

2017

PLAN ESTRATÉGICO INSTITUCIONAL



GOBIERNO DE LA
REPÚBLICA DE HONDURAS



FONDO VIAL

Planificación Estratégica

Noviembre, 2016

Índice.

1.	Introducción.	Pág. 3
2.	Contexto Actual.	Pág. 5
3.	Visión.	Pág. 6
4.	Misión.	
	4.1 Valores institucionales.	
	4.2 Valores Humanos.	
5.	Estudio del contexto.	Pág. 7
6.	Cadena de valor institucional.	Pág. 8
	6.1 Esquema de Cadena de valor institucional.	Pág. 9
7.	Fuerzas impulsadoras.	Pág. 10
	7.1 Internas.	
	7.2 Externas.	
8.	Plan Estratégico.	Pág. 11
	8.1 Objetivo General.	
	8.2 Objetivo de País.	
	8.3 Objetivo Específicos.	
	8.4 Metas.	Pág. 12
	8.5 Indicadores.	
	8.6 Plan Operativo Anual según planeación estratégica.	Pág. 13
9.	Plan de acción o estrategia.	Pág. 16
	9.1 Estrategia General.	
	9.1.1 Autosostenibilidad y Fortalecimiento Tecnológico.	
	9.1.2 Alianzas Estratégicas Nacionales.	
	9.1.3 Alianzas Estratégicas Internacionales.	Pág. 16
	9.1.4 Alianzas Estratégicas con Institutos y Universidades.	
	9.1.5 Subcontratación.	Pág. 17
	9.1.6 Ofensiva.	
10.	Mapa estratégico y de alianzas.	Pág. 18
11.	Indicadores.	Pág. 19
12.	Recomendaciones.	Pág. 20
13.	Conclusiones.	Pág. 21

1. Introducción.

El Fondo Vial se crea mediante el Decreto N° 131-93, reformado en los Decretos N° 286-98, y Decreto N° 62-2009 del 21 de Septiembre del 2009, inicio sus operaciones en carácter de institución desconcentrada de la Secretaría de Infraestructura y Servicios Públicos (INSEP), de duración indefinida y con independencia administrativa, técnica y financiera en el año de 2000. Tiene la responsabilidad de atender la red vial oficial que es de 16,085.21 km, compuesta por 3,320.12 km de carreteras y caminos principales; 2,922.45 km de carreteras y caminos secundarios y 9,842.64 km de caminos vecinales, al mismo tiempo se distribuye por la calzada: 3,729.14 km de carreteras pavimentadas, equivalentes al 23.16% de la red vial oficial y 12,356.07 km de carreteras y caminos no pavimentados equivalentes al 76.82% de la red vial oficial nacional. (UPEG, 2016)

El accionar del Fondo Vial es mantenimiento y conservación de carreteras que implica el Mantenimiento periódico y rutinario de la Red Vial Oficial Pavimentada con actividades tales como: bacheo asfáltico, tratamiento superficial simple, doble o microcarpetas asfálticas, sellos en los pavimentos flexibles, reparación y corte de losas en los pavimentos rígidos, reconstrucción de hombros, remoción de derrumbes y limpieza del derecho de vía, cunetas y alcantarillas. En la Red Vial No Pavimentada implica actividades de: conformación, balastado, instalación y reparación de alcantarillas y cajas, construcción de muros y cabezales, limpieza de derrumbes mayores y menores, limpieza del derecho de vía, cunetas y alcantarillas, entre otras.

Escapa al accionar del Fondo Vial las rehabilitaciones mayores, como es la restitución total del pavimento, la apertura de nuevos caminos, las pavimentaciones en virtud de que estas actividades no constituyen conservación de carreteras.

Con respecto al presupuesto asignado en el Artículo 16, inciso e, en las Reformas de Ley del Fondo Vial dice: Un aporte anual, que no será menor al cuarenta (40%), aplicando al actualmente denominado **“Aporte a la Conservación del Patrimonio Vial, Atención de Programas de Interés Social y de Turismo”**, antes denominado **“Diferencial de Precios del Petróleo”** y que forma parte de la fórmula actual utilizada para la fijación de precios internos para los combustibles o en su defecto, la asignación de recursos financieros de igual o superior cuantía, que el Gobierno Central determine para los mismos fines. Aplicando a los conceptos sectoriales de: Vialidad, Transporte y Obras Públicas, Protección Social y Actividad Turística. Por lo que podemos indicar que el comportamiento de los ingresos a la Dirección Ejecutiva del Fondo Vial por año desde su creación no se ha cumplido.

El presente Plan Estratégico Siglo XXI del Fondo Vial, consiste en aclarar lo que pretendemos conseguir y cómo nos proponemos conseguirlo. Esta programación se plasma en este documento de consenso donde concretamos las grandes decisiones que van a orientar nuestra marcha hacia la gestión excelente.

El Objetivo del Plan Estratégico es trazar un mapa de la institución que nos indique los pasos para alcanzar nuestra visión, misión, objetivo general, específicos y estrategias, al mismo tiempo afirmar la organización, descubrir lo mejor de la organización y aclarar ideas futuras.

Podemos indicar que los planteamientos que se hacen a continuación están siempre sujetos a mejoras y, por lo tanto, los temas analizados no pueden darse por definitivos, sino que están en constante evolución, característica esencial de todos los saberes institucionales y de servicios.

2. Contexto Actual.

La red vial oficial de Honduras consta de una longitud de 16,085.21 Km de los cuales 3,729.14 Km corresponden a la red vial pavimentada y 12,356.07 Km a la red vial no pavimentada los cuales deben ser atendidos en cuanto a mantenimiento se refiere por parte de Fondo Vial, el cual en la actualidad no cuenta con el apoyo presupuestario de parte del Gobierno para poder cubrir la totalidad de mantenimiento de las longitudes antes mencionadas, a raíz de lo cual tiene la capacidad de cubrir únicamente el 11.165% de la red vial pavimentada y el 15.71% de la red vial no pavimentada y con mantenimiento rutinario con atención de microempresas asociativas de conservación vial el 4.29% en la Red Vial Nacional (RVN).

Para el año 2017 el presupuesto de la institución tendrá una disminución de 260.25 millones de lempiras, lo cual representa el 42.33% en relación al año anterior. Cabe destacar que la inversión en conservación y mantenimiento vial será de 551.73 millones de lempiras, equivalente al 68.90% en relación al año 2016.

3. Visión.

Ente progresivo en dinamismo, eficiente y eficaz; solvente para enfrentar el crecimiento y demandas de la Conservación de la Red Vial Oficial de Carreteras del País, con estándares de calidad que nos brinde mayor seguridad vial y transitabilidad a nivel nacional y regional.

4. Misión.

Somos una Institución Estatal destinada a planificar, dirigir y administrar los programas y proyectos de conservación y mantenimiento de la Red Vial Oficial de Carreteras del País, para facilitar el transporte oportuno de personas y mercancía.

4.1 Valores Institucionales.

1. Transparencia.
2. Ética.
3. Responsabilidad Social.
4. Honestidad.

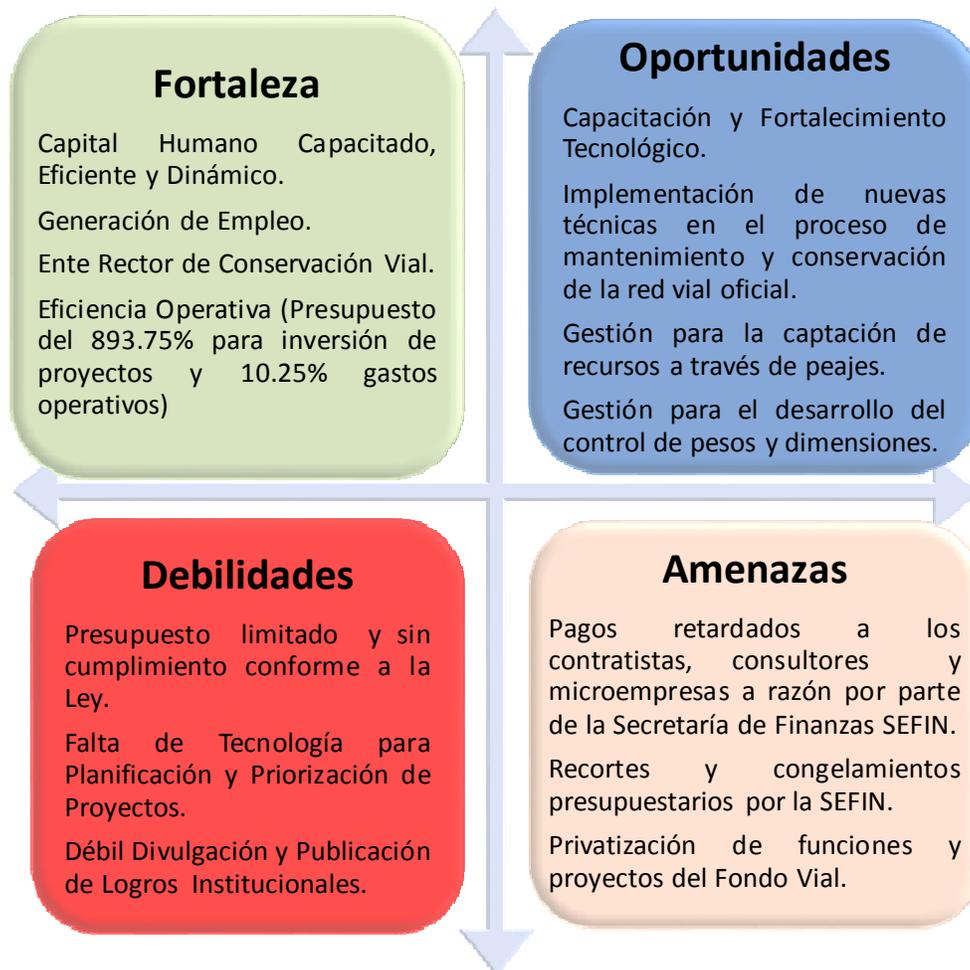
4.2 Valores Humanos.

1. Responsabilidad.
2. Disciplina.
3. Honestidad.
4. Respeto.
5. Perseverancia.
6. Orden.
7. Diligencia.
8. Solidaridad.
9. Compromiso.

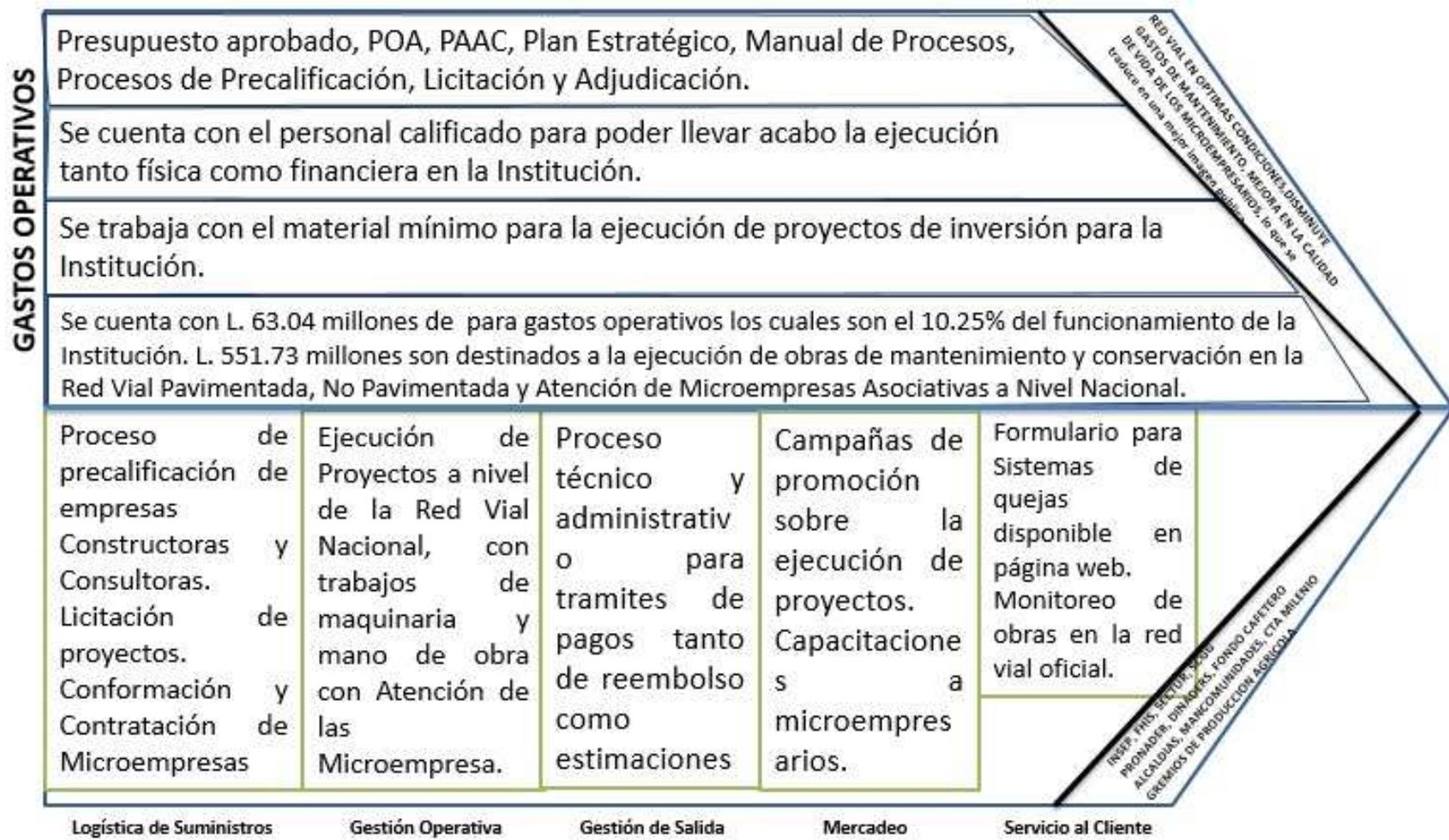
5. Estudio del contexto.

El Fondo Vial como una institución pública afronta variables en diferentes áreas que influyen en su desempeño, las cuales han sido definidas en nuestro análisis a través del FODA el cual nos permite visualizarnos como institución.

Análisis FODA



6. Cadena de valor institucional.



6.1 Esquema de Cadena de valor institucional.



7. Fuerzas Impulsadoras.

7.1 Internas:

1. Capacitación técnica para la evaluación y planificación de los proyectos.
2. Estabilidad laboral.
3. Adquisición de tecnología avanzada.
4. Certificación de los procesos en Sistema de Gestión de Calidad ISO 9001 y mejora continua.
5. Independencia Legal y Económica.
6. Procesos ágiles para la obtención de permisos ambientales para la utilización de Bancos de Préstamo y así potenciar los proyectos de conservación vial.

7.2 Externas:

1. Experiencias de otros Fondos Viales de Centro América y Latinoamérica.
2. Alianzas con otras instituciones del Estado (SAG, INSEP, SECTUR, BANADESA, IHCAFE, FONDO CAFETERO, PRONADERS, DINADERS, SERNA, SCGG, Casa Presidencial, ETC).
3. Cooperación Externa.
4. Legislación que faculte a la Institución a captar recursos propios que le generen auto sostenibilidad.
5. Asesoría especializada en Planificación y Gestión de la Conservación Vial.
6. Aplicación correcta de la Ley y Reglamento del Fondo Vial.

8. Plan Estratégico.

8.1 Objetivo General.

Una red vial oficial conservada eficiente, eficaz que contribuya al desarrollo socio económico integral del país, haciendo uso de los mejores procesos tecnológicos administrativos, ingeniería vial y ambiental.

8.2 Objetivo de País.

Una Honduras productiva, generadora de oportunidades y empleos dignos, que aprovecha de manera sostenible su recurso y reduce la vulnerabilidad. (Objetivo 3 de Visión de País).

8.3 Objetivos Específicos.

1. Garantizar una conservación sostenible y oportuna de la Red Vial Nacional mediante la contratación de empresas nacionales y microempresas.
2. Gestión ante autoridades correspondientes la cesión de derechos del sistema del control de pesos y dimensiones de la flota vehicular.
3. Fortalecimiento Institucional a través de capacitaciones en sistema especializados en evaluación para el mantenimiento y conservación vial.
4. Reducir los costos de operación de la flota nacional de vehículos, disminuir el número de accidentes y el deterioro de la Infraestructura Vial.
5. Fomentar a nivel nacional la generación de Empleos.

8.4 Metas.

- a) Alcanzar **la cobertura del 11.16%** de la conservación de la red vial pavimentada.
- b) Alcanzar **la cobertura del 15.71%** de la conservación de la red vial No pavimentada.
- c) Sostenimiento de microempresas y creación de **4.29%** del mantenimiento rutinario en la red vial oficial nacional.
- d) Elevar las exportaciones de bienes y servicios al 75% del PIB.
- e) Disminuir los costos de operación de la flota nacional de vehículos, el número de accidentes y derrumbes.
- f) Reducción la tasa de desempleo al 2% y la tasa de subempleo invisible al 5% en población ocupada.
- g) Mantenimiento de empleo por parte de las **Empresa Constructoras y Microempresas Asociativas de Conservación Vial.**

8.5 Indicadores.

- a) Porcentaje de **cobertura** de conservación de la Red Vial Pavimentada.
- b) Porcentaje de **cobertura** de conservación de la Red Vial No Pavimentada.
- c) Porcentaje de **cobertura en mantenimiento rutinario** por microempresas.
- d) Creación de microempresas.
- e) Porcentaje de programación de reconstrucción vial.
- f) Porcentaje de aumento de exportación.

8.6 Plan Operativo Anual según planeación estratégica.

N°	Objetivo Estratégico	Meta	Producto Pasos a seguir estrategia	Responsable	Plazo	Recursos	Indicadores	Calculo
1.	Garantizar una conservación sostenible y oportuna de la Red Vial Nacional mediante la contratación de empresas nacionales y microempresas.	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Obtener el 11.16% de la conservación de la red vial pavimentada. ✓ Alcanzar un 15.71% de la conservación de la red vial No pavimentada. ✓ Sostenimiento de microempresas asociativas y creación de 4.29% del mantenimiento rutinario en la red vial oficial pavimentada. 	<p><u>Estrategia:</u> Contratación y Alianzas</p> <p><u>Proceso:</u> Precalificación, contratación y creación de micro empresas.</p> <p><u>Pasos a seguir:</u></p> <p>Cobertura de la Red Vial Oficial Pavimentada.</p> <p>Cobertura de la Red Vial Oficial No Pavimentada.</p> <p>Cobertura y Creación con atención de 31 Microempresas Asociativas de Conservación Vial.</p> <p>Obras de Drenaje Menor en la RVNP</p> <p>Atención de Emergencias y Obras de Mitigación en la Red Vial Oficial Nacional.</p>	<p>Dirección Ejecutiva</p> <p>Gerencia Técnica</p> <p>Gerencia Administrativa y Financiera</p> <p>Gerencia de Planeación</p> <p>Evaluación y Gestión.</p> <p>Asesoría Legal</p>	<p>Anual con una evaluación mensual y trimestral</p>	<p>Para la red vial pavimentada Lps. 175,000,000.00</p> <p>Para la red vial No pavimentada Lps. 320,905,169.00</p> <p>Para microempresas Lps. 30,025,000.00</p>	<p>Porcentaje de longitud de conservación de la Red Vial Pavimentada</p> <p>Porcentaje de longitud de conservación de la Red Vial No Pavimentada</p> <p>Porcentaje de longitud en ejecución por microempresas.</p> <p>Creación de microempresas.</p>	<p>= (Longitud conservada/Longitud total pav.)</p> <p>= (Longitud conservada/Longitud total No pav.)</p> <p>= (Longitud de cobertura / Longitud total pav.)</p> <p>Cantidad de 31 microempresas nuevas en la RVP.</p>

N°	Objetivo Estratégico	Meta	Producto Pasos a seguir estrategia	Responsable	Plazo	Recursos	Indicadores	Calculo
2.	Gestión ante autoridades correspondientes la sesión de derechos del sistema del control de pesos y dimensiones de la flota vehicular.	Gestiones realizadas.	<u>Estrategia:</u> Ofensiva. <u>Proceso:</u> Gestionar con los entes indicados <u>Pasos a seguir:</u> avance en el proceso de gestiones.	Dirección Ejecutiva	Anual con una evaluación mensual y trimestral		Avance en el proceso de gestiones.	
3.	Fortalecimiento Institucional a través de capacitaciones en sistema especializados en evaluación para el mantenimiento vial.	Personal capacitado en sistemas especializados.	<u>Estrategia:</u> Alianzas y Defensiva. <u>Proceso:</u> Capacitación técnica Institucional. <u>Pasos a seguir:</u> Proceso de Capacitaciones; Proceso de práctica, aplicaciones y ejecución técnica administrativa.	Dirección Ejecutiva Gerencia Técnica Gerencia Administrativa y Financiera Gerencia de Planeación Evaluación y Gestión.	Anual con una evaluación mensual y trimestral	Búsqueda y gestión de financiamiento de cooperación nacional y externa	Personal Capacitado.	
4.	Reducir los costos de operación de la flota nacional de vehículos, disminuir el número de accidentes y el deterioro de la Propios Infraestructura Vial.	✓ Elevar las exportaciones de bienes y servicios al 75% del PIB. ✓ Disminuir los costos de operación de la flota nacional de vehículos, el número de accidentes y derrumbes.	<u>Estrategia:</u> Alianzas <u>Proceso:</u> Negociaciones <u>Pasos a seguir:</u> Negociaciones y fortalecimiento institucional. Comunicación inter institucional Sociabilización de la Información.	Dirección de Transito INSEP Industria y Comercio SAG INA ENEE BCH SEFIN SECTUR SERNA	Anual con una evaluación mensual y trimestral		Porcentaje de programación de reconstrucción vial Porcentaje de aumento de exportación.	= (Longitud reparada/Longitud total) Dato tomado

N°	Objetivo Estratégico	Meta	Producto Pasos a seguir estrategia	Responsable	Plazo	Recursos	Indicadores	Calculo
5.	Fomentar a nivel nacional la generación de Empleos.	Reducción la tasa de desempleo al 2% y la tasa de subempleo invisible al 5% en población ocupada. Mantenimiento de empleo por parte de la microempresas-	<u>Estrategia:</u> Alianzas <u>Proceso:</u> Mantenimiento de empleo por parte de contratistas, consultores y microempresas. <u>Pasos a seguir:</u> Proceso de licitación y contratación; evaluación y monitoreo de microempresas.	INE Dirección Ejecutiva de Fondo Vial. Gerencia Técnica	Anual con una evaluación mensual y trimestral			Dato Tomado

9. Plan de acción o estrategia.

9.1 Estrategia General.

Gestionar la autosostenibilidad económica de la institución, seguir contratando empresas y microempresas, así mismo desarrollar alianzas con los entes gubernamentales idóneos realizando las obras pactadas entre ambos a través del manejo eficiente y transparente de los recursos nacionales, socializar los proyectos con los organismos financieros y no financieros internacionales y lograr las alianzas para implementar de forma ofensiva los proyectos que permita el cumplimiento de los objetivos.

Fondo Vial en su proceso de planeación estratégica se basa en las siguientes líneas estratégicas:

9.1.1 Autosostenibilidad y Fortalecimiento Tecnológico.

Autosostenibilidad económico de la institución mediante la revisión, modificación y actualización de la legislación vigente que nos permita captar recursos económicos de manera directa y efectiva, generando así la eficiencia, eficacia y oportunidad de nuestros servicios al país, aplicando tecnología de punta en la evaluación, planificación y ejecución de nuestros proyectos mediante el fortalecimiento y capacitación técnica de su personal.

9.1.2 Alianzas Estratégicas Nacionales.

Establecer alianzas estratégicas con la SAG, SECTUR, BANADESA, INHCAFE, Fondo Cafetero, PRONADER y DINADER, **SCGG y Casa Presidencial**, Etc. Que nos permita ampliar la cobertura de la conservación vial y captación de recursos externos.

9.1.3 Alianzas Estratégicas Internacionales.

Establecimiento de alianzas estratégicas con COCAVIAL y SIECA que nos permita la transferencia de tecnología y el intercambio de experiencias, normas técnicas y nuevas alternativas de conservación vial.

9.1.4 Alianzas Estratégicas con Institutos y Universidades.

Estas serán con el objetivo de obtener conocimientos, normas técnicas, alternativas y tecnología de punta en el campo del mantenimiento y conservación vial.

9.1.5 Subcontratación.

La subcontratación de empresas consultoras, constructoras y microempresas que nos permitirá ser más eficientes y oportunas en los servicios de conservación vial.

9.1.6 Ofensiva.

Establecer un programa de conservación vial con microempresas en la Red Vial Nacional con el objeto de generar empleo y disminuir los costos de mantenimiento rutinario. Esto nos permitirá captar más recursos económicos en vista de que la generación de empleo es una política del gobierno actual.

10. Mapa estratégico y de alianzas.



11. Indicadores.

1. Porcentaje de **cobertura** de conservación de la Red Vial Pavimentada.
2. Porcentaje de **cobertura** de conservación de la Red Vial No Pavimentada.
3. Porcentaje de **cobertura en mantenimiento rutinario** por microempresas en la Red Vial Nacional (RVN).
4. Creación y formación de microempresas asociativas de conservación vial.
5. Porcentaje de programación de reconstrucción vial.
6. Porcentaje de aumento de exportación.

No. De Indicador	Nivel de Impacto	Nivel de Eficacia
1	10	10
2	10	10
3	10	10
4	10	10
5	5	5
6	5	5

Nota:

Calificación de nivel de impacto de 1 a 10, 1 como valor mínimo y 10 como valor máximo.

Calificación de nivel de eficiencia de 1 a 10, 1 como valor mínimo y 10 como valor máximo.

12. Recomendaciones.

1. Lograr por medio de la legislación la no reducción de presupuesto.
2. Respeto de la aplicación de la ley de Fondo Vial.
3. Reforzar el renglón presupuestario de capacitaciones para mejoramiento de conocimientos tecnológicos de la institución.
4. Apoyo a la gestión de cesión de derecho del sistema de pesos y dimensiones.
5. Revisión y modificación de la legislación en que faculta a Fondo Vial a captar recursos a través del peaje y pesaje.
6. Realizar las gestiones para establecer alianzas con instituciones y organismos internacionales.
7. Realizar alianza permanente con la INSEP para el fortalecimiento institucional.
8. Fortalecer el área de control y seguimiento de proyectos, con el fin de reducir costos y maximizar los recursos.
9. Socializar con otros entes gubernamentales y la sociedad civil acerca de la importancia de la conservación vial para el desarrollo del país y utilizar los medios de comunicación estatales y privadas para divulgar los logros de la institución.
10. En los rótulos de identificación de los proyectos en ejecución por Fondo Vial que el logo sea más visible con el fin de fortalecer la imagen de la institución.
11. Buscar financiamiento para la adquisición de equipo y tecnología que permita a la institución realizar las evaluaciones de la red vial oficial de manera más precisa, técnica y objetiva.
12. Revisión y actualización de las metas planteadas dentro del plan de nación para que se ajusten al presupuesto asignado a la institución.
13. La institución debe contratar personal capacitado y con un perfil adecuado al puesto a desempeñar.

13. Conclusiones.

1. La institución está afectada en el entorno político, económico, legal y social.
2. La política presupuestaria del gobierno central y la secretaría de finanzas limita el desarrollo de Fondo Vial como la institución garante en el cien por ciento del mantenimiento de la infraestructura vial.
3. Honduras carece de un plan integral gubernamental a través de la visión de país que permita la relación interinstitucional de manera eficiente.
4. Se reconoce el beneficio que genera en términos de empleo la contratación de microempresas asociativas y su impacto social.
5. La autosostenibilidad económica del Fondo Vial se convierte en una herramienta fundamental para el desarrollo de la institución.
6. Somos una institución eficiente en el manejo del presupuesto en relación a los proyectos y cobertura definida.
7. Las alianzas interinstitucionales se convierten en una plataforma eficiente para el desarrollo de proyectos y su cobertura específica.
8. La adquisición de tecnología de punta y su aplicación permitirá a la institución una mejoría notable en la evaluación, planificación, priorización y ejecución de sus proyectos.
9. La situación económica del país limita al Fondo Vial desarrollar planificaciones a largo plazo.
10. La participación de Fondo Vial en el desarrollo de la visión de país no está claramente especificada.
11. La capacitación de personal es fundamental para el desarrollo de la institución.