentro del análisis previo llevado a cabo se identifican una serie de potenciales riesgos socioculturales sobre la población local, descritos a continuación. No obstante, todos ellos son de intensidad baja y los beneficios obtenidos compensan los costos que el proyecto implica para la sociedad. La contribución global del Plan de movilidad y conectividad turística es netamente favorable para el desarrollo socioeconómico, cultural y la mejora de los estándares de calidad de vida de la comunidad local.

Los principales impactos positivos derivados de la puesta en marcha del Plan son:

Generación de empleo

Este impacto es positivo y directo en el caso de todos aquellos puestos de trabajo asignados a la ejecución del proyecto de construcción/mejora vial, abarcando desde la categoría de trabajo especializado hasta las categorías de trabajo no especializado. En este sentido, se generará o consolidará empleo cubierto por personal de la constructora y absorbido por residentes en el área de influencia. También se generarán empleo directo gracias a la puesta en marcha de un nuevo modelo de transporte turístico.

Por último, la mejora de la movilidad beneficiará al desarrollo de la actividad turística en el territorio, la cual se caracteriza por su necesidad intensiva de mano de obra, tanto en puestos de trabajo directos, indirectos como inducidos. Por ello, a raíz del Plan de movilidad, la empleabilidad en el sector turístico se verá consolidada o incrementada a lo largo de toda la cadena de valor, en servicios de carácter público y privado.

Aumento de la capacidad adquisitiva

Este impacto es positivo y directo, determinado por la contratación de personal y las acciones de abastecimiento de bienes y servicios que demandará la construcción y mejora de las vías, la puesta en marcha de un nuevo sistema de transporte turístico e, indirectamente, el incremento de la actividad turística en el destino. Este impacto permitirá elevar los niveles de ingreso de la población relacionada directa o indirectamente con el Plan y, a su vez, se traducirá en un aumento de la capacidad adquisitiva de dichos pobladores, generando mejores condiciones para el acceso a los servicios de salud, educación, transporte, etc.

Mejora de las condiciones de vida

La mejora de la red viaria permitirá a las comunidades locales mayor facilidad en sus desplazamientos, permitiendo no sólo la reducción de los tiempos de viaje sino también minimizar las incidencias del transporte debido a las malas condiciones de los viales derivadas de las condiciones meteorológicas o reducir los costes de operación vehicular. Esta circunstancia tendrá una incidencia significativa en su calidad de vida, especialmente al facilitar su acceso a los servicios públicos.

Valorización de la cultura local

El fortalecimiento de la infraestructura viaria y del sistema de transporte propiciará un incremento de la actividad turística y, por ende, de la sostenibilidad de las iniciativas que se han puesto en marcha para la valorización de la cultura local. Las deficientes condiciones de acceso a estos recursos lastran actualmente su viabilidad como atractivo turístico.

No obstante, los riesgos identificados deben ser considerados, de modo que el Plan evite y/o minimice sus posibles efectos negativos sobre la comunidad y el patrimonio cultural. Entre los posibles riesgos socioculturales del Plan se identifican:

- **Conflictos con los propietarios de los predios afectados.** Es posible que la mejora o construcción de viales tenga que realizarse sobre predios que contengan viviendas, terrenos de cultivo o pastizales de importancia para los pobladores afectados, por lo que podrían presentarse dificultades o conflictos entre el ejecutor y los propietarios de dichos predios.
- **Molestias a la población por la generación de ruido, gases de combustión y polvo.** Se generarán emisiones de gases de combustión, partículas y ruido, con efectos directos sobre la calidad del aire que, a su vez, generará molestias a la población localizada en el ámbito de influencia directa de las vías.
- **Perturbación del tránsito local.** El probable incremento de la intensidad de tráfico derivada de la mejora de las vías podría generar incomodidad en el desarrollo de las actividades cotidianas de las zonas involucradas en el proyecto (ganadería, agricultura, explotación forestal, etc.).

- **Cambios en las costumbres locales.** La mejora de las comunicaciones podría originar cambios en el estilo de vida y costumbres de los pobladores locales a causa de un incremento de los factores de influencia externa (actividad turística, etc.). Deberá prestarse especial atención a la vulnerabilidad de colectivos en riesgo de exclusión social o comunidades indígenas afectadas por el Plan.
- **Incremento de la ocupación ilegal del territorio y de los niveles de inseguridad** (asaltos, emboscadas en espacios protegidos, robos), parejo al desarrollo de la actividad turística y a la mejora de las vías de comunicación.
- **Accidentes laborales y de circulación**, que podrían afectar tanto a la etapa de construcción o mejora de las vías, como a la fase operativa del Plan de movilidad.

De acuerdo con el análisis de riesgos llevado a cabo, el Plan de movilidad y conectividad turística constituye un riesgo potencial alto a nivel ambiental. Por ello, la viabilidad del proyecto dependerá de la implementación de medidas, dentro del propio Plan, que eviten, mitiguen y/o minimicen las posibles afecciones sobre el patrimonio natural.

Los riesgos identificados durante la fase de construcción y/o mejora de la red viaria, tanto dentro del ámbito de influencia de la propia vía como aquellas áreas auxiliares utilizadas como soporte logístico y de apoyo temporal, afectarán principalmente al recurso suelo. Las actividades de mayor impacto se asocian al movimiento de tierras, conformación de bases y sub bases, así como la pavimentación asfáltica.

Entre los posibles factores ambientales alterados, en diferente grado, durante la fase de mejora, construcción y operativa del Plan, figuran los siguientes:

- Pérdida de calidad del aire
- Generación de ruido
- Desestabilización de taludes
- Generación de zonas susceptibles a procesos de erosión pluvial e hídrica
- Compactación de suelos
- Contaminación de suelos
- Apertura de caminos transversales a la carretera
- Obstrucción de cauces y cuerpos de agua
- Modificación del patrón de drenaje
- Alteración de la calidad del agua superficial
- Afectación y pérdida de la fauna silvestre
- Efecto barrera para el desplazamiento de la fauna silvestre y doméstica
- Afectación y pérdida de cobertura vegetal
- Afectación del paisaje
- Cambios en los usos del suelo

- Introducción de especies invasoras y plagas
- Incremento de la pesca y caza furtiva

Estos riesgos ambientales deberán ser priorizados durante la formulación del correspondiente Plan de Manejo Ambiental de la actuación, que tendrá la finalidad de evitar, mitigar y/o minimizar sus impactos negativos sobre el medio natural y acentuar la presencia de los impactos favorables durante el diseño, construcción, operación y mantenimiento del Plan. Incluirá un Programa de seguimiento y control ambiental que buscará cumplir con éxito los estándares y regulaciones ambientales, las especificaciones técnicas y procesos previstos del proyecto, así como el monitoreo de los impactos del proyecto. Todo ello redundará en una mayor sostenibilidad y mejor ejecución de las actuaciones.

A lo largo de todas las fases del Plan, se promoverá el uso sostenible de recursos naturales, tanto en la construcción o mejora de viales como en la configuración del sistema de transporte turístico. Entre otras medidas, deberá priorizarse la utilización de materiales de bajo impacto ambiental, la eficiencia energética y el uso de energías renovables. De la misma forma, el diseño de los viales procurará el menor impacto paisajístico, buscando la mayor integración de éstos en el entorno.

(D) **INSTITUCIONAL**

La ejecución del Plan deberá tener en cuenta que el marco institucional de referencia en relación a la red viaria es el **Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones (MOPC)**, organismo encargado de elaborar, proponer y ejecutar las políticas del Poder Ejecutivo referente a las infraestructuras y servicios básicos para la integración y desarrollo económico del país.

La implementación de la política vial planificada por este Ministerio es responsabilidad del Gabinete del Viceministro de Obras Públicas y Comunicaciones a través de la **Dirección de Vialidad (DV) y de la Dirección de Caminos Vecinales (DCV)**. La responsabilidad sobre las rutas nacionales y departamentales la tiene la Dirección de Vialidad. La Dirección de Caminos Vecinales tiene como objetivo la planificación, programación, elaboración de proyectos, construcción y mantenimiento de los caminos vecinales, por administración directa o por terceros.

A nivel normativo, los proyectos que afectan a la red viaria se hayan regidos por las siguientes leyes, entre otras:

Ley 1535/2000 de Administrativa Financiera del Estado, que regula la administración financiera del Estado, las normas básicas y los procedimientos administrativos a los que se ajustarán sus distintos organismos y dependencias para programar, gestionar, registrar, controlar y evaluar los ingresos y el destino de los fondos públicos.

Ley 2051 de las contrataciones Públicas, que establece el sistema de contrataciones del Sector Público y tiene por objeto regular las acciones de planeamiento, programación, presupuesto, contratación, ejecución, erogación y control de las adquisiciones y locaciones

de todo tipo de bienes, la contratación de servicios en general, los de consultoría y de las obras públicas y los servicios relacionados con las mismas.

- **Ley 1533/2000 que establece el régimen de Obras Públicas**, en donde se crea la Dirección de Obras Públicas (DINOP), como organismo técnico dependiente del MOPC, encargada de controlar el cumplimiento de las disposiciones contenidas en esta ley. Según esta Ley la contratación para las Obras Viales puede hacerse a través de concurso de ofertas o licitaciones Públicas.
- **Ley de Impacto Ambiental 294/93 y su Decreto Reglamentario N° 1481**, en la que el MOPC a través de la Dirección de Vialidad, Dirección de Caminos Vecinales y la Unidad Ambiental hacen que todas las obras viales cumplan con las exigencias de preservación ambiental. Para tal efecto, el MOPC integra una Comisión Interinstitucional en Obras Viales, en la cual se coordinan los pasos indispensables para actuar sobre los problemas de Protección Ambiental y sobre las comunidades indígenas.
- **Ley 1302** tiene por objeto habilitar modalidades y condiciones especiales y complementarias a la Ley 1.045/83 que establece que el Régimen de Obras Públicas, y podrá ser utilizada para los llamados a licitación pública nacional y/o internacional y la adjudicación correspondiente para la elaboración de los proyectos de factibilidad y de obras, la fiscalización, la construcción de las obras públicas y los servicios, para oferentes que tengan asegurado el financiamiento total.

En lo que respecta al transporte público de pasajeros, la institución pública de referencia en Paraguay es la **Dirección Nacional de Transporte (DINATRAN)**, ente descentralizado con personería jurídica de derecho público que tiene la misión de regular el sistema del transporte por carretera nacional e internacional de pasajeros y cargas, de manera segura, eficiente y económica. A nivel normativo, señalar la **resolución del Consejo N° 216/12 de la DINATRAN**, referida a los servicios de transporte automotor de pasajeros nacional e internacional por el modo terrestre, que se rige para el transporte de pasajeros nacionales por la **Ley N° 1590/2000 y sus modificaciones**.

El marco institucional de referencia en relación al control de fronteras es la **Dirección General de Migraciones (DGM)**, dependiente del Ministerio del Interior, que presta una función pública de seguridad, administración, supervisión, control y aplicación de las políticas migratorias, de conformidad con la Constitución Nacional, los tratados internacionales, las leyes y demás normas relacionadas con la materia. Entre otras, la normativa aplicable sobre control de fronteras se encuentra en la **Ley General de Migraciones N° 978/96 y sus modificaciones**, que regula la migración de extranjeros y la emigración y repatriación de nacionales, así como la **Resolución 417/2008** de incorporación de las decisiones del Consejo de Mercado Común N°s 18/99, 19/99, 14/00 y 15/00 que aprueban y reglamentan el Acuerdo de Tránsito Vecinal Fronterizo.

(E) ECONÓMICO-FINANCIERO.

El grueso del esfuerzo inversor asociado a la ejecución del Plan se corresponderá con la **construcción o mejora de los viales vecinales y terciarias** de acceso a los atractivos turísticos, que podrían ser financiados por el Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones a través de

los instrumentos públicos previstos a tal efecto en el contexto nacional. El coste medio por kilómetro para obras de pavimentación asfáltica del MOPC se sitúa en torno a los 500.000 US\$ (2016), con variación según el tipo de vía.

Las obras viales son financiadas con recursos ordinarios del Tesoro Nacional provenientes del cobro de impuestos, recaudación por el cobro de peaje, canon al gasoil destinado a la conservación de rutas, cobro de tasas especiales, bonos del Tesoro y compensaciones por los royalties de las hidroeléctricas, previstos para el efecto en el Presupuesto General de Gastos de la Nación, así como con **fondos provenientes de préstamos de organismos financieros internacionales**, como pueden ser:

- Banco Interamericano de Desarrollo (BID)
- Banco Internacional de Reconstrucción y fomento (BIRF)
- Corporación Andina de Fomento (CAF)
- Banco Japonés para Cooperación Internacional (JBIC)/Cooperación Japonesa (JICA)
- Gobierno Chino
- Banco Nacional de Desenvolvimento del Brasil (BNDES)

El mantenimiento de estos viales (rutinario y periódico) no se entendería como una inversión, sino como un gasto corriente necesario para la operativa del camino o carretera, ya que corresponde a un conjunto de actividades destinadas a preservar, de forma continua y sostenida, el buen estado de las vías, de modo que se garantice un servicio óptimo al usuario.

Aunque se trata de una inversión significativa, la adecuación de estas vías estaría justificada por el alto impacto que produciría sobre el desarrollo turístico de la región, afectando muy positivamente a la generación de empleo y la economía local. El esfuerzo inversor del Estado se vería compensado, a largo plazo, por el impacto económico (directo, indirecto e inducido) de la actividad turística y la correspondiente generación de ingresos para las arcas públicas a través de la recaudación de impuestos.

La puesta en marcha del **modelo de transporte turístico por carretera** implicaría la adquisición de una flota de vehículos de capacidad media (10-25 pasajeros) para el transporte de pasajeros, así como la contratación de personal cualificado para su dirección y gestión operativa. Estos aspectos deberán ser definidos con detalle dentro del Plan de movilidad y conectividad turística, indicándose los posibles canales de financiación inicial y su modelo de gestión, ya sea público (Ministerio de Turismo, etc.), privado (agrupación de empresarios turísticos locales, empresa de transporte local, ...) o mixto. El turista abonará una tarifa por el servicio, que contribuirá a la viabilidad económica del mismo. A esta aportación se le podrían sumar fondos públicos o privados, en el caso de que, por sí mismos, no garanticen la sostenibilidad del servicio.

3. ANÁLISIS DE RIESGOS VINCULADOS A LA INVERSIÓN

El Plan de Movilidad y Conectividad Turística tiene una categoría general de **RIESGO ALTO** habiéndose identificado una serie de riesgos que deben ser considerados, de tal manera que el Plan que se diseñe garantice que las posibles afecciones a las comunidades y al patrimonio natural o cultural no tendrán lugar o se minimicen sus efectos.

Los riesgos identificados son:

POSIBLES RIESGOS SOCIALES Y AMBIENTALES ASOCIADOS AL PROYECTO	NIVEL DE IMPORTANCIA DE LOS POSIBLES RIESGOS SOCIALES Y AMBIENTALES	
	Consecuencia y Probabilidad	Importancia/Nivel del Riesgo
Riesgo 1: Apertura de caminos en lugares donde no existen, incrementando la fragmentación del territorio y aumentando la erosión y pérdida de suelo.	C = Moderado P = Posible	Alto
Riesgo 2: Degradación de los ecosistemas, pérdida del hábitat de especies de fauna silvestres y afecciones a espacios naturales de relevancia.	C = Moderado P = Improbable	Moderado
Riesgo 3: Aumento de la pesca y caza furtiva, destrucción de la flora (deforestación) e introducción de especies exóticas y/o plagas, debido a la mejora de los accesos a estos recursos.	C = Moderado P = Posible	Alto
Riesgo 4: Alteraciones y afecciones geomorfológicas en zonas sensibles por la construcción y/o mejora de las vías de comunicación.	C = Menor P = Improbable	Bajo
Riesgo 5: Incremento de la degradación de los suelos (erosión) e incremento de su vulnerabilidad y disminución de su resiliencia, por la construcción y/o mejora de las vías de comunicación.	C = Menor P = Improbable	Bajo
Riesgo 6: Incremento de los niveles de contaminación atmosférica (emisiones, contaminación lumínica, contaminación acústica) por el aumento de la afluencia de vehículos, al construir nuevas vías de comunicación o mejorar las existentes.	C = Moderado P = Posible	Alto
Riesgo 7: Incremento de los niveles de inseguridad (asaltos, emboscadas en espacios protegidos, robos) al facilitar unas mejores vías de comunicación y acceso a determinados lugares.	C = Menor P = Posible	Moderado
	C = Menor	Bajo

Riesgo 8: Alteraciones en la calidad visual del entorno, al plantear nuevas vías de comunicación y mejora de las existentes (asfaltado).	P = Improbable	
Riesgo 9: Incremento de los asentamientos "ilegales" en determinadas zonas, debido a la mejora de los accesos a esos lugares.	C = Menor P = Improbable	Bajo
Riesgo 10: Ocupación de territorios para nuevas actividades (instalación de recintos comerciales no planificados) a lo largo de las vías de acceso mejoradas.	C = Menor P = Raro	Bajo
Riesgo 11: Incremento de la vulnerabilidad de colectivos en riesgo de exclusión social o comunidades indígenas, si las mejoras en movilidad y conectividad no les tienen en cuenta.	C = Menor P = Raro	Bajo
Riesgo 12: Cambios en la propiedad del suelo/territorio, si se propone la construcción de nuevas vías de comunicación.	C = Insignificante P = Posible	Bajo

4. FICHA TÉCNICA ASOCIADA A LA INVERSIÓN

4.1 UBICACIÓN Y OBJETIVO DE LA INVERSIÓN

Ubicación	El Plan de movilidad y conectividad turística será de aplicación global dentro el destino de la región oeste del Alto Paraná, priorizándose la mejora de la conectividad entre los principales centros receptores de turismo del destino (Ciudad del Este y Hernandarias) además de con otras áreas de interés turístico en la región como el distrito de Yguazú, el Monumento Científico Moisés Bertoni o el Parque Nacional Saltos del Ñacunday.
Objetivos	<p>General:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Elaboración de un Plan de movilidad y conectividad turística para la región oeste del Alto Paraná. <p>Específicos:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Definición de red viaria de interés estratégico para la actividad turística dentro del destino. • Propuesta de construcción o mejora de vías vecinales que dan acceso a sus principales recursos turísticos.

	<ul style="list-style-type: none"> • Elaboración de recomendaciones para la mejora de la fluidez en el tránsito transfronterizo. • Diseño de un sistema de transporte turístico que facilite los traslados a atractivos de difícil acceso y hasta/desde las áreas turísticas de los países vecinos.
Tipo de inversión	Inversión troncal. Esta inversión sería complementaria al Plan de señalización turística del Alto Paraná y Plan de interpretación turística del área, ambas inversiones troncales también propuestas dentro del Plan de inversión turística en la región oeste del Alto Paraná.
Fuente de financiación	Pública. Durante la implementación del Plan podría integrarse la financiación privada en lo que respecta al sistema de transporte turístico.

4.2 BENEFICIOS E IMPACTOS ESPERADOS

El Plan de Movilidad y Conectividad Turística se espera que repercuta en una serie de beneficios para el destino Alto Paraná, entre los que se encuentran:

- Fortalecimiento y mejora de la imagen del destino turístico de Alto Paraná.
- Mejora del acceso a los principales recursos con potencial turístico del territorio, tanto naturales como culturales.
- Mejora de los flujos de visitantes por el territorio, concentrando los movimientos y desplazamientos por determinadas vías y hacia determinados recursos seleccionados, de interés para el destino.
- Mejora de la satisfacción por parte de los visitantes/turistas en relación con el destino.

4.3 SEGMENTOS DE DEMANDA DESTINATARIOS DE LA INVERSIÓN

Las actuaciones del Plan irán destinadas a la mejora de la experiencia turística para el conjunto de los visitantes del destino, incrementando las posibilidades de visita a sus atractivos desde sus principales áreas turísticas: Lago Itaipú-Hernandarias y Río Acaray-Ciudad del Este, dónde los principales polos son Hernandarias, por la presencia de la Central Hidroeléctrica de Itaipú, y Ciudad del Este.

En este sentido, por su volumen de visitantes, el Plan beneficiará particularmente a la demanda turística asociada al turismo de naturaleza que visita el Complejo turístico Itaipú Binacional o turistas de compras/reuniones que visitan Ciudad del Este.

Su impacto será también especialmente significativo entre turistas internacionales (Argentina, Brasil, EE.UU., Chile, Uruguay, Alemania, España) que visitan la región Oeste del Alto Paraná

como destino principal de su viaje, o que pretenden visitarla desde las áreas turísticas de Brasil o Argentina.

Este perfil de turista, o bien no dispone de vehículo propio y se desplaza haciendo uso de transporte público (mochileros, etc.), o bien encuentra dificultades o inseguridad en los desplazamientos fuera de las rutas principales, por lo que la mejora en las condiciones de movilidad (mejora de vías o sistema de transporte para turistas) puede ser de gran interés para ellos.

Por otro lado, el auge de la responsabilidad social y medioambiental en el consumo turístico hace que medidas sostenibles como un sistema de transporte público dentro del destino pueda favorecer la llegada de este tipo de turistas, habitualmente con un mayor poder adquisitivo.

4.4 DESCRIPCIÓN TÉCNICA

<p>Alcance de los trabajos a realizar</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Análisis y diagnóstico de la movilidad turística en el destino, según información disponible sobre características socio-económicas y territoriales, Transporte público, Tráfico privado, flujos turísticos, usos del suelo, viario, aspectos energéticos y medioambientales, seguridad vial, participación ciudadana. • Elaboración del Plan de movilidad y conectividad turística: objetivos específicos, selección de medidas, definición de indicadores, diseño de escenarios.
<p>Personal involucrado</p>	<p>La empresa adjudicataria destinará al desarrollo de los trabajos un equipo técnico multidisciplinar que abarque las diferentes especialidades técnicas necesarias para su correcta elaboración. La lista de estas personas, sus capacidades y dedicación deberán figurar en la oferta.</p> <p>Asimismo, se nombrará un responsable del equipo técnico que actuará de interlocutor con la dirección del Plan, a cargo del Cliente, y llevará a cabo las siguientes funciones:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Organizar la ejecución de los trabajos y poner en práctica las órdenes de la Dirección. • Ostentar la representación de la adjudicataria en sus relaciones con terceros en lo referente a la ejecución de los trabajos. • Observar y hacer cumplir las normas de procedimiento. • Proponer las modificaciones necesarias para el desarrollo de los trabajos, tanto en el contenido como para su realización. • Elaborar y enviar en un plazo de 48 horas el acta de todas las reuniones de trabajo que se realicen.

Productos esperados	<ul style="list-style-type: none"> • Mapeo y descripción técnica de red viaria de interés estratégico para la actividad turística. • Propuesta de mejora o creación de vías vecinales que dan acceso a sus principales recursos turísticos. • Recomendaciones para la mejora de la fluidez en el tránsito transfronterizo. • Diseño de un sistema de transporte turístico.

El plazo establecido para la realización de los trabajos será de un **máximo de 9 meses**. A continuación, se detalla el **cronograma de ejecución** de los trabajos para esta inversión.

ACTUACIONES	1	2	3	4	5	6	7	8	9
	Análisis de información básica								
Diagnóstico de movilidad turística									
Mapeo y descripción técnica de red viaria estratégica									
Propuesta de actuación sobre vías vecinales									
Recomendaciones para tránsito fronterizo									
Diseño de sistema de transporte turístico									

4.5 RECURSOS HUMANOS ASOCIADOS A LA INVERSIÓN

El Plan de movilidad y conectividad turística será realizado por una asistencia técnica, contando con el personal de la empresa adjudicataria para su desarrollo. Las cualificaciones necesarias para la ejecución de las tareas por parte de la empresa adjudicataria serán las siguientes:

- Ingeniero de Caminos
- Experto en Planificación territorial
- Experto en gestión de destinos turísticos
- Especialista en impacto ambiental de infraestructuras

4.6 TIPO DE GESTIÓN PROPUESTA

El mantenimiento de los viales vecinales creados o mejorados correrá a cargo del Departamento de Conservación de Rutas dependiente de la Dirección de Vialidad del MOPC, que tiene como objetivo básico el *“mantener la red vial nacional, con el fin de ofrecer seguridad, comodidad y conveniencia, bajo todas las condiciones de tiempo, al tránsito de personas y cargas”*.

El sistema de transporte para turistas será de naturaleza pública, pero se promoverá la licitación del servicio para su gestión privada, a manos de empresas de servicio de transporte de pasajeros

o empresarios del sector turístico. En caso de que la licitación quede desierta, su gestión quedaría a cargo del sector público.

4.7 ACTORES/ENTIDADES RESPONSABLES EN EL CICLO DE PROYECTO

Se identifican los siguientes organismos y entidades potencialmente implicados o relacionados con alguna de las etapas del ciclo de vida de la inversión propuesta:

- Dirección de Vialidad
- Dirección de Caminos Vecinales
- Dirección Nacional de Transporte
- Dirección General de Migraciones
- Secretaria Nacional de Turismo (SENATUR)
- Secretaria del Ambiente (SEAM).

4.8 RECURSOS MECANISMOS DE INTEGRACIÓN, PUESTA EN VALOR Y CONSERVACIÓN DE SERVICIOS ECOSISTÉMICOS ASOCIADOS

El desarrollo turístico de un territorio puede afectar potencialmente a la provisión de servicios ecosistémicos que proporciona el capital natural y, por lo tanto, la toma de decisiones sobre las inversiones que se implementen debe integrar mecanismos que preserven los flujos ecológicos esenciales para el mantenimiento de esos servicios ecosistémicos.

A continuación, se presenta un listado de los **servicios ecosistémicos proporcionados** por los sistemas naturales presentes en el ámbito de actuación:

SERVICIOS DE APROVISIONAMIENTO	ALIMENTOS	Productos hortofrutícolas de importancia para consumo local.	
		Especies de importancia para el consumo local (caza).	
		Especies importantes para la pesca fluvial de importancia para la subsistencia local.	
		Productos alimenticios con valor económico para la exportación.	
	MATERIAS PRIMAS	Producción de fibras para fabricación de tejidos, cestería, construcciones y otros usos.	
		Producción de madera para leña, construcción y otros usos.	
		Presencia de especies de valor forrajero (para la cría de ganado).	

	AGUA	Abastecimiento de agua de calidad adecuada para consumo humano e industrias.		
	ENERGÍA	Abastecimiento de energía para garantizar la calidad de vida de los residentes.		
		Abastecimiento de energía de alto valor para la exportación.		
	RECURSOS MEDICINALES	Provisión de sustancias empleadas en la fabricación de medicamentos.		
		Provisión de plantas utilizadas como remedios naturales para la mejora de la salud.		
	SERVICIOS DE REGULACIÓN	CLIMA	Regulación de las condiciones microclimáticas (temperatura, radiación, humedad, a nivel local)	
Secuestro de carbono (contribución a la mitigación del cambio climático global).				
SUELO		Mantenimiento y/o mejora de la fertilidad (retención de sedimentos y materia orgánica).		
		Mejora de la porosidad/drenaje (Estructura).		
		Reducción y control de la erosión.		
		Control del flujo de nutrientes.		
AGUA		Mejora de la calidad del agua.		
		Mantenimiento del caudal ecológico de los ríos.		
		Recarga de acuíferos.		
AIRE / RUIDO		Mantenimiento de la calidad del aire.		
		Mitigación de la contaminación acústica.		
MITIGACIÓN DE IMPACTOS		Amortiguación de inundaciones.		
		Prevención de sequías.		
		Prevención de incendios y amortiguación de sus impactos potenciales.		
OTROS RIESGOS AMB.		Aumento de la resiliencia (recuperación del ecosistema tras una perturbación).		
		Control de plagas a través de la regulación biológica de las poblaciones.		
SERVICIOS DE SOPORTE		HÁBITATS DE SOPORTE	Provisión de hábitat para polinizadores y especies de valor apícola.	
			Provisión de hábitats para especies de interés para la conservación (amenazadas,	

		raras, singulares, endémicas y migratorias).	
		Mejora de la conectividad ecológica (corredor ecológico para la dispersión de flora y fauna).	
SERVICIOS CULTURALES	INTERÉS PAISAJÍSTICO	Abundancia de ambientes de interés paisajístico importantes para recreación y turismo.	
		Contribución a la belleza escénica de los lugares.	
		Hábitats adecuados para la observación de avifauna y especies migratorias.	
	TRADICIÓN Y CONOCIMIENTO LOCAL	Ambientes ligados a comunidades tradicionales, pueblos indígenas y estilos de vida locales.	
		Contribución a la singularidad, el carácter "único" y la sensación de "lugar".	
		Existencia de lugares sagrados.	
	RECREACIÓN / DEPORTE	Lugares para la práctica de la navegación deportiva/recreativa.	
		Lugares para la pesca deportiva.	
		Lugares propicios para el desarrollo del ecoturismo (sendas y otras actividades relacionadas).	
	CONOCIMIENTO	Lugares apropiados para desarrollar acciones de educación ambiental.	
Lugares propicios para la investigación científica.			

Las diferentes áreas de trabajo en las que se concentra el proyecto proporcionan servicios de aprovisionamiento, servicios de regulación y servicios culturales. De todos ellos, los **principales servicios ecosistémicos** identificados que más probablemente son fuente de riesgo y oportunidad para el desarrollo del turismo fluvial y de naturaleza son los siguientes:

- Servicios que más probablemente son fuentes de riesgo y oportunidad para el desarrollo turístico vinculado a los recursos fluviales y que se relacionan con la actividad del turismo fluvial de forma más directa:
 - 1) *Abastecimiento de agua de calidad adecuada para el consumo y otras actividades (actividad industrial y agrícola).*
 - 2) *Mejora de la calidad del agua.*
 - 3) *Disponibilidad de lugares adecuados para la práctica de la navegación deportiva o recreativa.*
 - 4) *Disponibilidad de lugares adecuados para la práctica de pesca deportiva.*

- Servicios que, siendo prioritarios, tienen una relación indirecta con la actividad turística o sus efectos, ya sean positivos o negativos, perceptibles a medio-largo plazo:
 - 5) *Presencia de especies importantes para la pesca fluvial destinada a la subsistencia local.*
 - 6) *Lugares propicios para el desarrollo del ecoturismo ligado al medio fluvial.*
 - 7) *Lugares apropiados para el desarrollo de actividades de educación ambiental.*
 - 8) *Lugares propicios para favorecer o facilitar la investigación científica.*

- Servicios ecosistémicos de los que depende fuertemente el turismo pero que no se ven afectados por el impacto de la actividad, es decir, tienen un alto valor de dependencia y un bajo impacto:
 - 9) *Mantenimiento del caudal ecológico de los ríos.*
 - 10) *Prevención de sequías.*
 - 11) *Contribución a la singularidad, el carácter “único” y la sensación de “lugar”.*

- Por último, otros servicios ecosistémicos para los que el turismo presenta una dependencia media, que pueden mejorar y/o enriquecer la experiencia turística pero cuya degradación o falta no supone un riesgo para que se pueda desarrollar la actividad:
 - 12) *Amortiguación de inundaciones.*
 - 13) *Prevención de incendios y amortiguación de sus impactos potenciales.*

Los principales **servicios de aprovisionamiento**, como son el abastecimiento de agua de calidad adecuada para el consumo humano e industrias y la presencia de especies importantes para la pesca fluvial destinada a la subsistencia local, no se verán afectados, directamente, por la ejecución de esta inversión.

4.9 COSTOS ESTIMADOS Y FUENTES DE FINANCIACIÓN

La financiación de este proyecto correría a cargo de entidades de ámbito público. Entre los posibles financiadores de este proyecto, destacamos:

- Organismos multilaterales
 - Banco Interamericano de Desarrollo
 - Banco Internacional de Reconstrucción y fomento (BIRF)
 - Banco Mundial
 - Corporación Andina de Fomento (CAF)
 - Banco Japonés para Cooperación Internacional (JBIC)/Cooperación Japonesa (JICA)

- Administraciones públicas de Paraguay:
 - Ministerio de Obras públicas y Comunicaciones (MOPC)
 - Secretaria Nacional de Turismo (SENATUR)
 - Municipalidades involucradas

El costo de la asistencia técnica para la elaboración del plan de movilidad y conectividad turística se estima en **85.250 USD**, tal y como se detalla en la tabla a continuación:

PRESUPUESTO BÁSICO DE EJECUCIÓN

CONCEPTO DE GASTO (DESCRIPCIÓN)	Coste unitario	
	USD	PYG*
Prediagnóstico	\$5.000,00	30.284.150,00 PYG
Análisis y Diagnóstico de situación	\$15.000,00	90.852.450,00 PYG
Redacción del Plan de movilidad y conectividad turística: Diseño de medidas, Selección de indicadores, Definición de escenarios	\$40.000,00	242.273.200,00 PYG
Sensibilización, Comunicación y Participación socio-turística	\$7.500,00	45.426.225,00 PYG
Sistema de implantación y seguimiento	\$10.000,00	60.568.300,00 PYG
TOTAL PRESUPUESTO (BASE IMPONIBLE, SIN IMPUESTOS)	\$77.500,00	469.404.325,00 PYG
COSTES INDIRECTOS (10%)	\$7.750,00	46.940.432,50 PYG
TOTAL	\$85.250,00	516.344.757,50 PYG

* Tasa de Cambio: PYG/USD = 6.056,83

5. TERMINOS DE REFERENCIA

SECRETARIA NACIONAL DE TURISMO

Programa de Inversión al Desarrollo del Turismo Fluvial y de Naturaleza

TÉRMINOS DE REFERENCIA DEL LLAMADO A EMPRESAS CONSULTORAS PARA EJECUTAR EL PLAN DE MOVILIDAD Y CONECTIVIDAD TURÍSTICA EN ZONAS PRIORITARIAS DE LA REGION DEL ALTO PARANÁ

5.1. ANTECEDENTES Y JUSTIFICACIÓN

El transporte juega un papel esencial en la cadena de valor turística, por cuanto facilita la accesibilidad al destino y la movilidad del turista en su seno. Sin embargo, la actual infraestructura de comunicación y el sistema de transporte público dificulta el acceso del turista a la región oeste del Paraná. También la movilidad entre sus principales atractivos turísticos, dispersos dentro del territorio, y los servicios turísticos asociados a éstos, situados principalmente en los distritos de Ciudad del Este, Hernandarias y, en menor medida, Presidente Franco e Yguazú.

Al mismo tiempo, la débil conexión con las áreas de mayor afluencia turística de los países fronterizos (Brasil y Argentina) obstaculiza la captación eficiente e inteligente de la demanda turística internacional desde polos turísticos como el Parque Nacional de Yguazú o del Complejo turístico de Itaipú hacia atractivos del Alto Paraná.

Esta problemática afecta negativamente a la necesaria articulación de la oferta turística, frenando la consolidación del Alto Paraná como destino y afectando significativamente a la competitividad de su producto fluvial, cultural y de naturaleza, pese a las inversiones realizadas por el Programa Nacional de Turismo (PRONATUR).

Con la misión de incentivar la actividad turística en el territorio, la estrategia del Plan de Inversiones de la región oeste del Alto Paraná se orienta, entre otros aspectos, a la mejora de la conectividad terrestre, fluvial y aérea. Con este objeto, el **Plan de movilidad y conectividad turística** es planteado como una herramienta que fundamente, diseñe y ordene las actuaciones necesarias para resolver las carencias detectadas en materia de comunicación, tanto en la accesibilidad al destino como en la movilidad interna de los visitantes.

El Plan será abordado desde una perspectiva global y sostenible, integrando las necesidades del sector turístico en la planificación y gestión del modelo de movilidad propuesto, con el fin de reforzar su competitividad. Se pondrá especial atención al fomento de la intermodalidad entre los diferentes modos de transporte y a corregir la problemática detectada en materia de infraestructura vial y de transporte público que representa un valor estratégico para la actividad turística de la región.

El Plan de movilidad y conectividad turística será de aplicación global dentro el destino de la región oeste del Alto Paraná, priorizándose la mejora de la conectividad entre los principales centros receptores de turismo del destino (Ciudad del Este y Hernandarias) además de con otras áreas de interés turístico en la región como el distrito de Yguazú, el Monumento Científico Moisés Bertoni o el Parque Nacional Saltos del Ñacunday.

5.2. OBJETIVOS DEL PROYECTO

El objetivo central es la elaboración de un Plan de movilidad y conectividad turística para la región oeste del Alto Paraná. De forma más específica este Plan persigue 4 objetivos específicos:

- Identificación de la red viaria de interés estratégico para la actividad turística dentro del destino.
- Adecuación y mejora de vías vecinales que dan acceso a sus principales recursos turísticos.
- Mejorar la fluidez en el tránsito transfronterizo.
- Diseñar un sistema de transporte turístico que facilite los traslados a atractivos de difícil acceso de forma conectada con las áreas turísticas prioritarias

5.3. ALCANCE DEL PROYECTO

De forma sintética, se mencionan aquí los paquetes de trabajo esenciales a ejecutar por la empresa adjudicataria para el desarrollo de las tareas y productos a entregar. Este listado puede ser completado por cada oferente, incluyendo aquellas mejoras o propuestas de valor que hagan su propuesta más competitiva en relación a las necesidades del proyecto:

- Desarrollar un Plan de Trabajo organizado, claro y con hitos detallados para el seguimiento de la ejecución de proyecto. Debe incluirse también un Plan de Gestión de la Calidad del proyecto.
- Identificar de forma participada con los actores públicos representativos y con los agentes sociales más relevantes desde el punto de vista del territorio cual es la RED VIARIA DE INTERES ESTRATEGICO para mejorar la conectividad terrestre en el destino Alto Paraná.
- Realizar visitas técnicas exploratorias a las vías vecinales que permiten el acceso a los principales nodos turísticos para diagnosticar *in situ* las necesidades a satisfacer, y georreferenciar sobre cartografía existente los puntos que necesitan de una nueva infraestructura, gestión o planteamiento.
- Estudio de alternativas y análisis multicriterio en relación a diferentes posibilidades para implementar en el destino un sistema de transporte turístico que facilite los traslados a atractivos de difícil acceso de forma conectada con las áreas turísticas prioritarias.

5 FASES DE EJECUCIÓN DE LOS TRABAJOS

Los trabajos se realizarán según las fases siguientes, siendo necesaria la aprobación de cada uno de los entregables correspondientes a cada fase por parte de la entidad contratante

- **FASE 0: ELABORACIÓN DEL PLAN DE TRABAJO**

Una vez firmado el contrato, la empresa adjudicataria deberá elaborar un Plan de Trabajo (Producto 1) en el que se detalle la metodología y actividades a desarrollar para el desarrollo de las diferentes fases del proyecto, así como el cronograma ajustado de ejecución y la participación de los diferentes integrantes del equipo.

- **FASE 1: IDENTIFICACION DE LA RED VIARIA DE INTERES ESTRATÉGICO**

El trabajo se articulará en base a:

- (1) VISITAS TECNICAS DE CAMPO: relevamiento in situ de la conectividad existente, de posibles puntos de “desconexión”, posibles nodos con errores en la articulación vehicular del flujo y posibles “cuellos de botella” que deben ser resueltos.
- (2) REUNIONES TECNICAS ESPECIFICAS, con actores relevantes en relación a elementos técnicos y funcionales de la red viario
- (3) TALLERES DE TRABAJO (como mínimo 2, en localizaciones diferentes) para generar procesos participados con la sociedad civil, que permitan detectar problemas de conectividad, desde la percepción ciudadana.

- **FASE 2: ESTUDIO DE ALTERNATIVAS**

El estudio de viabilidad debe basarse en un análisis de alternativas multicriterio que permita evaluar su viabilidad en diferentes aspectos. Los criterios generales para valorar la viabilidad de cada una de las alternativas deberían incluir los siguientes campos de análisis:

Viabilidad legal-administrativa

Objetivos: El análisis de la viabilidad legal tiene por objeto comprobar la inexistencia de restricciones legales para llevar a cabo la propuesta.

Viabilidad técnica

Objetivos: Evalúa la coherencia de los objetivos y la identificación de las actividades a llevar a cabo para alcanzar dichos objetivos. Se tendrá en cuenta el grado de innovación de la propuesta analizando si se han llevado a cabo proyectos similares en la Región

Viabilidad estratégica

Objetivos: Evalúa si la propuesta se enmarca en las prioridades del territorio y cuál es la implicación de las administraciones públicas con el proyecto. Se determina si la propuesta está en consonancia con las estrategias y líneas de actuación del territorio de forma multidisciplinar.

Viabilidad sociocultural

Objetivos: Evalúa si el proyecto es compatible con la identidad de sociocultural del territorio.

Viabilidad medio ambiental

Objetivos: Evalúa la medida en la que la propuesta es respetuosa con el medio ambiente y la definición de medidas para reducir o evitar cualquier impacto que pueda causarse.

Viabilidad económico-financiera

Objetivos: Evalúa si el proyecto es rentable. Por ejemplo

- El Valor Actual Neto (VAN) de la inversión es: mayor que 0; igual a 0 o menor que 0.
- La Tasa Interna de Retorno (TIR) de la inversión es: mayor que 7%; igual a 7% o menor que 7%.
- El periodo de recuperación de la inversión es: estimado a corto plazo (menor a 1 año); estimado a medio plazo (de 1 a 3 años) o estimado a largo plazo (más de 3 años).

• FASE 3: DEFINICION DE MODELO DE CONECTIVIDAD Y FLUJO TURISTICO PARA LA REGION DEL ALTO PARANÁ

Con todos los resultados de las fases anteriores, incluidos los resultados del estudio de alternativas, la firma consultora debe definir con claridad cuál es el modelo inicial que propone para mejorar la conectividad y el flujo turístico en la región. Esa propuesta debe ser presentada a los actores públicos y privados en diferentes Mesas de Trabajo (recomendamos una en cada una de las municipalidades de la región), de forma que puedan obtener *feedback* de los representantes locales. Tras ese proceso participativo, la firma debe proponer el modelo final que se implementará, teniendo en cuenta las aportaciones recibidas por los actores del territorio.

6 PRODUCTOS ESPERADOS

- PRODUCTO 1: Plan de Trabajo
- PRODUCTO 2: Identificación de la Red Viaria de Interés Estratégico
- PRODUCTO 3: Estudio de Alternativas
- PRODUCTO 4: Modelo de conectividad y flujo turístico para la región

7 REQUISITOS EXIGIDOS A LAS FIRMA CONSULTORA – SOLVENCIA TÉCNICA

La empresa adjudicataria destinará al desarrollo de los trabajos un **equipo técnico multidisciplinar** que abarque las diferentes especialidades técnicas necesarias para su correcta elaboración. La lista de estas personas, sus capacidades y dedicación deberán figurar en la oferta.

Asimismo, se nombrará un **responsable del equipo técnico** que actuará de interlocutor con la dirección del Plan, a cargo del Cliente, y llevará a cabo las siguientes **funciones**:

- Organizar la ejecución de los trabajos y poner en práctica las órdenes de la Dirección.
- Ostentar la representación de la adjudicataria en sus relaciones con terceros en lo referente a la ejecución de los trabajos.
- Observar y hacer cumplir las normas de procedimiento.
- Proponer las modificaciones necesarias para el desarrollo de los trabajos, tanto en el contenido como para su realización.
- Elaborar y enviar en un plazo de 48 horas el acta de todas las reuniones de trabajo que se realicen.

8 ELEMENTOS A PROPORCIONAR POR EL CONTRATANTE

La entidad contratante facilitará toda la información disponible que considere necesario para el óptimo desarrollo de los trabajos.

9 PLAZO

A partir de la firma del contrato, el plazo para la realización del trabajo se estima en 9 meses, con los siguientes plazos parciales:

PRODUCTOS	MESES								
	1	2	3	4	5	6	7	8	9
Producto 1: Plan de Trabajo	■								
Producto 2: Red Viaria de Interés		■	■						
Producto 3: Estudio de Alternativas				■	■	■			
Producto 4: Modelo de Conectividad							■	■	■

10 PRESUPUESTO

El presupuesto para este trabajo es de 85.250,00 USD, incluyendo en el mismo todos los costes implicados en la ejecución del proyecto hasta la entrega de las señales diseñadas.