

TÉRMINOS DE REFERENCIA

CONSULTORÍA PARA ANÁLISIS DEL POTENCIAL DE USO DEL CORREDOR BIOCEÁNICO

PARAGUAY

PR-T1378

Apoyo Técnico a Programa de conectividad territorial e integración de la región occidental del Paraguay: Ruta Bioceánica

<https://www.iadb.org/en/project/PR-T1378>

1. Antecedentes y Justificación

- 1.1. Contexto.** La Región Occidental (RO), estratégica para la economía nacional, enfrenta importantes desafíos de integración y conectividad que limitan el comercio internacional del país. El 56% de la superficie de fincas agropecuarias se encuentra en la RO¹, que concentra el 44% de cabezas de población bovina² y casi 40% de la industria láctea del país³, sectores cuyas exportaciones son clave para el crecimiento económico. Sin embargo, enfrenta brechas en transporte que limitan el acceso a mercados. A pesar de que la inversión en infraestructura creció del 1% al 2,5% del PIB (2011-2021), la falta de pavimentación, calidad y mantenimiento sigue siendo un desafío para potenciar exportaciones. Las cargas de comercio exterior en Paraguay recorren en promedio 1.350km desde y hasta los puertos marítimos⁴, haciendo que los costos del transporte incidan fuertemente en la actividad productiva y exportadora⁵.
- 1.2. Brechas de accesibilidad a servicios.** En la RO, solo el 37% de las zonas pobres tiene cobertura de salud adecuada y el 94% del territorio está a más de 30 minutos de un centro escolar, afectando el acceso a educación. Las comunidades indígenas de la RO enfrentan alta pobreza extrema (76%), baja ocupación laboral (43,5%) y analfabetismo elevado (27%). En la RO también existe una brecha de oportunidades para mujeres: 10% es analfabeta, 40,1% no trabaja ni estudia y la tasa de empleo es 10 puntos menor que en las ciudades.
- 1.3. Calidad de la red vial.** La red vial de la RO enfrenta serios desafíos de calidad y sostenibilidad, lo que también afecta la disponibilidad de servicios esenciales y la integración. En la RO hay 18.600km de carreteras, solo 7% pavimentadas. La ruta principal es la PY09 de 775km, seguida por la PY15 (Corredor Bioceánico) de 530km y PY12 de 755km, todas con tramos extensos sin pavimentar⁶. Desde 2017 se han pavimentado más de 600km y actualmente se mejoran otros 390km⁷, pero el alto porcentaje de vías de tierra limita la conectividad y aísla zonas ante

¹ Censo Agropecuario Nacional 2022 ([Ministerio de Agricultura y Ganadería, 2024](#)).

² Ídem.

³ Plan Nacional de Logística Paraguay 2030 ([MIC, 2023](#)).

⁴ El transporte terrestre de exportaciones de carne usa camiones frigoríficos que salen de las granjas por carretera, atravesando Argentina para llegar a Chile, donde venden los productos. Las ineficiencias logísticas suponen un costo adicional del 20,8% ([Pérez & González, 2014](#)).

⁵ En términos agregados los costos de transporte son mayores que los aranceles en el 40,1% de los productos. Para Bolivia, este ratio es de 50,3% y, para Paraguay, 52,4%. ([ALADI, 2016](#)).

⁶ Ver página 21 de [MOPC, 2024](#).

⁷ MOPC, [2023](#) y [2024](#).

disrupciones. Esta situación empeora por la falta de mantenimiento, pues al no contar con presupuesto para esta labor se reduce la vida útil de los activos⁸. La recaudación de peajes (US\$22 millones anuales) es insuficiente frente a los US\$160 millones requeridos para el mantenimiento vial (déficit de 7 a 1). Esto encarece el transporte, representando hasta 12% del costo de los productos, frente al 6-8% en Argentina y Brasil.

- 1.4. Vulnerabilidad climática.** Según el Banco Mundial⁹, las inundaciones en la RO y áreas ribereñas del río Paraguay provocan daños recurrentes en carreteras, puentes y drenajes. Las intensas lluvias del 2019 dejaron intransitables más del 40% de las rutas no pavimentadas en la RO, dificultando el transporte de bienes y personas. Además, el 75% del comercio exterior (30Mt) se moviliza por la Hidrovía Paraguay-Paraná¹⁰, cuya logística fluvial se ha visto afectada por sequías y eventos climáticos extremos, impactando las exportaciones de la RO. Para mitigar estos efectos, la política pública climática impulsa obras viales resilientes para mejorar la conectividad en el sector transporte¹¹.
- 1.5.** El Corredor Bioceánico (CB) surge como una oportunidad para mejorar la integración regional y la competitividad, conectando Argentina, Brasil, Paraguay y Chile a lo largo de sus 3800 km. Una vez habilitado, se estima que impulsará exportaciones paraguayas a Brasil y Chile por US\$220 millones anuales.
- 1.6.** En Paraguay, el CB (Ruta Nacional PY15), se extiende 532 km desde Carmelo Peralta (frontera con Brasil) hasta Pozo Hondo (frontera con Argentina) y está dividida en tres tramos. El Tramo II, de 138 km, presenta deficientes condiciones de transitabilidad, obligando a vehículos de carga y pasajeros a usar rutas alternativas más largas. El programa propone intervenir este tramo para cerrar la conexión faltante, mejorar la conectividad regional y el acceso a servicios básicos. También se prevé el mejoramiento de uno de los accesos a la zona industrial de Loma Plata.
- 1.7.** El programa apoyado por la CT intervendrá en el Tramo II del CB, mejorando la conectividad entre Carmelo Peralta y Pozo Hondo, y facilitando el acceso a servicios básicos para poblaciones alejadas. Se incluirán mejoras en rutas alimentadoras y accesos a zonas industriales, complementando proyectos existentes como el Programa de Mejoramiento y Conservación de Corredores Agroindustriales. Se evaluará un sistema de peajes para garantizar la sostenibilidad financiera del mantenimiento vial. El programa beneficiará a comunidades indígenas, promoverá la igualdad de género y la inclusión laboral, y fomentará la conservación de la biodiversidad mediante el diseño de pasos de fauna y mecanismos de pago por servicios ambientales. Sin embargo, no aborda problemas de cobertura sanitaria ni resiliencia climática en la región.
- 1.8. Justificación.** Para cerrar las brechas mencionadas, robusteciendo los insumos técnicos necesarios para la preparación del programa PR-L1200 y optimizando la ejecución y gestión del programa, incluyendo los procesos de licitación, la CT financiará estudios técnicos como evaluación económica, análisis de paso fronterizo, análisis de la Hidrovía Paraguay-Parana, estudios de implementación de etnoingeniería, auditorías de seguridad vial, consultorías de apoyo social e indígena, análisis del potencial del Corredor Bioceánico, entre otros. Los estudios financiados por la CT permitirán la estructuración y el diseño de proyectos que beneficiarán a los usuarios viales, especialmente a 7.000 productores agrícolas y ganaderos de la RO, facilitando su acceso a mercados regionales. También mejorarán la conectividad de las comunidades indígenas

⁸ Entre 2012 a 2018 la proporción de carreteras nacionales en buenas condiciones disminuyó de 85% a 65%, atribuible en parte, a la falta de mantenimiento ([BM, 2019](#)).

⁹ Hoja de Ruta para la Acción Climática en América Latina y el Caribe ([BM, 2021](#)).

¹⁰ [CEPAL, 2020](#).

¹¹ Actualización de la NDC de Paraguay al 2030 ([MADES, 2021](#)).

y campesinas del área de influencia, fortaleciendo su acceso a servicios y oportunidades.

1. Objetivos

- 1.1.** Contratar firma consultora para elaborar un análisis estratégico sobre el potencial del Corredor Bioceánico, incluyendo encuestas y entrevistas, evaluación basada en mejores prácticas de la OCDE, y un estudio sobre infraestructura y facilitación del comercio en cuatro regiones.

2. Actividades Clave

- 1.1.** El consultor deberá elaborar los documentos de proyecto requeridos para su presentación ante el Sistema Nacional de Inversión Pública (SNIP) del Ministerio de Economía y Finanzas. Los proyectos para desarrollar son:

- Mejoramiento de las capacidades técnicas en la supervisión y control de los contratos de infraestructura vial.
- Actualización del Plan Maestro de Infraestructura y Servicios de Transporte del Paraguay (PMT) 2025–2035.
- Actualización de los Planes Viales Participativos en 13 departamentos de la Región Oriental.
- Mejoramiento de la Gestión de Activos Viales de la Red Vial del Paraguay.

Para ello se deberán realizar las siguientes actividades:

- Análisis y sistematización de documentos existentes nacionales e internacionales de aplicación obligatoria en las intervenciones sociales de los proyectos implementados por el MOPC.
- Recolección y análisis de información relevante y documentación existente.
- Descripción del marco institucional y legal, así como la concordancia de los proyectos con los ODS y el PND 2030.
- Descripción de los diagnósticos de la situación actual.
- Identificación de necesidades y la problemática.
- Identificación de las alternativas y propuestas de acción identificando los productos entregables, la duración y costo estimado de cada proyecto.
- Preparación de documentos técnicos según los lineamientos del SNIP en formato impreso y digital (en formato editable).
- Coordinación con las partes interesadas.
- Revisión y validación con las instituciones involucradas.

3. Resultados y Productos Esperados

- 3.1.** Plan de trabajo: comprende la elaboración de un plan de trabajo y descripción de la metodología para la ejecución de la consultoría.
- 3.2.** Informe técnico que detalle los resultados de la consultoría, incluyendo metodología, supuestos utilizados y conclusiones.

4. Calendario del Proyecto e Hitos

4.1. Los productos que entregará la firma consultora son los siguientes:

- **Plan de trabajo:** plan de trabajo y metodología a implementar en desarrollo de la consultoría.
- **Informe 1:** informe parcial de las actividades realizadas por la firma consultora, y las versiones preliminares de los documentos.
- **Informe final:** informe final de las actividades realizadas por la firma consultora, y las versiones finales de los documentos.

| <u>Entregable #</u> | <u>Porcentaje</u> | <u>Fecha Estimada de Entrega</u> |
|---------------------|-------------------|---|
| 1: Plan de Trabajo | 10% | A los 30 días de iniciada la consultoría |
| 2: Informe | 30% | A los 12 meses de iniciada la consultoría |
| 4: Informe final | 60% | A los 24 meses de iniciada la consultoría |

5. Requisitos de los Informes

7.1. Todo informe debe ser sometido al Banco en un archivo electrónico. El informe debe incluir una carátula, documento principal y todos los anexos. Archivos en formato Zip no serán aceptados como informes finales debido a los reglamentos de la Sección de Administración de Archivos

6. Otros Requisitos

- 6.1. Se requiere una firma consultora con experiencia en la realización de estudios técnicos, y personal altamente capacitado para el desarrollo de los alcances establecidos en los presentes Términos de Referencia.
- 6.2. Experiencia: Por lo menos 10 años de experiencia en el área de estudio.
- 6.3. Idiomas: español e inglés.

7. Supervisión e Informes

7.1. **Tipo de Contrato:** Empresa, internacional, Contractual de Productos y Servicios Externos, a suma alzada.

7.2. **Duración:** 24 meses

7.3. **Fecha de inicio:** abril de 2026

7.4. **Ubicación:** Consultoría externa.

7.5. **Persona responsable:** Paula Cruz, Especialista en Transporte de la Representación del BID en Paraguay.

8. Calendario de Pagos

8.1. Las condiciones de pago se basarán en los hitos o entregables del proyecto. El Banco no espera hacer pagos por adelantado en virtud de contratos de consultoría a menos que se requiera una

cantidad significativa de viajes. El Banco desea recibir la propuesta de costos más competitiva para los servicios descritos en el presente documento.

- 8.2. La Tasa de Cambios Oficial del BID indicada en el SDP se aplicará para las conversiones necesarias de los pagos en moneda local.

| Plan de Pagos | |
|----------------------|-------------|
| Entregables | % |
| 1. Plan de trabajo | 10 |
| 2. Informe 1 | 30 |
| 3. Informe final | 60 |
| TOTAL | 100% |

TÉRMINOS DE REFERENCIA

CONSULTORÍA PARA ANÁLISIS ECONÓMICO DE LA RUTA BIOCEÁNICA

PARAGUAY

PR-T1378

Apoyo Técnico a Programa de conectividad territorial e integración de la región occidental del Paraguay: Ruta Bioceánica

<https://www.iadb.org/en/project/PR-T1378>

1. Antecedentes y Justificación

- 1.1. Contexto.** La Región Occidental (RO), estratégica para la economía nacional, enfrenta importantes desafíos de integración y conectividad que limitan el comercio internacional del país. El 56% de la superficie de fincas agropecuarias se encuentra en la RO¹², que concentra el 44% de cabezas de población bovina¹³ y casi 40% de la industria láctea del país¹⁴, sectores cuyas exportaciones son clave para el crecimiento económico. Sin embargo, enfrenta brechas en transporte que limitan el acceso a mercados. A pesar de que la inversión en infraestructura creció del 1% al 2,5% del PIB (2011-2021), la falta de pavimentación, calidad y mantenimiento sigue siendo un desafío para potenciar exportaciones. Las cargas de comercio exterior en Paraguay recorren en promedio 1.350km desde y hasta los puertos marítimos¹⁵, haciendo que los costos del transporte incidan fuertemente en la actividad productiva y exportadora¹⁶.
- 1.2. Brechas de accesibilidad a servicios.** En la RO, solo el 37% de las zonas pobres tiene cobertura de salud adecuada y el 94% del territorio está a más de 30 minutos de un centro escolar, afectando el acceso a educación. Las comunidades indígenas de la RO enfrentan alta pobreza extrema (76%), baja ocupación laboral (43,5%) y analfabetismo elevado (27%). En la RO también existe una brecha de oportunidades para mujeres: 10% es analfabeta, 40,1% no trabaja ni estudia y la tasa de empleo es 10 puntos menor que en las ciudades.
- 1.3. Calidad de la red vial.** La red vial de la RO enfrenta serios desafíos de calidad y sostenibilidad, lo que también afecta la disponibilidad de servicios esenciales y la integración. En la RO hay 18.600km de carreteras, solo 7% pavimentadas. La ruta principal es la PY09 de 775km, seguida por la PY15 (Corredor Bioceánico) de 530km y PY12 de 755km, todas con tramos extensos sin pavimentar¹⁷. Desde 2017 se han pavimentado más de 600km y actualmente se mejoran otros 390km¹⁸, pero el alto porcentaje de vías de tierra limita la conectividad y aísla zonas ante

¹² Censo Agropecuario Nacional 2022 ([Ministerio de Agricultura y Ganadería, 2024](#)).

¹³ Ídem.

¹⁴ Plan Nacional de Logística Paraguay 2030 ([MIC, 2023](#)).

¹⁵ El transporte terrestre de exportaciones de carne usa camiones frigoríficos que salen de las granjas por carretera, atravesando Argentina para llegar a Chile, donde venden los productos. Las ineficiencias logísticas suponen un costo adicional del 20,8% ([Pérez & González, 2014](#)).

¹⁶ En términos agregados los costos de transporte son mayores que los aranceles en el 40,1% de los productos. Para Bolivia, este ratio es de 50,3% y, para Paraguay, 52,4%. ([ALADI, 2016](#)).

¹⁷ Ver página 21 de [MOPC, 2024](#).

¹⁸ MOPC, [2023](#) y [2024](#).

disrupciones. Esta situación empeora por la falta de mantenimiento, pues al no contar con presupuesto para esta labor se reduce la vida útil de los activos¹⁹. La recaudación de peajes (US\$22 millones anuales) es insuficiente frente a los US\$160 millones requeridos para el mantenimiento vial (déficit de 7 a 1). Esto encarece el transporte, representando hasta 12% del costo de los productos, frente al 6-8% en Argentina y Brasil.

- 1.4. Vulnerabilidad climática.** Según el Banco Mundial²⁰, las inundaciones en la RO y áreas ribereñas del río Paraguay provocan daños recurrentes en carreteras, puentes y drenajes. Las intensas lluvias del 2019 dejaron intransitables más del 40% de las rutas no pavimentadas en la RO, dificultando el transporte de bienes y personas. Además, el 75% del comercio exterior (30Mt) se moviliza por la Hidrovía Paraguay-Paraná²¹, cuya logística fluvial se ha visto afectada por sequías y eventos climáticos extremos, impactando las exportaciones de la RO. Para mitigar estos efectos, la política pública climática impulsa obras viales resilientes para mejorar la conectividad en el sector transporte²².
- 1.5.** El Corredor Bioceánico (CB) surge como una oportunidad para mejorar la integración regional y la competitividad, conectando Argentina, Brasil, Paraguay y Chile a lo largo de sus 3800 km. Una vez habilitado, se estima que impulsará exportaciones paraguayas a Brasil y Chile por US\$220 millones anuales.
- 1.6.** En Paraguay, el CB (Ruta Nacional PY15), se extiende 532 km desde Carmelo Peralta (frontera con Brasil) hasta Pozo Hondo (frontera con Argentina) y está dividida en tres tramos. El Tramo II, de 138 km, presenta deficientes condiciones de transitabilidad, obligando a vehículos de carga y pasajeros a usar rutas alternativas más largas. El programa propone intervenir este tramo para cerrar la conexión faltante, mejorar la conectividad regional y el acceso a servicios básicos. También se prevé el mejoramiento de uno de los accesos a la zona industrial de Loma Plata.
- 1.7.** El programa apoyado por la CT intervendrá en el Tramo II del CB, mejorando la conectividad entre Carmelo Peralta y Pozo Hondo, y facilitando el acceso a servicios básicos para poblaciones alejadas. Se incluirán mejoras en rutas alimentadoras y accesos a zonas industriales, complementando proyectos existentes como el Programa de Mejoramiento y Conservación de Corredores Agroindustriales. Se evaluará un sistema de peajes para garantizar la sostenibilidad financiera del mantenimiento vial. El programa beneficiará a comunidades indígenas, promoverá la igualdad de género y la inclusión laboral, y fomentará la conservación de la biodiversidad mediante el diseño de pasos de fauna y mecanismos de pago por servicios ambientales. Sin embargo, no aborda problemas de cobertura sanitaria ni resiliencia climática en la región.
- 1.8. Justificación.** Para cerrar las brechas mencionadas, robusteciendo los insumos técnicos necesarios para la preparación del programa PR-L1200 y optimizando la ejecución y gestión del programa, incluyendo los procesos de licitación, la CT financiará estudios técnicos como evaluación económica, análisis de paso fronterizo, análisis de la Hidrovía Paraguay-Parana, estudios de implementación de etnoingeniería, auditorías de seguridad vial, consultorías de apoyo social e indígena, análisis del potencial del Corredor Bioceánico, entre otros. Los estudios financiados por la CT permitirán la estructuración y el diseño de proyectos que beneficiarán a los usuarios viales, especialmente a 7.000 productores agrícolas y ganaderos de la RO, facilitando su acceso a mercados regionales. También mejorarán la conectividad de las comunidades indígenas

¹⁹ Entre 2012 a 2018 la proporción de carreteras nacionales en buenas condiciones disminuyó de 85% a 65%, atribuible en parte, a la falta de mantenimiento ([BM, 2019](#)).

²⁰ Hoja de Ruta para la Acción Climática en América Latina y el Caribe ([BM, 2021](#)).

²¹ [CEPAL, 2020](#).

²² Actualización de la NDC de Paraguay al 2030 ([MADES, 2021](#)).

y campesinas del área de influencia, fortaleciendo su acceso a servicios y oportunidades.

2. Objetivos

- 2.1.** Contratar consultor experto que elabore una evaluación económica integral de la propuesta de intervención en el tramo vial, garantizando que cumpla con los estándares y requisitos del Banco para proyectos de inversión. Además, la evaluación deberá considerar los impactos económicos de largo plazo asociados al carácter estratégico del proyecto como corredor bioceánico, incluyendo los efectos sobre los movimientos logísticos y la integración regional.

3. Actividades Clave

3.1. Revisión de información de base

- Recopilar y analizar los antecedentes técnicos y socioeconómicos relevantes, incluyendo estudios de factibilidad, diseños preliminares y datos de tráfico.
- Identificar los costos estimados del proyecto, desglosados en costos de inversión, operación y mantenimiento.

3.2. Análisis de los beneficios económicos directos e indirectos

- Analizar las proyecciones de tráfico considerando el crecimiento poblacional, la dinámica económica de la región, y la interacción con otras infraestructuras de transporte existentes o planificadas.
- Incorporar escenarios futuros de crecimiento económico y cambios en los flujos logísticos que se prevé ocurran debido a la construcción del corredor.
- Estimar el impacto del proyecto en términos de ahorro de tiempo, reducción de costos operativos y mejoras en la accesibilidad para usuarios locales e internacionales.
- Evaluar los beneficios indirectos, incluyendo la generación de empleos, la mejora de la conectividad entre mercados, y el impacto en el comercio regional e internacional.
- Considerar los efectos multiplicadores en las economías locales y nacionales derivadas de la construcción y operación del tramo vial.

3.3. Análisis costo-beneficio y rentabilidad del proyecto

- Aplicar herramientas de análisis económico como el Valor Actual Neto (VAN), la Tasa Interna de Retorno (TIR) y la relación Beneficio-Costo (B/C), considerando diferentes escenarios de riesgo y sensibilidad.
- Verificar que los resultados del análisis económico cumplan con los estándares del BID y las mejores prácticas internacionales para la evaluación de proyectos de transporte.

3.4. Elaboración de un informe técnico de evaluación económica

- Preparar un informe técnico que detalle los resultados de la evaluación económica, incluyendo metodología, supuestos utilizados, análisis de sensibilidad y conclusiones.

4. Resultados y Productos Esperados

- 4.1.** Plan de trabajo: comprende la elaboración de un plan de trabajo y descripción de la metodología para la ejecución de la consultoría.
- 4.2.** Informe técnico que detalle los resultados de la evaluación económica, incluyendo metodología, supuestos utilizados, análisis de sensibilidad y conclusiones.

5. Calendario del Proyecto e Hitos

5.1. Los productos que entregará el consultor son los siguientes:

- **Plan de trabajo:** plan de trabajo y metodología a implementar en desarrollo de la consultoría.
- **Informe 1:** informe parcial de las actividades realizadas por el consultor, y las versiones preliminares de los documentos.
- **Informe final:** informe final de las actividades realizadas por el consultor, y las versiones finales de los documentos.

| <u>Entregable #</u> | <u>Porcentaje</u> | <u>Fecha Estimada de Entrega</u> |
|---------------------|-------------------|--|
| 1: Plan de Trabajo | 10% | A los 7 días de iniciada la consultoría |
| 2: Informe | 30% | Al mes de iniciada la consultoría |
| 4: Informe final | 60% | A los 3 meses de iniciada la consultoría |

6. Requisitos de los Informes

7.1. Todo informe debe ser sometido al Banco en un archivo electrónico. El informe debe incluir una carátula, documento principal y todos los anexos. Archivos en formato Zip no serán aceptados como informes finales debido a los reglamentos de la Sección de Administración de Archivos

7. Otros Requisitos

- 7.1. Educación: Maestría en ingeniería, economía, o campos afines relacionados con la evaluación económica de proyectos de infraestructura.
- 7.2. Experiencia: Por lo menos 15 años de experiencia en evaluación de proyectos de infraestructura.
- 7.3. Idiomas: español.

8. Supervisión e Informes

8.1. **Tipo de Contrato:** Consultor de Productos y Servicios Externos (PEC), suma alzada

8.2. **Duración:** 3 meses

8.3. **Fecha de inicio:** abril de 2025

8.4. **Ubicación:** Consultoría externa.

8.5. **Persona responsable:** Paula Cruz, Especialista en Transporte de la Representación del BID en Paraguay.

9. Calendario de Pagos

9.1. Las condiciones de pago se basarán en los hitos o entregables del proyecto. El Banco no espera hacer pagos por adelantado en virtud de contratos de consultoría a menos que se requiera una

cantidad significativa de viajes. El Banco desea recibir la propuesta de costos más competitiva para los servicios descritos en el presente documento.

- 9.2. La Tasa de Cambios Oficial del BID indicada en el SDP se aplicará para las conversiones necesarias de los pagos en moneda local.

| Plan de Pagos | |
|----------------------|-------------|
| Entregables | % |
| 4. Plan de trabajo | 10 |
| 5. Informe 1 | 30 |
| 6. Informe final | 60 |
| TOTAL | 100% |

TÉRMINOS DE REFERENCIA

CONSULTORÍA PARA ANÁLISIS DE PASO FRONTERIZO BRASIL - PARAGUAY

PARAGUAY

PR-T1378

Apoyo Técnico a Programa de conectividad territorial e integración de la región occidental del Paraguay: Ruta Bioceánica

<https://www.iadb.org/en/project/PR-T1378>

1. Antecedentes y Justificación

- 1.1. Contexto.** La Región Occidental (RO), estratégica para la economía nacional, enfrenta importantes desafíos de integración y conectividad que limitan el comercio internacional del país. El 56% de la superficie de fincas agropecuarias se encuentra en la RO²³, que concentra el 44% de cabezas de población bovina²⁴ y casi 40% de la industria láctea del país²⁵, sectores cuyas exportaciones son clave para el crecimiento económico. Sin embargo, enfrenta brechas en transporte que limitan el acceso a mercados. A pesar de que la inversión en infraestructura creció del 1% al 2,5% del PIB (2011-2021), la falta de pavimentación, calidad y mantenimiento sigue siendo un desafío para potenciar exportaciones. Las cargas de comercio exterior en Paraguay recorren en promedio 1.350km desde y hasta los puertos marítimos²⁶, haciendo que los costos del transporte incidan fuertemente en la actividad productiva y exportadora²⁷.
- 1.2. Brechas de accesibilidad a servicios.** En la RO, solo el 37% de las zonas pobres tiene cobertura de salud adecuada y el 94% del territorio está a más de 30 minutos de un centro escolar, afectando el acceso a educación. Las comunidades indígenas de la RO enfrentan alta pobreza extrema (76%), baja ocupación laboral (43,5%) y analfabetismo elevado (27%). En la RO también existe una brecha de oportunidades para mujeres: 10% es analfabeta, 40,1% no trabaja ni estudia y la tasa de empleo es 10 puntos menor que en las ciudades.
- 1.3. Calidad de la red vial.** La red vial de la RO enfrenta serios desafíos de calidad y sostenibilidad, lo que también afecta la disponibilidad de servicios esenciales y la integración. En la RO hay 18.600km de carreteras, solo 7% pavimentadas. La ruta principal es la PY09 de 775km, seguida por la PY15 (Corredor Bioceánico) de 530km y PY12 de 755km, todas con tramos extensos sin pavimentar²⁸. Desde 2017 se han pavimentado más de 600km y actualmente se mejoran otros 390km²⁹, pero el alto porcentaje de vías de tierra limita la conectividad y aísla zonas ante

²³ Censo Agropecuario Nacional 2022 ([Ministerio de Agricultura y Ganadería, 2024](#)).

²⁴ Ídem.

²⁵ Plan Nacional de Logística Paraguay 2030 ([MIC, 2023](#)).

²⁶ El transporte terrestre de exportaciones de carne usa camiones frigoríficos que salen de las granjas por carretera, atravesando Argentina para llegar a Chile, donde venden los productos. Las ineficiencias logísticas suponen un costo adicional del 20,8% ([Pérez & González, 2014](#)).

²⁷ En términos agregados los costos de transporte son mayores que los aranceles en el 40,1% de los productos. Para Bolivia, este ratio es de 50,3% y, para Paraguay, 52,4%. ([ALADI, 2016](#)).

²⁸ Ver página 21 de [MOPC, 2024](#).

²⁹ MOPC, [2023](#) y [2024](#).

disrupciones. Esta situación empeora por la falta de mantenimiento, pues al no contar con presupuesto para esta labor se reduce la vida útil de los activos³⁰. La recaudación de peajes (US\$22 millones anuales) es insuficiente frente a los US\$160 millones requeridos para el mantenimiento vial (déficit de 7 a 1). Esto encarece el transporte, representando hasta 12% del costo de los productos, frente al 6-8% en Argentina y Brasil.

- 1.4. Vulnerabilidad climática.** Según el Banco Mundial³¹, las inundaciones en la RO y áreas ribereñas del río Paraguay provocan daños recurrentes en carreteras, puentes y drenajes. Las intensas lluvias del 2019 dejaron intransitables más del 40% de las rutas no pavimentadas en la RO, dificultando el transporte de bienes y personas. Además, el 75% del comercio exterior (30Mt) se moviliza por la Hidrovía Paraguay-Paraná³², cuya logística fluvial se ha visto afectada por sequías y eventos climáticos extremos, impactando las exportaciones de la RO. Para mitigar estos efectos, la política pública climática impulsa obras viales resilientes para mejorar la conectividad en el sector transporte³³.
- 1.5.** El Corredor Bioceánico (CB) surge como una oportunidad para mejorar la integración regional y la competitividad, conectando Argentina, Brasil, Paraguay y Chile a lo largo de sus 3800 km. Una vez habilitado, se estima que impulsará exportaciones paraguayas a Brasil y Chile por US\$220 millones anuales.
- 1.6.** En Paraguay, el CB (Ruta Nacional PY15), se extiende 532 km desde Carmelo Peralta (frontera con Brasil) hasta Pozo Hondo (frontera con Argentina) y está dividida en tres tramos. El Tramo II, de 138 km, presenta deficientes condiciones de transitabilidad, obligando a vehículos de carga y pasajeros a usar rutas alternativas más largas. El programa propone intervenir este tramo para cerrar la conexión faltante, mejorar la conectividad regional y el acceso a servicios básicos. También se prevé el mejoramiento de uno de los accesos a la zona industrial de Loma Plata.
- 1.7.** El programa apoyado por la CT intervendrá en el Tramo II del CB, mejorando la conectividad entre Carmelo Peralta y Pozo Hondo, y facilitando el acceso a servicios básicos para poblaciones alejadas. Se incluirán mejoras en rutas alimentadoras y accesos a zonas industriales, complementando proyectos existentes como el Programa de Mejoramiento y Conservación de Corredores Agroindustriales. Se evaluará un sistema de peajes para garantizar la sostenibilidad financiera del mantenimiento vial. El programa beneficiará a comunidades indígenas, promoverá la igualdad de género y la inclusión laboral, y fomentará la conservación de la biodiversidad mediante el diseño de pasos de fauna y mecanismos de pago por servicios ambientales. Sin embargo, no aborda problemas de cobertura sanitaria ni resiliencia climática en la región.
- 1.8. Justificación.** Para cerrar las brechas mencionadas, robusteciendo los insumos técnicos necesarios para la preparación del programa PR-L1200 y optimizando la ejecución y gestión del programa, incluyendo los procesos de licitación, la CT financiará estudios técnicos como evaluación económica, análisis de paso fronterizo, análisis de la Hidrovía Paraguay-Parana, estudios de implementación de etnoingeniería, auditorías de seguridad vial, consultorías de apoyo social e indígena, análisis del potencial del Corredor Bioceánico, entre otros. Los estudios financiados por la CT permitirán la estructuración y el diseño de proyectos que beneficiarán a los usuarios viales, especialmente a 7.000 productores agrícolas y ganaderos de la RO, facilitando su acceso a mercados regionales. También mejorarán la conectividad de las comunidades indígenas

³⁰ Entre 2012 a 2018 la proporción de carreteras nacionales en buenas condiciones disminuyó de 85% a 65%, atribuible en parte, a la falta de mantenimiento ([BM, 2019](#)).

³¹ Hoja de Ruta para la Acción Climática en América Latina y el Caribe ([BM, 2021](#)).

³² [CEPAL, 2020](#).

³³ Actualización de la NDC de Paraguay al 2030 ([MADES, 2021](#)).

y campesinas del área de influencia, fortaleciendo su acceso a servicios y oportunidades.

2. Objetivos

2.1. Contratar consultor experto que elabore un análisis integral del paso fronterizo entre Carmelo Peralta (Paraguay) y Puerto Murtinho (Brasil), con el fin de identificar desafíos y oportunidades para mejorar la eficiencia, seguridad y competitividad del cruce. Esto incluirá la evaluación de la infraestructura existente, los procedimientos aduaneros y migratorios, la demanda actual y proyectada de tránsito de carga y pasajeros, y el impacto económico y social en la región. Con base en este análisis, la consultoría propondrá estrategias y recomendaciones para optimizar la gestión del paso fronterizo, facilitar el comercio transfronterizo y promover la integración regional en el contexto del Corredor Bioceánico.

3. Actividades Clave

3.1. Revisión de antecedentes y marco normativo

- Recopilación y análisis de normativas, acuerdos bilaterales y regulaciones aduaneras entre Brasil y Paraguay.
- Revisión de experiencias internacionales y mejores prácticas en pasos fronterizos similares.
- Identificación de los actores clave involucrados en la gestión y operación del paso fronterizo.

3.2. Diagnóstico de la situación actual del paso fronterizo

- Análisis del flujo actual de personas, bienes y vehículos en el paso fronterizo.
- Evaluación de la infraestructura existente (puente, puestos de control, instalaciones aduaneras, servicios complementarios).
- Identificación de cuellos de botella operacionales y administrativos que afectan la eficiencia del cruce.
- Análisis del impacto del cruce fronterizo en la movilidad, logística y comercio transfronterizo.

3.3. Análisis de demanda y proyección de flujos

- Recopilación de datos sobre el volumen y tipo de tránsito (carga y pasajeros) actual y proyectado.
- Identificación de tendencias comerciales y de transporte que podrían afectar el flujo fronterizo.
- Modelación de escenarios de demanda futura considerando el desarrollo del Corredor Bioceánico.

3.4. Evaluación de procesos de control y facilitación del comercio

- Análisis de los procedimientos actuales de control migratorio, aduanero y fitosanitario.
- Evaluación del nivel de digitalización y automatización de trámites fronterizos.
- Identificación de oportunidades para mejorar la eficiencia operativa y reducir tiempos de cruce.

3.5. Análisis de impacto económico y social

- Evaluación del impacto del paso fronterizo en el comercio regional y la competitividad.
- Identificación de oportunidades de inversión en infraestructura y servicios logísticos.

- Análisis del impacto social en comunidades locales, incluyendo empleo y acceso a servicios.

3.6. Elaboración de propuestas de mejora

- Desarrollo de propuestas para optimizar la infraestructura y los procesos administrativos en el paso fronterizo.
- Recomendaciones sobre inversiones prioritarias para mejorar la eficiencia del cruce.
- Identificación de sinergias con otras iniciativas de integración regional.

3.7. Presentación de resultados y difusión

- Elaboración de un informe técnico con hallazgos, análisis y recomendaciones.

4. Resultados y Productos Esperados

- 4.1. Plan de trabajo: comprende la elaboración de un plan de trabajo y descripción de la metodología para la ejecución de la consultoría.
- 4.2. Informe técnico que detalle los resultados de la consultoría, incluyendo metodología, supuestos utilizados y conclusiones.

5. Calendario del Proyecto e Hitos

5.1. Los productos que entregará el consultor son los siguientes:

- **Plan de trabajo:** plan de trabajo y metodología a implementar en desarrollo de la consultoría.
- **Informe 1:** informe parcial de las actividades realizadas por el consultor, y las versiones preliminares de los documentos.
- **Informe final:** informe final de las actividades realizadas por el consultor, y las versiones finales de los documentos.

| <u>Entregable #</u> | <u>Porcentaje</u> | <u>Fecha Estimada de Entrega</u> |
|---------------------|-------------------|--|
| 1: Plan de Trabajo | 10% | A los 7 días de iniciada la consultoría |
| 2: Informe | 30% | A los 3 meses de iniciada la consultoría |
| 4: Informe final | 60% | A los 5 meses de iniciada la consultoría |

6. Requisitos de los Informes

7.1. Todo informe debe ser sometido al Banco en un archivo electrónico. El informe debe incluir una carátula, documento principal y todos los anexos. Archivos en formato Zip no serán aceptados como informes finales debido a los reglamentos de la Sección de Administración de Archivos

7. Otros Requisitos

- 7.1. Educación: Maestría en ingeniería de transporte, logística, economía, comercio internacional, administración pública o áreas afines.
- 7.2. Experiencia: Por lo menos 5 años de experiencia en el área.

7.3. Idiomas: español e inglés.

8. Supervisión e Informes

8.1. **Tipo de Contrato:** Consultor de Productos y Servicios Externos (PEC), suma alzada

8.2. **Duración:** 5 meses

8.3. **Fecha de inicio:** febrero de 2027

8.4. **Ubicación:** Consultoría externa

8.5. **Persona responsable:** Paula Cruz, Especialista en Transporte de la Representación del BID en Paraguay.

9. Calendario de Pagos

- 9.1. Las condiciones de pago se basarán en los hitos o entregables del proyecto. El Banco no espera hacer pagos por adelantado en virtud de contratos de consultoría a menos que se requiera una cantidad significativa de viajes. El Banco desea recibir la propuesta de costos más competitiva para los servicios descritos en el presente documento.
- 9.2. La Tasa de Cambios Oficial del BID indicada en el SDP se aplicará para las conversiones necesarias de los pagos en moneda local.

| Plan de Pagos | |
|--------------------|-------------|
| Entregables | % |
| 1. Plan de trabajo | 10 |
| 2. Informe 1 | 30 |
| 3. Informe final | 60 |
| TOTAL | 100% |

TÉRMINOS DE REFERENCIA

CONSULTORÍA PARA ANÁLISIS DE LA HIDROVÍA PARAGUAY - PARANÁ

PARAGUAY

PR-T1378

Apoyo Técnico a Programa de conectividad territorial e integración de la región occidental del Paraguay: Ruta Bioceánica

<https://www.iadb.org/en/project/PR-T1378>

1. Antecedentes y Justificación

- 1.1. Contexto.** La Región Occidental (RO), estratégica para la economía nacional, enfrenta importantes desafíos de integración y conectividad que limitan el comercio internacional del país. El 56% de la superficie de fincas agropecuarias se encuentra en la RO³⁴, que concentra el 44% de cabezas de población bovina³⁵ y casi 40% de la industria láctea del país³⁶, sectores cuyas exportaciones son clave para el crecimiento económico. Sin embargo, enfrenta brechas en transporte que limitan el acceso a mercados. A pesar de que la inversión en infraestructura creció del 1% al 2,5% del PIB (2011-2021), la falta de pavimentación, calidad y mantenimiento sigue siendo un desafío para potenciar exportaciones. Las cargas de comercio exterior en Paraguay recorren en promedio 1.350km desde y hasta los puertos marítimos³⁷, haciendo que los costos del transporte incidan fuertemente en la actividad productiva y exportadora³⁸.
- 1.2. Brechas de accesibilidad a servicios.** En la RO, solo el 37% de las zonas pobres tiene cobertura de salud adecuada y el 94% del territorio está a más de 30 minutos de un centro escolar, afectando el acceso a educación. Las comunidades indígenas de la RO enfrentan alta pobreza extrema (76%), baja ocupación laboral (43,5%) y analfabetismo elevado (27%). En la RO también existe una brecha de oportunidades para mujeres: 10% es analfabeta, 40,1% no trabaja ni estudia y la tasa de empleo es 10 puntos menor que en las ciudades.
- 1.3. Calidad de la red vial.** La red vial de la RO enfrenta serios desafíos de calidad y sostenibilidad, lo que también afecta la disponibilidad de servicios esenciales y la integración. En la RO hay 18.600km de carreteras, solo 7% pavimentadas. La ruta principal es la PY09 de 775km, seguida por la PY15 (Corredor Bioceánico) de 530km y PY12 de 755km, todas con tramos extensos sin pavimentar³⁹. Desde 2017 se han pavimentado más de 600km y actualmente se mejoran otros 390km⁴⁰, pero el alto porcentaje de vías de tierra limita la conectividad y aísla zonas ante

³⁴ Censo Agropecuario Nacional 2022 ([Ministerio de Agricultura y Ganadería, 2024](#)).

³⁵ Ídem.

³⁶ Plan Nacional de Logística Paraguay 2030 ([MIC, 2023](#)).

³⁷ El transporte terrestre de exportaciones de carne usa camiones frigoríficos que salen de las granjas por carretera, atravesando Argentina para llegar a Chile, donde venden los productos. Las ineficiencias logísticas suponen un costo adicional del 20,8% ([Pérez & González, 2014](#)).

³⁸ En términos agregados los costos de transporte son mayores que los aranceles en el 40,1% de los productos. Para Bolivia, este ratio es de 50,3% y, para Paraguay, 52,4%. ([ALADI, 2016](#)).

³⁹ Ver página 21 de [MOPC, 2024](#).

⁴⁰ MOPC, [2023](#) y [2024](#).

disrupciones. Esta situación empeora por la falta de mantenimiento, pues al no contar con presupuesto para esta labor se reduce la vida útil de los activos⁴¹. La recaudación de peajes (US\$22 millones anuales) es insuficiente frente a los US\$160 millones requeridos para el mantenimiento vial (déficit de 7 a 1). Esto encarece el transporte, representando hasta 12% del costo de los productos, frente al 6-8% en Argentina y Brasil.

- 1.4. Vulnerabilidad climática.** Según el Banco Mundial⁴², las inundaciones en la RO y áreas ribereñas del río Paraguay provocan daños recurrentes en carreteras, puentes y drenajes. Las intensas lluvias del 2019 dejaron intransitables más del 40% de las rutas no pavimentadas en la RO, dificultando el transporte de bienes y personas. Además, el 75% del comercio exterior (30Mt) se moviliza por la Hidrovía Paraguay-Paraná⁴³, cuya logística fluvial se ha visto afectada por sequías y eventos climáticos extremos, impactando las exportaciones de la RO. Para mitigar estos efectos, la política pública climática impulsa obras viales resilientes para mejorar la conectividad en el sector transporte⁴⁴.
- 1.5.** El Corredor Bioceánico (CB) surge como una oportunidad para mejorar la integración regional y la competitividad, conectando Argentina, Brasil, Paraguay y Chile a lo largo de sus 3800 km. Una vez habilitado, se estima que impulsará exportaciones paraguayas a Brasil y Chile por US\$220 millones anuales.
- 1.6.** En Paraguay, el CB (Ruta Nacional PY15), se extiende 532 km desde Carmelo Peralta (frontera con Brasil) hasta Pozo Hondo (frontera con Argentina) y está dividida en tres tramos. El Tramo II, de 138 km, presenta deficientes condiciones de transitabilidad, obligando a vehículos de carga y pasajeros a usar rutas alternativas más largas. El programa propone intervenir este tramo para cerrar la conexión faltante, mejorar la conectividad regional y el acceso a servicios básicos. También se prevé el mejoramiento de uno de los accesos a la zona industrial de Loma Plata.
- 1.7.** El programa apoyado por la CT intervendrá en el Tramo II del CB, mejorando la conectividad entre Carmelo Peralta y Pozo Hondo, y facilitando el acceso a servicios básicos para poblaciones alejadas. Se incluirán mejoras en rutas alimentadoras y accesos a zonas industriales, complementando proyectos existentes como el Programa de Mejoramiento y Conservación de Corredores Agroindustriales. Se evaluará un sistema de peajes para garantizar la sostenibilidad financiera del mantenimiento vial. El programa beneficiará a comunidades indígenas, promoverá la igualdad de género y la inclusión laboral, y fomentará la conservación de la biodiversidad mediante el diseño de pasos de fauna y mecanismos de pago por servicios ambientales. Sin embargo, no aborda problemas de cobertura sanitaria ni resiliencia climática en la región.
- 1.8. Justificación.** Para cerrar las brechas mencionadas, robusteciendo los insumos técnicos necesarios para la preparación del programa PR-L1200 y optimizando la ejecución y gestión del programa, incluyendo los procesos de licitación, la CT financiará estudios técnicos como evaluación económica, análisis de paso fronterizo, análisis de la Hidrovía Paraguay-Parana, estudios de implementación de etnoingeniería, auditorías de seguridad vial, consultorías de apoyo social e indígena, análisis del potencial del Corredor Bioceánico, entre otros. Los estudios financiados por la CT permitirán la estructuración y el diseño de proyectos que beneficiarán a los usuarios viales, especialmente a 7.000 productores agrícolas y ganaderos de la RO, facilitando su acceso a mercados regionales. También mejorarán la conectividad de las comunidades indígenas

⁴¹ Entre 2012 a 2018 la proporción de carreteras nacionales en buenas condiciones disminuyó de 85% a 65%, atribuible en parte, a la falta de mantenimiento ([BM, 2019](#)).

⁴² Hoja de Ruta para la Acción Climática en América Latina y el Caribe ([BM, 2021](#)).

⁴³ [CEPAL, 2020](#).

⁴⁴ Actualización de la NDC de Paraguay al 2030 ([MADES, 2021](#)).

y campesinas del área de influencia, fortaleciendo su acceso a servicios y oportunidades.

2. Objetivos

- 2.1. Contratar consultor experto que elabore una evaluación del estado actual de la Hidrovía Paraguay-Paraná para identificar desafíos y oportunidades de mejora en su infraestructura, operatividad y eficiencia logística. El estudio buscará proponer estrategias para optimizar la navegabilidad, reducir costos, mejorar la integración modal y fortalecer la sostenibilidad ambiental y social, contribuyendo así al desarrollo del comercio y la competitividad regional.

3. Actividades Clave

- 3.1. Revisión de antecedentes y normativas: análisis del marco regulatorio y acuerdos internacionales.
- 3.2. Diagnóstico de la situación actual: evaluación de infraestructura, operatividad y principales limitaciones.
- 3.3. Análisis de oferta y demanda: estudio de tráfico fluvial, capacidad portuaria y tendencias futuras.
- 3.4. Evaluación de costos y eficiencia logística: comparación con otros modos de transporte y oportunidades de optimización.
- 3.5. Impacto ambiental y social: identificación de riesgos y medidas de mitigación.
- 3.6. Oportunidades de inversión: priorización de mejoras en infraestructura y financiamiento.
- 3.7. Recomendaciones estratégicas: propuestas para optimizar la navegabilidad y la integración modal.
- 3.8. Presentación de resultados: elaboración de informe y difusión a actores clave.

4. Resultados y Productos Esperados

- 4.1. Plan de trabajo: comprende la elaboración de un plan de trabajo y descripción de la metodología para la ejecución de la consultoría.
- 4.2. Informe técnico que detalle los resultados de la consultoría, incluyendo metodología, supuestos utilizados, y conclusiones.

5. Calendario del Proyecto e Hitos

5.1. Los productos que entregará el consultor son los siguientes:

- **Plan de trabajo:** plan de trabajo y metodología a implementar en desarrollo de la consultoría.
- **Informe 1:** informe parcial de las actividades realizadas por el consultor, y las versiones preliminares de los documentos.
- **Informe final:** informe final de las actividades realizadas por el consultor, y las versiones finales de los documentos.

| <u>Entregable #</u> | <u>Porcentaje</u> | <u>Fecha Estimada de Entrega</u> |
|---------------------|-------------------|---|
| 1: Plan de Trabajo | 10% | A los 7 días de iniciada la consultoría |

| | | |
|------------------|-----|---|
| 2: Informe | 30% | A los 10 meses de iniciada la consultoría |
| 4: Informe final | 60% | A los 3 meses de iniciada la consultoría |

6. Requisitos de los Informes

- 7.1. Todo informe debe ser sometido al Banco en un archivo electrónico. El informe debe incluir una carátula, documento principal y todos los anexos. Archivos en formato Zip no serán aceptados como informes finales debido a los reglamentos de la Sección de Administración de Archivos

7. Otros Requisitos

- 7.1. Educación: Maestría en ingeniería de transporte, logística, economía, comercio internacional o áreas afines.
 7.2. Experiencia: Mínimo 7 años en análisis de transporte fluvial, logística o comercio transfronterizo.
 7.3. Idiomas: español.

8. Supervisión e Informes

- 8.1. **Tipo de Contrato:** Consultor de Productos y Servicios Externos (PEC), suma alzada
 8.2. **Duración:** 20 meses
 8.3. **Fecha de inicio:** julio de 2025
 8.4. **Ubicación:** Consultoría externa.
 8.5. **Persona responsable:** Paula Cruz, Especialista en Transporte de la Representación del BID en Paraguay.

9. Calendario de Pagos

- 9.1. Las condiciones de pago se basarán en los hitos o entregables del proyecto. El Banco no espera hacer pagos por adelantado en virtud de contratos de consultoría a menos que se requiera una cantidad significativa de viajes. El Banco desea recibir la propuesta de costos más competitiva para los servicios descritos en el presente documento.
 9.2. La Tasa de Cambios Oficial del BID indicada en el SDP se aplicará para las conversiones necesarias de los pagos en moneda local.

| Plan de Pagos | |
|--------------------|-------------|
| Entregables | % |
| 1. Plan de trabajo | 10 |
| 2. Informe 1 | 30 |
| 3. Informe final | 60 |
| TOTAL | 100% |

TÉRMINOS DE REFERENCIA

CONSULTORÍA PARA ESTUDIOS DE IMPLEMENTACIÓN DE ETNOINGENIERÍA PARA EL CORREDOR BIOCEÁNICO

PARAGUAY

PR-T1378

Apoyo Técnico a Programa de conectividad territorial e integración de la región occidental del Paraguay: Ruta Bioceánica

<https://www.iadb.org/en/project/PR-T1378>

1. Antecedentes y Justificación

- 1.1. Contexto.** La Región Occidental (RO), estratégica para la economía nacional, enfrenta importantes desafíos de integración y conectividad que limitan el comercio internacional del país. El 56% de la superficie de fincas agropecuarias se encuentra en la RO⁴⁵, que concentra el 44% de cabezas de población bovina⁴⁶ y casi 40% de la industria láctea del país⁴⁷, sectores cuyas exportaciones son clave para el crecimiento económico. Sin embargo, enfrenta brechas en transporte que limitan el acceso a mercados. A pesar de que la inversión en infraestructura creció del 1% al 2,5% del PIB (2011-2021), la falta de pavimentación, calidad y mantenimiento sigue siendo un desafío para potenciar exportaciones. Las cargas de comercio exterior en Paraguay recorren en promedio 1.350km desde y hasta los puertos marítimos⁴⁸, haciendo que los costos del transporte incidan fuertemente en la actividad productiva y exportadora⁴⁹.
- 1.2. Brechas de accesibilidad a servicios.** En la RO, solo el 37% de las zonas pobres tiene cobertura de salud adecuada y el 94% del territorio está a más de 30 minutos de un centro escolar, afectando el acceso a educación. Las comunidades indígenas de la RO enfrentan alta pobreza extrema (76%), baja ocupación laboral (43,5%) y analfabetismo elevado (27%). En la RO también existe una brecha de oportunidades para mujeres: 10% es analfabeta, 40,1% no trabaja ni estudia y la tasa de empleo es 10 puntos menor que en las ciudades.
- 1.3. Calidad de la red vial.** La red vial de la RO enfrenta serios desafíos de calidad y sostenibilidad, lo que también afecta la disponibilidad de servicios esenciales y la integración. En la RO hay 18.600km de carreteras, solo 7% pavimentadas. La ruta principal es la PY09 de 775km, seguida por la PY15 (Corredor Bioceánico) de 530km y PY12 de 755km, todas con tramos extensos sin pavimentar⁵⁰. Desde 2017 se han pavimentado más de 600km y actualmente se mejoran otros 390km⁵¹, pero el alto porcentaje de vías de tierra limita la conectividad y aísla zonas ante

⁴⁵ Censo Agropecuario Nacional 2022 ([Ministerio de Agricultura y Ganadería, 2024](#)).

⁴⁶ Ídem.

⁴⁷ Plan Nacional de Logística Paraguay 2030 ([MIC, 2023](#)).

⁴⁸ El transporte terrestre de exportaciones de carne usa camiones frigoríficos que salen de las granjas por carretera, atravesando Argentina para llegar a Chile, donde venden los productos. Las ineficiencias logísticas suponen un costo adicional del 20,8% ([Pérez & González, 2014](#)).

⁴⁹ En términos agregados los costos de transporte son mayores que los aranceles en el 40,1% de los productos. Para Bolivia, este ratio es de 50,3% y, para Paraguay, 52,4%. ([ALADI, 2016](#)).

⁵⁰ Ver página 21 de [MOPC, 2024](#).

⁵¹ MOPC, [2023](#) y [2024](#).

disrupciones. Esta situación empeora por la falta de mantenimiento, pues al no contar con presupuesto para esta labor se reduce la vida útil de los activos⁵². La recaudación de peajes (US\$22 millones anuales) es insuficiente frente a los US\$160 millones requeridos para el mantenimiento vial (déficit de 7 a 1). Esto encarece el transporte, representando hasta 12% del costo de los productos, frente al 6-8% en Argentina y Brasil.

- 1.4. Vulnerabilidad climática.** Según el Banco Mundial⁵³, las inundaciones en la RO y áreas ribereñas del río Paraguay provocan daños recurrentes en carreteras, puentes y drenajes. Las intensas lluvias del 2019 dejaron intransitables más del 40% de las rutas no pavimentadas en la RO, dificultando el transporte de bienes y personas. Además, el 75% del comercio exterior (30Mt) se moviliza por la Hidrovía Paraguay-Paraná⁵⁴, cuya logística fluvial se ha visto afectada por sequías y eventos climáticos extremos, impactando las exportaciones de la RO. Para mitigar estos efectos, la política pública climática impulsa obras viales resilientes para mejorar la conectividad en el sector transporte⁵⁵.
- 1.5.** El Corredor Bioceánico (CB) surge como una oportunidad para mejorar la integración regional y la competitividad, conectando Argentina, Brasil, Paraguay y Chile a lo largo de sus 3800 km. Una vez habilitado, se estima que impulsará exportaciones paraguayas a Brasil y Chile por US\$220 millones anuales.
- 1.6.** En Paraguay, el CB (Ruta Nacional PY15), se extiende 532 km desde Carmelo Peralta (frontera con Brasil) hasta Pozo Hondo (frontera con Argentina) y está dividida en tres tramos. El Tramo II, de 138 km, presenta deficientes condiciones de transitabilidad, obligando a vehículos de carga y pasajeros a usar rutas alternativas más largas. El programa propone intervenir este tramo para cerrar la conexión faltante, mejorar la conectividad regional y el acceso a servicios básicos. También se prevé el mejoramiento de uno de los accesos a la zona industrial de Loma Plata.
- 1.7.** El programa apoyado por la CT intervendrá en el Tramo II del CB, mejorando la conectividad entre Carmelo Peralta y Pozo Hondo, y facilitando el acceso a servicios básicos para poblaciones alejadas. Se incluirán mejoras en rutas alimentadoras y accesos a zonas industriales, complementando proyectos existentes como el Programa de Mejoramiento y Conservación de Corredores Agroindustriales. Se evaluará un sistema de peajes para garantizar la sostenibilidad financiera del mantenimiento vial. El programa beneficiará a comunidades indígenas, promoverá la igualdad de género y la inclusión laboral, y fomentará la conservación de la biodiversidad mediante el diseño de pasos de fauna y mecanismos de pago por servicios ambientales. Sin embargo, no aborda problemas de cobertura sanitaria ni resiliencia climática en la región.
- 1.8. Justificación.** Para cerrar las brechas mencionadas, robusteciendo los insumos técnicos necesarios para la preparación del programa PR-L1200 y optimizando la ejecución y gestión del programa, incluyendo los procesos de licitación, la CT financiará estudios técnicos como evaluación económica, análisis de paso fronterizo, análisis de la Hidrovía Paraguay-Parana, estudios de implementación de etnoingeniería, auditorías de seguridad vial, consultorías de apoyo social e indígena, análisis del potencial del Corredor Bioceánico, entre otros. Los estudios financiados por la CT permitirán la estructuración y el diseño de proyectos que beneficiarán a los usuarios viales, especialmente a 7.000 productores agrícolas y ganaderos de la RO, facilitando su acceso a mercados regionales. También mejorarán la conectividad de las comunidades indígenas

⁵² Entre 2012 a 2018 la proporción de carreteras nacionales en buenas condiciones disminuyó de 85% a 65%, atribuible en parte, a la falta de mantenimiento ([BM, 2019](#)).

⁵³ Hoja de Ruta para la Acción Climática en América Latina y el Caribe ([BM, 2021](#)).

⁵⁴ [CEPAL, 2020](#).

⁵⁵ Actualización de la NDC de Paraguay al 2030 ([MADES, 2021](#)).

y campesinas del área de influencia, fortaleciendo su acceso a servicios y oportunidades.

2. Objetivos

- 2.1. Contratar consultor experto que elabore un análisis de las características culturales y territoriales de las comunidades indígenas en la zona del Corredor Bioceánico para identificar oportunidades de integrar soluciones de etnoingeniería, desarrollando un plan que contemple la viabilidad técnica, social y económica de dichas soluciones.

3. Actividades Clave

- 3.1. Revisión de documentos y contexto: análisis de marcos normativos y necesidades de etnoingeniería en el Corredor Bioceánico.
- 3.2. Análisis de contexto territorial y cultural: estudio de características territoriales y culturales de las comunidades indígenas en la zona.
- 3.3. Consulta con comunidades y actores clave: talleres y entrevistas con comunidades indígenas y líderes locales para identificar prácticas y necesidades.
- 3.4. Desarrollo del plan de etnoingeniería: propuesta de soluciones de etnoingeniería adaptadas a las comunidades locales para el proyecto.
- 3.5. Evaluación de viabilidad: análisis de la viabilidad técnica, social y económica de implementar etnoingeniería.
- 3.6. Informe final: redacción de un informe con el plan de implementación, recomendaciones y estrategias de sostenibilidad.

4. Resultados y Productos Esperados

- 4.1. Plan de trabajo: comprende la elaboración de un plan de trabajo y descripción de la metodología para la ejecución de la consultoría.
- 4.2. Informe técnico que detalle los resultados de la consultoría, incluyendo metodología, supuestos utilizado y conclusiones.

5. Calendario del Proyecto e Hitos

5.1. Los productos que entregará el consultor son los siguientes:

- **Plan de trabajo:** plan de trabajo y metodología a implementar en desarrollo de la consultoría.
- **Informe 1:** informe parcial de las actividades realizadas por el consultor, y las versiones preliminares de los documentos.
- **Informe final:** informe final de las actividades realizadas por el consultor, y las versiones finales de los documentos.

| <u>Entregable #</u> | <u>Porcentaje</u> | <u>Fecha Estimada de Entrega</u> |
|---------------------|-------------------|--|
| 1: Plan de Trabajo | 10% | A los 7 días de iniciada la consultoría |
| 2: Informe | 30% | A los 3 meses de iniciada la consultoría |

| | | |
|------------------|-----|--|
| 4: Informe final | 60% | A los 5 meses de iniciada la consultoría |
|------------------|-----|--|

6. Requisitos de los Informes

- 7.1. Todo informe debe ser sometido al Banco en un archivo electrónico. El informe debe incluir una carátula, documento principal y todos los anexos. Archivos en formato Zip no serán aceptados como informes finales debido a los reglamentos de la Sección de Administración de Archivos

7. Otros Requisitos

- 7.1. Educación: Título universitario en ingeniería civil, ingeniería ambiental, antropología, desarrollo rural, ciencias sociales o áreas afines.
- 7.2. Experiencia: Mínimo 5 años de experiencia en proyectos de infraestructura que involucren comunidades indígenas o de etnoingeniería.
- 7.3. Idiomas: español.

8. Supervisión e Informes

- 8.1. **Tipo de Contrato:** Consultor de Productos y Servicios Externos (PEC), suma alzada
- 8.2. **Duración:** 5 meses
- 8.3. **Fecha de inicio:** septiembre de 2025
- 8.4. **Ubicación:** Consultoría externa.
- 8.5. **Persona responsable:** Paula Cruz, Especialista en Transporte de la Representación del BID en Paraguay.

9. Calendario de Pagos

- 9.1. Las condiciones de pago se basarán en los hitos o entregables del proyecto. El Banco no espera hacer pagos por adelantado en virtud de contratos de consultoría a menos que se requiera una cantidad significativa de viajes. El Banco desea recibir la propuesta de costos más competitiva para los servicios descritos en el presente documento.
- 9.2. La Tasa de Cambios Oficial del BID indicada en el SDP se aplicará para las conversiones necesarias de los pagos en moneda local.

| Plan de Pagos | |
|--------------------|-------------|
| Entregables | % |
| 1. Plan de trabajo | 10 |
| 2. Informe 1 | 30 |
| 3. Informe final | 60 |
| TOTAL | 100% |

TÉRMINOS DE REFERENCIA

CONSULTORÍA DE APOYO TÉCNICO PARA LA ELABORACIÓN DE PLIEGOS DE LICITACIÓN

PARAGUAY

PR-T1378

Apoyo Técnico a Programa de conectividad territorial e integración de la región occidental del Paraguay: Ruta Bioceánica

<https://www.iadb.org/en/project/PR-T1378>

1. Antecedentes y Justificación

- 1.1. Contexto.** La Región Occidental (RO), estratégica para la economía nacional, enfrenta importantes desafíos de integración y conectividad que limitan el comercio internacional del país. El 56% de la superficie de fincas agropecuarias se encuentra en la RO⁵⁶, que concentra el 44% de cabezas de población bovina⁵⁷ y casi 40% de la industria láctea del país⁵⁸, sectores cuyas exportaciones son clave para el crecimiento económico. Sin embargo, enfrenta brechas en transporte que limitan el acceso a mercados. A pesar de que la inversión en infraestructura creció del 1% al 2,5% del PIB (2011-2021), la falta de pavimentación, calidad y mantenimiento sigue siendo un desafío para potenciar exportaciones. Las cargas de comercio exterior en Paraguay recorren en promedio 1.350km desde y hasta los puertos marítimos⁵⁹, haciendo que los costos del transporte incidan fuertemente en la actividad productiva y exportadora⁶⁰.
- 1.2. Brechas de accesibilidad a servicios.** En la RO, solo el 37% de las zonas pobres tiene cobertura de salud adecuada y el 94% del territorio está a más de 30 minutos de un centro escolar, afectando el acceso a educación. Las comunidades indígenas de la RO enfrentan alta pobreza extrema (76%), baja ocupación laboral (43,5%) y analfabetismo elevado (27%). En la RO también existe una brecha de oportunidades para mujeres: 10% es analfabeta, 40,1% no trabaja ni estudia y la tasa de empleo es 10 puntos menor que en las ciudades.
- 1.3. Calidad de la red vial.** La red vial de la RO enfrenta serios desafíos de calidad y sostenibilidad, lo que también afecta la disponibilidad de servicios esenciales y la integración. En la RO hay 18.600km de carreteras, solo 7% pavimentadas. La ruta principal es la PY09 de 775km, seguida por la PY15 (Corredor Bioceánico) de 530km y PY12 de 755km, todas con tramos extensos sin pavimentar⁶¹. Desde 2017 se han pavimentado más de 600km y actualmente se mejoran otros 390km⁶², pero el alto porcentaje de vías de tierra limita la conectividad y aísla zonas ante

⁵⁶ Censo Agropecuario Nacional 2022 ([Ministerio de Agricultura y Ganadería, 2024](#)).

⁵⁷ Ídem.

⁵⁸ Plan Nacional de Logística Paraguay 2030 ([MIC, 2023](#)).

⁵⁹ El transporte terrestre de exportaciones de carne usa camiones frigoríficos que salen de las granjas por carretera, atravesando Argentina para llegar a Chile, donde venden los productos. Las ineficiencias logísticas suponen un costo adicional del 20,8% ([Pérez & González, 2014](#)).

⁶⁰ En términos agregados los costos de transporte son mayores que los aranceles en el 40,1% de los productos. Para Bolivia, este ratio es de 50,3% y, para Paraguay, 52,4%. ([ALADI, 2016](#)).

⁶¹ Ver página 21 de [MOPC, 2024](#).

⁶² MOPC, [2023](#) y [2024](#).

disrupciones. Esta situación empeora por la falta de mantenimiento, pues al no contar con presupuesto para esta labor se reduce la vida útil de los activos⁶³. La recaudación de peajes (US\$22 millones anuales) es insuficiente frente a los US\$160 millones requeridos para el mantenimiento vial (déficit de 7 a 1). Esto encarece el transporte, representando hasta 12% del costo de los productos, frente al 6-8% en Argentina y Brasil.

- 1.4. Vulnerabilidad climática.** Según el Banco Mundial⁶⁴, las inundaciones en la RO y áreas ribereñas del río Paraguay provocan daños recurrentes en carreteras, puentes y drenajes. Las intensas lluvias del 2019 dejaron intransitables más del 40% de las rutas no pavimentadas en la RO, dificultando el transporte de bienes y personas. Además, el 75% del comercio exterior (30Mt) se moviliza por la Hidrovía Paraguay-Paraná⁶⁵, cuya logística fluvial se ha visto afectada por sequías y eventos climáticos extremos, impactando las exportaciones de la RO. Para mitigar estos efectos, la política pública climática impulsa obras viales resilientes para mejorar la conectividad en el sector transporte⁶⁶.
- 1.5.** El Corredor Bioceánico (CB) surge como una oportunidad para mejorar la integración regional y la competitividad, conectando Argentina, Brasil, Paraguay y Chile a lo largo de sus 3800 km. Una vez habilitado, se estima que impulsará exportaciones paraguayas a Brasil y Chile por US\$220 millones anuales.
- 1.6.** En Paraguay, el CB (Ruta Nacional PY15), se extiende 532 km desde Carmelo Peralta (frontera con Brasil) hasta Pozo Hondo (frontera con Argentina) y está dividida en tres tramos. El Tramo II, de 138 km, presenta deficientes condiciones de transitabilidad, obligando a vehículos de carga y pasajeros a usar rutas alternativas más largas. El programa propone intervenir este tramo para cerrar la conexión faltante, mejorar la conectividad regional y el acceso a servicios básicos. También se prevé el mejoramiento de uno de los accesos a la zona industrial de Loma Plata.
- 1.7.** El programa apoyado por la CT intervendrá en el Tramo II del CB, mejorando la conectividad entre Carmelo Peralta y Pozo Hondo, y facilitando el acceso a servicios básicos para poblaciones alejadas. Se incluirán mejoras en rutas alimentadoras y accesos a zonas industriales, complementando proyectos existentes como el Programa de Mejoramiento y Conservación de Corredores Agroindustriales. Se evaluará un sistema de peajes para garantizar la sostenibilidad financiera del mantenimiento vial. El programa beneficiará a comunidades indígenas, promoverá la igualdad de género y la inclusión laboral, y fomentará la conservación de la biodiversidad mediante el diseño de pasos de fauna y mecanismos de pago por servicios ambientales. Sin embargo, no aborda problemas de cobertura sanitaria ni resiliencia climática en la región.
- 1.8. Justificación.** Para cerrar las brechas mencionadas, robusteciendo los insumos técnicos necesarios para la preparación del programa PR-L1200 y optimizando la ejecución y gestión del programa, incluyendo los procesos de licitación, la CT financiará estudios técnicos como evaluación económica, análisis de paso fronterizo, análisis de la Hidrovía Paraguay-Parana, estudios de implementación de etnoingeniería, auditorías de seguridad vial, consultorías de apoyo social e indígena, análisis del potencial del Corredor Bioceánico, entre otros. Los estudios financiados por la CT permitirán la estructuración y el diseño de proyectos que beneficiarán a los usuarios viales, especialmente a 7.000 productores agrícolas y ganaderos de la RO, facilitando su acceso a mercados regionales. También mejorarán la conectividad de las comunidades indígenas

⁶³ Entre 2012 a 2018 la proporción de carreteras nacionales en buenas condiciones disminuyó de 85% a 65%, atribuible en parte, a la falta de mantenimiento ([BM, 2019](#)).

⁶⁴ Hoja de Ruta para la Acción Climática en América Latina y el Caribe ([BM, 2021](#)).

⁶⁵ [CEPAL, 2020](#).

⁶⁶ Actualización de la NDC de Paraguay al 2030 ([MADES, 2021](#)).

y campesinas del área de influencia, fortaleciendo su acceso a servicios y oportunidades.

2. Objetivos

- 2.1. Contratar consultor que elabore los documentos técnicos y administrativos necesarios para la preparación de licitaciones de obra.

3. Actividades Clave

- 3.1. Revisión ex ante de procesos de adquisiciones. Consistirá en analizar los criterios técnicos de evaluación de ofertas sugeridos por el ejecutor, así como controlar la calidad de los Pliegos de Bases y Condiciones en sus secciones de planos de obra y especificaciones técnicas.
- 3.2. Control de Calidad de Términos de Referencia, Estudios y Diseños. El trabajo consistirá en la revisión de Términos de Referencia presentados por los ejecutores para la contratación de estudios, diseños y preparación de proyectos ejecutivos de obras a ser financiados por el Banco, así como la revisión de los diseños y proyectos ejecutivos presentados por los ejecutores para verificar que los cálculos, las memorias de ingeniería, los planos, especificaciones técnicas de construcción, cantidades de obra, presupuestos y cronogramas de obras están preparados de conformidad con la buena práctica de la ingeniería/arquitectura y cumplen con los estándares nacionales e internacionales aplicables.

4. Resultados y Productos Esperados

- 4.1. Plan de trabajo: comprende la elaboración de un plan de trabajo y descripción de la metodología para la ejecución de la consultoría.
- 4.2. Informe técnico que detalle los resultados de la evaluación económica, incluyendo metodología, supuestos utilizados y conclusiones.

5. Calendario del Proyecto e Hitos

- 5.1. Los productos que entregará el consultor son los siguientes:

- **Plan de trabajo:** plan de trabajo y metodología a implementar en desarrollo de la consultoría.
- **Informe 1:** informe parcial de las actividades realizadas por el consultor, y las versiones preliminares de los documentos.
- **Informe final:** informe final de las actividades realizadas por el consultor, y las versiones finales de los documentos.

| <u>Entregable #</u> | <u>Porcentaje</u> | <u>Fecha Estimada de Entrega</u> |
|---------------------|-------------------|--|
| 1: Plan de Trabajo | 10% | A los 7 días de iniciada la consultoría |
| 2: Informe | 30% | Al mes de iniciada la consultoría |
| 4: Informe final | 60% | A los 3 meses de iniciada la consultoría |

6. Requisitos de los Informes

7.1. Todo informe debe ser sometido al Banco en un archivo electrónico. El informe debe incluir una carátula, documento principal y todos los anexos. Archivos en formato Zip no serán aceptados como informes finales debido a los reglamentos de la Sección de Administración de Archivos

7. Otros Requisitos

- 7.1.** Educación: Maestría o equivalente en ingeniería civil u otros campos pertinentes a las responsabilidades de la función
- 7.2.** Experiencia: Mínimo 10 años de experiencia profesional previa de trabajo en temas similares a la presente convocatoria, y sin ser excluyente, trabajos previos con organismos internacionales, en particular con el BID.
- 7.3.** Idiomas: español.

8. Supervisión e Informes

- 8.1. Tipo de Contrato:** Consultor de Productos y Servicios Externos (PEC), suma alzada
- 8.2. Duración:** 3 meses
- 8.3. Fecha de inicio:** septiembre de 2025
- 8.4. Ubicación:** Consultoría externa.
- 8.5. Persona responsable:** Paula Cruz, Especialista en Transporte de la Representación del BID en Paraguay.

9. Calendario de Pagos

- 9.1.** Las condiciones de pago se basarán en los hitos o entregables del proyecto. El Banco no espera hacer pagos por adelantado en virtud de contratos de consultoría a menos que se requiera una cantidad significativa de viajes. El Banco desea recibir la propuesta de costos más competitiva para los servicios descritos en el presente documento.
- 9.2.** La Tasa de Cambios Oficial del BID indicada en el SDP se aplicará para las conversiones necesarias de los pagos en moneda local.

| Plan de Pagos | |
|----------------------|-------------|
| Entregables | % |
| 1. Plan de trabajo | 10 |
| 2. Informe 1 | 30 |
| 3. Informe final | 60 |
| TOTAL | 100% |

TÉRMINOS DE REFERENCIA

CONSULTORÍA DE APOYO TÉCNICO PARA LA ELABORACIÓN DE DOCUMENTOS SNIP

PARAGUAY

PR-T1378

Apoyo Técnico a Programa de conectividad territorial e integración de la región occidental del Paraguay: Ruta Bioceánica

<https://www.iadb.org/en/project/PR-T1378>

1. Antecedentes y Justificación

- 1.1. Contexto.** La Región Occidental (RO), estratégica para la economía nacional, enfrenta importantes desafíos de integración y conectividad que limitan el comercio internacional del país. El 56% de la superficie de fincas agropecuarias se encuentra en la RO⁶⁷, que concentra el 44% de cabezas de población bovina⁶⁸ y casi 40% de la industria láctea del país⁶⁹, sectores cuyas exportaciones son clave para el crecimiento económico. Sin embargo, enfrenta brechas en transporte que limitan el acceso a mercados. A pesar de que la inversión en infraestructura creció del 1% al 2,5% del PIB (2011-2021), la falta de pavimentación, calidad y mantenimiento sigue siendo un desafío para potenciar exportaciones. Las cargas de comercio exterior en Paraguay recorren en promedio 1.350km desde y hasta los puertos marítimos⁷⁰, haciendo que los costos del transporte incidan fuertemente en la actividad productiva y exportadora⁷¹.
- 1.2. Brechas de accesibilidad a servicios.** En la RO, solo el 37% de las zonas pobres tiene cobertura de salud adecuada y el 94% del territorio está a más de 30 minutos de un centro escolar, afectando el acceso a educación. Las comunidades indígenas de la RO enfrentan alta pobreza extrema (76%), baja ocupación laboral (43,5%) y analfabetismo elevado (27%). En la RO también existe una brecha de oportunidades para mujeres: 10% es analfabeta, 40,1% no trabaja ni estudia y la tasa de empleo es 10 puntos menor que en las ciudades.
- 1.3. Calidad de la red vial.** La red vial de la RO enfrenta serios desafíos de calidad y sostenibilidad, lo que también afecta la disponibilidad de servicios esenciales y la integración. En la RO hay 18.600km de carreteras, solo 7% pavimentadas. La ruta principal es la PY09 de 775km, seguida por la PY15 (Corredor Bioceánico) de 530km y PY12 de 755km, todas con tramos extensos sin pavimentar⁷². Desde 2017 se han pavimentado más de 600km y actualmente se mejoran otros 390km⁷³, pero el alto porcentaje de vías de tierra limita la conectividad y aísla zonas ante

⁶⁷ Censo Agropecuario Nacional 2022 ([Ministerio de Agricultura y Ganadería, 2024](#)).

⁶⁸ Ídem.

⁶⁹ Plan Nacional de Logística Paraguay 2030 ([MIC, 2023](#)).

⁷⁰ El transporte terrestre de exportaciones de carne usa camiones frigoríficos que salen de las granjas por carretera, atravesando Argentina para llegar a Chile, donde venden los productos. Las ineficiencias logísticas suponen un costo adicional del 20,8% ([Pérez & González, 2014](#)).

⁷¹ En términos agregados los costos de transporte son mayores que los aranceles en el 40,1% de los productos. Para Bolivia, este ratio es de 50,3% y, para Paraguay, 52,4%. ([ALADI, 2016](#)).

⁷² Ver página 21 de [MOPC, 2024](#).

⁷³ MOPC, [2023](#) y [2024](#).

disrupciones. Esta situación empeora por la falta de mantenimiento, pues al no contar con presupuesto para esta labor se reduce la vida útil de los activos⁷⁴. La recaudación de peajes (US\$22 millones anuales) es insuficiente frente a los US\$160 millones requeridos para el mantenimiento vial (déficit de 7 a 1). Esto encarece el transporte, representando hasta 12% del costo de los productos, frente al 6-8% en Argentina y Brasil.

- 1.4. Vulnerabilidad climática.** Según el Banco Mundial⁷⁵, las inundaciones en la RO y áreas ribereñas del río Paraguay provocan daños recurrentes en carreteras, puentes y drenajes. Las intensas lluvias del 2019 dejaron intransitables más del 40% de las rutas no pavimentadas en la RO, dificultando el transporte de bienes y personas. Además, el 75% del comercio exterior (30Mt) se moviliza por la Hidrovía Paraguay-Paraná⁷⁶, cuya logística fluvial se ha visto afectada por sequías y eventos climáticos extremos, impactando las exportaciones de la RO. Para mitigar estos efectos, la política pública climática impulsa obras viales resilientes para mejorar la conectividad en el sector transporte⁷⁷.
- 1.5.** El Corredor Bioceánico (CB) surge como una oportunidad para mejorar la integración regional y la competitividad, conectando Argentina, Brasil, Paraguay y Chile a lo largo de sus 3800 km. Una vez habilitado, se estima que impulsará exportaciones paraguayas a Brasil y Chile por US\$220 millones anuales.
- 1.6.** En Paraguay, el CB (Ruta Nacional PY15), se extiende 532 km desde Carmelo Peralta (frontera con Brasil) hasta Pozo Hondo (frontera con Argentina) y está dividida en tres tramos. El Tramo II, de 138 km, presenta deficientes condiciones de transitabilidad, obligando a vehículos de carga y pasajeros a usar rutas alternativas más largas. El programa propone intervenir este tramo para cerrar la conexión faltante, mejorar la conectividad regional y el acceso a servicios básicos. También se prevé el mejoramiento de uno de los accesos a la zona industrial de Loma Plata.
- 1.7.** El programa apoyado por la CT intervendrá en el Tramo II del CB, mejorando la conectividad entre Carmelo Peralta y Pozo Hondo, y facilitando el acceso a servicios básicos para poblaciones alejadas. Se incluirán mejoras en rutas alimentadoras y accesos a zonas industriales, complementando proyectos existentes como el Programa de Mejoramiento y Conservación de Corredores Agroindustriales. Se evaluará un sistema de peajes para garantizar la sostenibilidad financiera del mantenimiento vial. El programa beneficiará a comunidades indígenas, promoverá la igualdad de género y la inclusión laboral, y fomentará la conservación de la biodiversidad mediante el diseño de pasos de fauna y mecanismos de pago por servicios ambientales. Sin embargo, no aborda problemas de cobertura sanitaria ni resiliencia climática en la región.
- 1.8. Justificación.** Para cerrar las brechas mencionadas, robusteciendo los insumos técnicos necesarios para la preparación del programa PR-L1200 y optimizando la ejecución y gestión del programa, incluyendo los procesos de licitación, la CT financiará estudios técnicos como evaluación económica, análisis de paso fronterizo, análisis de la Hidrovía Paraguay-Parana, estudios de implementación de etnoingeniería, auditorías de seguridad vial, consultorías de apoyo social e indígena, análisis del potencial del Corredor Bioceánico, entre otros. Los estudios financiados por la CT permitirán la estructuración y el diseño de proyectos que beneficiarán a los usuarios viales, especialmente a 7.000 productores agrícolas y ganaderos de la RO, facilitando su acceso a mercados regionales. También mejorarán la conectividad de las comunidades indígenas

⁷⁴ Entre 2012 a 2018 la proporción de carreteras nacionales en buenas condiciones disminuyó de 85% a 65%, atribuible en parte, a la falta de mantenimiento ([BM, 2019](#)).

⁷⁵ Hoja de Ruta para la Acción Climática en América Latina y el Caribe ([BM, 2021](#)).

⁷⁶ [CEPAL, 2020](#).

⁷⁷ Actualización de la NDC de Paraguay al 2030 ([MADES, 2021](#)).

y campesinas del área de influencia, fortaleciendo su acceso a servicios y oportunidades.

2. Objetivos

- 2.1. Contratar consultor experto que desarrolle los documentos necesarios para los proyectos de la división de transporte ejecutados por la Representación del BID en Paraguay, asegurando que cumplan con los lineamientos del SNIP de la Dirección General de Inversión Pública (DGIP) del MEF, a nivel de perfil y del tipo creación de conocimiento.

3. Actividades Clave

- 3.1. El consultor deberá elaborar los documentos de proyecto requeridos para su presentación ante el Sistema Nacional de Inversión Pública (SNIP) del Ministerio de Economía y Finanzas. Para ello se deberán realizar las siguientes actividades:
 - Análisis y sistematización de documentos existentes nacionales e internacionales de aplicación obligatoria en las intervenciones sociales de los proyectos implementados por el MOPC.
 - Recolección y análisis de información relevante y documentación existente.
 - Descripción del marco institucional y legal, así como la concordancia de los proyectos con los ODS y el PND 2030.
 - Descripción de los diagnósticos de la situación actual.
 - Identificación de necesidades y la problemática.
 - Identificación de las alternativas y propuestas de acción identificando los productos entregables, la duración y costo estimado de cada proyecto.
 - Preparación de documentos técnicos según los lineamientos del SNIP en formato impreso y digital (en formato editable).
 - Coordinación con las partes interesadas.
 - Revisión y validación con las instituciones involucradas.

4. Resultados y Productos Esperados

- 4.1. Plan de trabajo: comprende la elaboración de un plan de trabajo y descripción de la metodología para la ejecución de la consultoría.
- 4.2. Informe técnico que detalle los resultados de la evaluación económica, incluyendo metodología, supuestos utilizados, análisis de sensibilidad y conclusiones.

5. Calendario del Proyecto e Hitos

- 5.1. Los productos que entregará el consultor son los siguientes:
 - **Plan de trabajo:** plan de trabajo y metodología a implementar en desarrollo de la consultoría.
 - **Informe 1:** informe parcial de las actividades realizadas por el consultor, y las versiones preliminares de los documentos.
 - **Informe final:** informe final de las actividades realizadas por el consultor, y las versiones finales de los documentos.

| <u>Entregable #</u> | <u>Porcentaje</u> | <u>Fecha Estimada de Entrega</u> |
|---------------------|-------------------|--|
| 1: Plan de Trabajo | 10% | A los 10 días de iniciada la consultoría |
| 2: Informe | 30% | Al mes de iniciada la consultoría |
| 4: Informe final | 60% | A los 3 meses de iniciada la consultoría |

6. Requisitos de los Informes

- 7.1. Todo informe debe ser sometido al Banco en un archivo electrónico. El informe debe incluir una carátula, documento principal y todos los anexos. Archivos en formato Zip no serán aceptados como informes finales debido a los reglamentos de la Sección de Administración de Archivos

7. Otros Requisitos

- 7.1. Educación: Título universitario en Ingeniería, Economía, o disciplinas afines. Preferentemente con estudios de posgrado en Planificación y Gestión de Proyectos de Desarrollo (preferible).
- 7.2. Experiencia: Por lo menos 15 años de experiencia en evaluación de proyectos de infraestructura. Al menos 10 años de experiencia en proyectos de infraestructura vial y planificación. Experiencia comprobada en la elaboración de proyectos de inversión pública para el SNIP
- 7.3. Idiomas: español.

8. Supervisión e Informes

- 8.1. **Tipo de Contrato:** Consultor de Productos y Servicios Externos (PEC), suma alzada
- 8.2. **Duración:** 3 meses
- 8.3. **Fecha de inicio:** septiembre de 2025
- 8.4. **Ubicación:** Consultoría externa.
- 8.5. **Persona responsable:** Paula Cruz, Especialista en Transporte de la Representación del BID en Paraguay.

9. Calendario de Pagos

- 9.1. Las condiciones de pago se basarán en los hitos o entregables del proyecto. El Banco no espera hacer pagos por adelantado en virtud de contratos de consultoría a menos que se requiera una cantidad significativa de viajes. El Banco desea recibir la propuesta de costos más competitiva para los servicios descritos en el presente documento.
- 9.2. La Tasa de Cambios Oficial del BID indicada en el SDP se aplicará para las conversiones necesarias de los pagos en moneda local.

Plan de Pagos

| Entregables | % |
|----------------------|-------------|
| 1. Plan de trabajo . | 10 |
| 2. Informe 1 | 30 |
| 3. Informe final | 60 |
| TOTAL | 100% |

TÉRMINOS DE REFERENCIA

CONSULTORÍA PARA AUDITORÍA DE SEGURIDAD VIAL

PARAGUAY

PR-T1378

Apoyo Técnico a Programa de conectividad territorial e integración de la región occidental del Paraguay: Ruta Bioceánica

<https://www.iadb.org/en/project/PR-T1378>

1. Antecedentes y Justificación

- 1.1. Contexto.** La Región Occidental (RO), estratégica para la economía nacional, enfrenta importantes desafíos de integración y conectividad que limitan el comercio internacional del país. El 56% de la superficie de fincas agropecuarias se encuentra en la RO⁷⁸, que concentra el 44% de cabezas de población bovina⁷⁹ y casi 40% de la industria láctea del país⁸⁰, sectores cuyas exportaciones son clave para el crecimiento económico. Sin embargo, enfrenta brechas en transporte que limitan el acceso a mercados. A pesar de que la inversión en infraestructura creció del 1% al 2,5% del PIB (2011-2021), la falta de pavimentación, calidad y mantenimiento sigue siendo un desafío para potenciar exportaciones. Las cargas de comercio exterior en Paraguay recorren en promedio 1.350km desde y hasta los puertos marítimos⁸¹, haciendo que los costos del transporte incidan fuertemente en la actividad productiva y exportadora⁸².
- 1.2. Brechas de accesibilidad a servicios.** En la RO, solo el 37% de las zonas pobres tiene cobertura de salud adecuada y el 94% del territorio está a más de 30 minutos de un centro escolar, afectando el acceso a educación. Las comunidades indígenas de la RO enfrentan alta pobreza extrema (76%), baja ocupación laboral (43,5%) y analfabetismo elevado (27%). En la RO también existe una brecha de oportunidades para mujeres: 10% es analfabeta, 40,1% no trabaja ni estudia y la tasa de empleo es 10 puntos menor que en las ciudades.
- 1.3. Calidad de la red vial.** La red vial de la RO enfrenta serios desafíos de calidad y sostenibilidad, lo que también afecta la disponibilidad de servicios esenciales y la integración. En la RO hay 18.600km de carreteras, solo 7% pavimentadas. La ruta principal es la PY09 de 775km, seguida por la PY15 (Corredor Bioceánico) de 530km y PY12 de 755km, todas con tramos extensos sin pavimentar⁸³. Desde 2017 se han pavimentado más de 600km y actualmente se mejoran otros 390km⁸⁴, pero el alto porcentaje de vías de tierra limita la conectividad y aísla zonas ante

⁷⁸ Censo Agropecuario Nacional 2022 ([Ministerio de Agricultura y Ganadería, 2024](#)).

⁷⁹ Ídem.

⁸⁰ Plan Nacional de Logística Paraguay 2030 ([MIC, 2023](#)).

⁸¹ El transporte terrestre de exportaciones de carne usa camiones frigoríficos que salen de las granjas por carretera, atravesando Argentina para llegar a Chile, donde venden los productos. Las ineficiencias logísticas suponen un costo adicional del 20,8% ([Pérez & González, 2014](#)).

⁸² En términos agregados los costos de transporte son mayores que los aranceles en el 40,1% de los productos. Para Bolivia, este ratio es de 50,3% y, para Paraguay, 52,4%. ([ALADI, 2016](#)).

⁸³ Ver página 21 de [MOPC, 2024](#).

⁸⁴ MOPC, [2023](#) y [2024](#).

disrupciones. Esta situación empeora por la falta de mantenimiento, pues al no contar con presupuesto para esta labor se reduce la vida útil de los activos⁸⁵. La recaudación de peajes (US\$22 millones anuales) es insuficiente frente a los US\$160 millones requeridos para el mantenimiento vial (déficit de 7 a 1). Esto encarece el transporte, representando hasta 12% del costo de los productos, frente al 6-8% en Argentina y Brasil.

- 1.4. Vulnerabilidad climática.** Según el Banco Mundial⁸⁶, las inundaciones en la RO y áreas ribereñas del río Paraguay provocan daños recurrentes en carreteras, puentes y drenajes. Las intensas lluvias del 2019 dejaron intransitables más del 40% de las rutas no pavimentadas en la RO, dificultando el transporte de bienes y personas. Además, el 75% del comercio exterior (30Mt) se moviliza por la Hidrovía Paraguay-Paraná⁸⁷, cuya logística fluvial se ha visto afectada por sequías y eventos climáticos extremos, impactando las exportaciones de la RO. Para mitigar estos efectos, la política pública climática impulsa obras viales resilientes para mejorar la conectividad en el sector transporte⁸⁸.
- 1.5.** El Corredor Bioceánico (CB) surge como una oportunidad para mejorar la integración regional y la competitividad, conectando Argentina, Brasil, Paraguay y Chile a lo largo de sus 3800 km. Una vez habilitado, se estima que impulsará exportaciones paraguayas a Brasil y Chile por US\$220 millones anuales.
- 1.6.** En Paraguay, el CB (Ruta Nacional PY15), se extiende 532 km desde Carmelo Peralta (frontera con Brasil) hasta Pozo Hondo (frontera con Argentina) y está dividida en tres tramos. El Tramo II, de 138 km, presenta deficientes condiciones de transitabilidad, obligando a vehículos de carga y pasajeros a usar rutas alternativas más largas. El programa propone intervenir este tramo para cerrar la conexión faltante, mejorar la conectividad regional y el acceso a servicios básicos. También se prevé el mejoramiento de uno de los accesos a la zona industrial de Loma Plata.
- 1.7.** El programa apoyado por la CT intervendrá en el Tramo II del CB, mejorando la conectividad entre Carmelo Peralta y Pozo Hondo, y facilitando el acceso a servicios básicos para poblaciones alejadas. Se incluirán mejoras en rutas alimentadoras y accesos a zonas industriales, complementando proyectos existentes como el Programa de Mejoramiento y Conservación de Corredores Agroindustriales. Se evaluará un sistema de peajes para garantizar la sostenibilidad financiera del mantenimiento vial. El programa beneficiará a comunidades indígenas, promoverá la igualdad de género y la inclusión laboral, y fomentará la conservación de la biodiversidad mediante el diseño de pasos de fauna y mecanismos de pago por servicios ambientales. Sin embargo, no aborda problemas de cobertura sanitaria ni resiliencia climática en la región.
- 1.8. Justificación.** Para cerrar las brechas mencionadas, robusteciendo los insumos técnicos necesarios para la preparación del programa PR-L1200 y optimizando la ejecución y gestión del programa, incluyendo los procesos de licitación, la CT financiará estudios técnicos como evaluación económica, análisis de paso fronterizo, análisis de la Hidrovía Paraguay-Parana, estudios de implementación de etnoingeniería, auditorías de seguridad vial, consultorías de apoyo social e indígena, análisis del potencial del Corredor Bioceánico, entre otros. Los estudios financiados por la CT permitirán la estructuración y el diseño de proyectos que beneficiarán a los usuarios viales, especialmente a 7.000 productores agrícolas y ganaderos de la RO, facilitando su acceso a mercados regionales. También mejorarán la conectividad de las comunidades indígenas

⁸⁵ Entre 2012 a 2018 la proporción de carreteras nacionales en buenas condiciones disminuyó de 85% a 65%, atribuible en parte, a la falta de mantenimiento ([BM, 2019](#)).

⁸⁶ Hoja de Ruta para la Acción Climática en América Latina y el Caribe ([BM, 2021](#)).

⁸⁷ [CEPAL, 2020](#).

⁸⁸ Actualización de la NDC de Paraguay al 2030 ([MADES, 2021](#)).

y campesinas del área de influencia, fortaleciendo su acceso a servicios y oportunidades.

2. Objetivos

- 2.1. Contratar una firma consultora que elabore una auditoría de seguridad vial sobre las obras de la operación PR-L1200, con especial énfasis al cuidado de la seguridad vial en los tramos intervenidos, tanto para la etapa de obra como para la etapa de operación. Se contempla un análisis de la normativa y pliegos de obra para identificar oportunidades de mejora para la prevención de accidentes durante los periodos de obra. Finalmente se incluye su seminario técnico de seguridad vial para los profesionales del MOPC.

3. Actividades Clave

- 3.1. Auditoría de Seguridad Vial para los lotes de obra.
- 3.2. Plan de Acción con recomendaciones y medidas a implementar.
- 3.3. Taller para la comunidad y usuarios de la vía.
- 3.4. Seminario Técnico de seguridad vial para funcionarios del MOPC.
- 3.5. Orientación Profesional al Diseño e implementación del programa de Entorno Escolares Seguros
- 3.6. Evaluación de las normativas y pliegos sobre aspectos de seguridad vial
- 3.7. Seguimiento al Plan de Acción.

4. Resultados y Productos Esperados

- 4.1. Plan de trabajo: comprende la elaboración de un plan de trabajo y descripción de la metodología para la ejecución de la consultoría.
- 4.2. Informe técnico que detalle los resultados de la consultoría, incluyendo metodología, supuestos utilizados y conclusiones.

5. Calendario del Proyecto e Hitos

5.1. Los productos que entregará la firma consultora son los siguientes:

- **Plan de trabajo:** plan de trabajo y metodología a implementar en desarrollo de la consultoría.
- **Informe 1:** informe parcial de las actividades realizadas por la firma consultora, y las versiones preliminares de los documentos.
- **Informe final:** informe final de las actividades realizadas por la firma consultora, y las versiones finales de los documentos.

| <u>Entregable #</u> | <u>Porcentaje</u> | <u>Fecha Estimada de Entrega</u> |
|---------------------|-------------------|--|
| 1: Plan de Trabajo | 10% | A los 7 días de iniciada la consultoría |
| 2: Informe | 30% | A los 3 meses de iniciada la consultoría |
| 4: Informe final | 60% | A los 5 meses de iniciada la consultoría |

6. Requisitos de los Informes

7.1. Todo informe debe ser sometido al Banco en un archivo electrónico. El informe debe incluir una carátula, documento principal y todos los anexos. Archivos en formato Zip no serán aceptados como informes finales debido a los reglamentos de la Sección de Administración de Archivos.

7. Otros Requisitos

7.1. Se requiere una firma consultora con experiencia en la realización de estudios técnicos, y personal altamente capacitado para el desarrollo de los alcances establecidos en los presentes Términos de Referencia.

7.2. Experiencia: Por lo menos 10 años de experiencia en el área de estudio.

7.3. Idiomas: español e inglés.

8. Supervisión e Informes

8.1. **Tipo de Contrato:** Consultor de Productos y Servicios Externos (PEC), suma alzada

8.2. **Duración:** 5 meses

8.3. **Fecha de inicio:** octubre de 2027

8.4. **Ubicación:** Consultoría externa.

8.5. **Persona responsable:** Paula Cruz, Especialista en Transporte de la Representación del BID en Paraguay.

9. Calendario de Pagos

9.1. Las condiciones de pago se basarán en los hitos o entregables del proyecto. El Banco no espera hacer pagos por adelantado en virtud de contratos de consultoría a menos que se requiera una cantidad significativa de viajes. El Banco desea recibir la propuesta de costos más competitiva para los servicios descritos en el presente documento.

9.2. La Tasa de Cambios Oficial del BID indicada en el SDP se aplicará para las conversiones necesarias de los pagos en moneda local.

| Plan de Pagos | |
|----------------------|-------------|
| Entregables | % |
| 1. Plan de trabajo | 10 |
| 2. Informe 1 | 30 |
| 3. Informe final | 60 |
| TOTAL | 100% |

TÉRMINOS DE REFERENCIA

CONSULTORÍA PARA EL ANÁLISIS DE BRECHAS Y OPORTUNIDADES DE MUJERES EN EL MARCO DEL PROYECTO RUTA BIOCEÁNICA

PARAGUAY

PR-T1378

Apoyo Técnico a Programa de conectividad territorial e integración de la región occidental del Paraguay: Ruta Bioceánica

<https://www.iadb.org/en/project/PR-T1378>

1. Antecedentes y Justificación

1.1. Contexto. La Región Occidental (RO), estratégica para la economía nacional, enfrenta importantes desafíos de integración y conectividad que limitan el comercio internacional del país. El 56% de la superficie de fincas agropecuarias se encuentra en la RO⁸⁹, que concentra el 44% de cabezas de población bovina⁹⁰ y casi 40% de la industria láctea del país⁹¹, sectores cuyas exportaciones son clave para el crecimiento económico. Sin embargo, enfrenta brechas en transporte que limitan el acceso a mercados. A pesar de que la inversión en infraestructura creció del 1% al 2,5% del PIB (2011-2021), la falta de pavimentación, calidad y mantenimiento sigue siendo un desafío para potenciar exportaciones. Las cargas de comercio exterior en Paraguay recorren en promedio 1.350km desde y hasta los puertos marítimos⁹², haciendo que los costos del transporte incidan fuertemente en la actividad productiva y exportadora⁹³.

1.2. Brechas de accesibilidad a servicios. En la RO, solo el 37% de las zonas pobres tiene cobertura de salud adecuada y el 94% del territorio está a más de 30 minutos de un centro escolar, afectando el acceso a educación. Las comunidades indígenas de la RO enfrentan alta pobreza extrema (76%), baja ocupación laboral (43,5%) y analfabetismo elevado (27%). En la RO también existe una brecha de oportunidades para mujeres: 10% es analfabeta, 40,1% no trabaja ni estudia y la tasa de empleo es 10 puntos menor que en las ciudades.

1.3. Calidad de la red vial. La red vial de la RO enfrenta serios desafíos de calidad y sostenibilidad, lo que también afecta la disponibilidad de servicios esenciales y la integración. En la RO hay 18.600km de carreteras, solo 7% pavimentadas. La ruta principal es la PY09 de 775km, seguida por la PY15 (Corredor Bioceánico) de 530km y PY12 de 755km, todas con tramos extensos sin pavimentar⁹⁴. Desde 2017 se han pavimentado más de 600km y actualmente se mejoran otros 390km⁹⁵, pero el alto porcentaje de vías de tierra limita la conectividad y aísla zonas ante

⁸⁹ Censo Agropecuario Nacional 2022 ([Ministerio de Agricultura y Ganadería, 2024](#)).

⁹⁰ Ídem.

⁹¹ Plan Nacional de Logística Paraguay 2030 ([MIC, 2023](#)).

⁹² El transporte terrestre de exportaciones de carne usa camiones frigoríficos que salen de las granjas por carretera, atravesando Argentina para llegar a Chile, donde venden los productos. Las ineficiencias logísticas suponen un costo adicional del 20,8% ([Pérez & González, 2014](#)).

⁹³ En términos agregados los costos de transporte son mayores que los aranceles en el 40,1% de los productos. Para Bolivia, este ratio es de 50,3% y, para Paraguay, 52,4%. ([ALADI, 2016](#)).

⁹⁴ Ver página 21 de [MOPC, 2024](#).

⁹⁵ MOPC, [2023](#) y [2024](#).

disrupciones. Esta situación empeora por la falta de mantenimiento, pues al no contar con presupuesto para esta labor se reduce la vida útil de los activos⁹⁶. La recaudación de peajes (US\$22 millones anuales) es insuficiente frente a los US\$160 millones requeridos para el mantenimiento vial (déficit de 7 a 1). Esto encarece el transporte, representando hasta 12% del costo de los productos, frente al 6-8% en Argentina y Brasil.

- 1.4. Vulnerabilidad climática.** Según el Banco Mundial⁹⁷, las inundaciones en la RO y áreas ribereñas del río Paraguay provocan daños recurrentes en carreteras, puentes y drenajes. Las intensas lluvias del 2019 dejaron intransitables más del 40% de las rutas no pavimentadas en la RO, dificultando el transporte de bienes y personas. Además, el 75% del comercio exterior (30Mt) se moviliza por la Hidrovía Paraguay-Paraná⁹⁸, cuya logística fluvial se ha visto afectada por sequías y eventos climáticos extremos, impactando las exportaciones de la RO. Para mitigar estos efectos, la política pública climática impulsa obras viales resilientes para mejorar la conectividad en el sector transporte⁹⁹.
- 1.5.** El Corredor Bioceánico (CB) surge como una oportunidad para mejorar la integración regional y la competitividad, conectando Argentina, Brasil, Paraguay y Chile a lo largo de sus 3800 km. Una vez habilitado, se estima que impulsará exportaciones paraguayas a Brasil y Chile por US\$220 millones anuales.
- 1.6.** En Paraguay, el CB (Ruta Nacional PY15), se extiende 532 km desde Carmelo Peralta (frontera con Brasil) hasta Pozo Hondo (frontera con Argentina) y está dividida en tres tramos. El Tramo II, de 138 km, presenta deficientes condiciones de transitabilidad, obligando a vehículos de carga y pasajeros a usar rutas alternativas más largas. El programa propone intervenir este tramo para cerrar la conexión faltante, mejorar la conectividad regional y el acceso a servicios básicos. También se prevé el mejoramiento de uno de los accesos a la zona industrial de Loma Plata.
- 1.7.** El programa apoyado por la CT intervendrá en el Tramo II del CB, mejorando la conectividad entre Carmelo Peralta y Pozo Hondo, y facilitando el acceso a servicios básicos para poblaciones alejadas. Se incluirán mejoras en rutas alimentadoras y accesos a zonas industriales, complementando proyectos existentes como el Programa de Mejoramiento y Conservación de Corredores Agroindustriales. Se evaluará un sistema de peajes para garantizar la sostenibilidad financiera del mantenimiento vial. El programa beneficiará a comunidades indígenas, promoverá la igualdad de género y la inclusión laboral, y fomentará la conservación de la biodiversidad mediante el diseño de pasos de fauna y mecanismos de pago por servicios ambientales. Sin embargo, no aborda problemas de cobertura sanitaria ni resiliencia climática en la región.
- 1.8. Justificación.** Para cerrar las brechas mencionadas, robusteciendo los insumos técnicos necesarios para la preparación del programa PR-L1200 y optimizando la ejecución y gestión del programa, incluyendo los procesos de licitación, la CT financiará estudios técnicos como evaluación económica, análisis de paso fronterizo, análisis de la Hidrovía Paraguay-Parana, estudios de implementación de etnoingeniería, auditorías de seguridad vial, consultorías de apoyo social e indígena, análisis del potencial del Corredor Bioceánico, entre otros. Los estudios financiados por la CT permitirán la estructuración y el diseño de proyectos que beneficiarán a los usuarios viales, especialmente a 7.000 productores agrícolas y ganaderos de la RO, facilitando su acceso a mercados regionales. También mejorarán la conectividad de las comunidades indígenas

⁹⁶ Entre 2012 a 2018 la proporción de carreteras nacionales en buenas condiciones disminuyó de 85% a 65%, atribuible en parte, a la falta de mantenimiento ([BM, 2019](#)).

⁹⁷ Hoja de Ruta para la Acción Climática en América Latina y el Caribe ([BM, 2021](#)).

⁹⁸ [CEPAL, 2020](#).

⁹⁹ Actualización de la NDC de Paraguay al 2030 ([MADES, 2021](#)).

y campesinas del área de influencia, fortaleciendo su acceso a servicios y oportunidades.

2. **Objetivos**

- 2.1. Contratar consultor experto que analice las brechas de género existentes y las oportunidades para mejorar la participación e inclusión de mujeres en el marco del proyecto Ruta Bioceánica, con el fin de proponer estrategias que favorezcan su empoderamiento económico y social, promoviendo la igualdad de género en todas las etapas del proyecto.

3. **Actividades Clave**

- 3.1. **Revisión** de documentos y contexto: Análisis de marcos normativos y del proyecto en relación con género.
- 3.2. Análisis de brechas de género: Identificación de desigualdades en empleo, acceso a servicios y participación en el sector.
- 3.3. Consulta con partes interesadas: Entrevistas y encuestas a mujeres y actores clave en la zona del proyecto.
- 3.4. Identificación de oportunidades: Propuestas para aumentar la participación y empoderamiento de mujeres en el proyecto.
- 3.5. Propuestas de capacitación y empoderamiento: Desarrollo de planes de capacitación y alianzas para mujeres.
- 3.6. Informe final: Redacción de un informe con hallazgos, oportunidades y recomendaciones de inclusión de género.

4. **Resultados y Productos Esperados**

- 4.1. Plan de trabajo: comprende la elaboración de un plan de trabajo y descripción de la metodología para la ejecución de la consultoría.
- 4.2. Informe técnico que detalle los resultados de la consultoría, incluyendo metodología, supuestos utilizados y conclusiones.

5. **Calendario del Proyecto e Hitos**

5.1. Los productos que entregará el consultor son los siguientes:

- **Plan de trabajo:** plan de trabajo y metodología a implementar en desarrollo de la consultoría.
- **Informe 1:** informe parcial de las actividades realizadas por el consultor, y las versiones preliminares de los documentos.
- **Informe final:** informe final de las actividades realizadas por el consultor, y las versiones finales de los documentos.

| <u>Entregable #</u> | <u>Porcentaje</u> | <u>Fecha Estimada de Entrega</u> |
|----------------------------|--------------------------|--|
| 1: Plan de Trabajo | 10% | A los 7 días de iniciada la consultoría |
| 2: Informe | 30% | A los 6 meses de iniciada la consultoría |

| | | |
|------------------|-----|---|
| 4: Informe final | 60% | A los 12 meses de iniciada la consultoría |
|------------------|-----|---|

6. Requisitos de los Informes

- 7.1. Todo informe debe ser sometido al Banco en un archivo electrónico. El informe debe incluir una carátula, documento principal y todos los anexos. Archivos en formato Zip no serán aceptados como informes finales debido a los reglamentos de la Sección de Administración de Archivos

7. Otros Requisitos

- 7.1. Educación: Maestría en sociología, estudios de género, desarrollo internacional, ciencias sociales, o afines.
 7.2. Experiencia: Por lo menos 5 años de experiencia en análisis de género, inclusión social o proyectos de desarrollo.
 7.3. Idiomas: español.

8. Supervisión e Informes

- 8.1. **Tipo de Contrato:** Consultor de Productos y Servicios Externos (PEC), suma alzada
 8.2. **Duración:** 12 meses
 8.3. **Fecha de inicio:** septiembre de 2025
 8.4. **Ubicación:** Consultoría externa.
 8.5. **Persona responsable:** Paula Cruz, Especialista en Transporte de la Representación del BID en Paraguay.

9. Calendario de Pagos

- 9.1. Las condiciones de pago se basarán en los hitos o entregables del proyecto. El Banco no espera hacer pagos por adelantado en virtud de contratos de consultoría a menos que se requiera una cantidad significativa de viajes. El Banco desea recibir la propuesta de costos más competitiva para los servicios descritos en el presente documento.
 9.2. La Tasa de Cambios Oficial del BID indicada en el SDP se aplicará para las conversiones necesarias de los pagos en moneda local.

| Plan de Pagos | |
|--------------------|-------------|
| Entregables | % |
| 1. Plan de trabajo | 10 |
| 2. Informe 1 | 30 |
| 3. Informe final | 60 |
| TOTAL | 100% |

TÉRMINOS DE REFERENCIA

CONSULTORÍA PARA EL ANÁLISIS DE BRECHAS Y OPORTUNIDADES DE POBLACIÓN INDÍGENA EN EL MARCO DEL PROYECTO RUTA BIOCEÁNICA

PARAGUAY

PR-T1378

Apoyo Técnico a Programa de conectividad territorial e integración de la región occidental del Paraguay: Ruta Bioceánica

<https://www.iadb.org/en/project/PR-T1378>

1. Antecedentes y Justificación

1.1. Contexto. La Región Occidental (RO), estratégica para la economía nacional, enfrenta importantes desafíos de integración y conectividad que limitan el comercio internacional del país. El 56% de la superficie de fincas agropecuarias se encuentra en la RO¹⁰⁰, que concentra el 44% de cabezas de población bovina¹⁰¹ y casi 40% de la industria láctea del país¹⁰², sectores cuyas exportaciones son clave para el crecimiento económico. Sin embargo, enfrenta brechas en transporte que limitan el acceso a mercados. A pesar de que la inversión en infraestructura creció del 1% al 2,5% del PIB (2011-2021), la falta de pavimentación, calidad y mantenimiento sigue siendo un desafío para potenciar exportaciones. Las cargas de comercio exterior en Paraguay recorren en promedio 1.350km desde y hasta los puertos marítimos¹⁰³, haciendo que los costos del transporte incidan fuertemente en la actividad productiva y exportadora¹⁰⁴.

1.2. Brechas de accesibilidad a servicios. En la RO, solo el 37% de las zonas pobres tiene cobertura de salud adecuada y el 94% del territorio está a más de 30 minutos de un centro escolar, afectando el acceso a educación. Las comunidades indígenas de la RO enfrentan alta pobreza extrema (76%), baja ocupación laboral (43,5%) y analfabetismo elevado (27%). En la RO también existe una brecha de oportunidades para mujeres: 10% es analfabeta, 40,1% no trabaja ni estudia y la tasa de empleo es 10 puntos menor que en las ciudades.

1.3. Calidad de la red vial. La red vial de la RO enfrenta serios desafíos de calidad y sostenibilidad, lo que también afecta la disponibilidad de servicios esenciales y la integración. En la RO hay 18.600km de carreteras, solo 7% pavimentadas. La ruta principal es la PY09 de 775km, seguida por la PY15 (Corredor Bioceánico) de 530km y PY12 de 755km, todas con tramos extensos sin pavimentar¹⁰⁵. Desde 2017 se han pavimentado más de 600km y actualmente se mejoran otros 390km¹⁰⁶, pero el alto porcentaje de vías de tierra limita la conectividad y aísla zonas ante

¹⁰⁰ Censo Agropecuario Nacional 2022 ([Ministerio de Agricultura y Ganadería, 2024](#)).

¹⁰¹ Ídem.

¹⁰² Plan Nacional de Logística Paraguay 2030 ([MIC, 2023](#)).

¹⁰³ El transporte terrestre de exportaciones de carne usa camiones frigoríficos que salen de las granjas por carretera, atravesando Argentina para llegar a Chile, donde venden los productos. Las ineficiencias logísticas suponen un costo adicional del 20,8% ([Pérez & González, 2014](#)).

¹⁰⁴ En términos agregados los costos de transporte son mayores que los aranceles en el 40,1% de los productos. Para Bolivia, este ratio es de 50,3% y, para Paraguay, 52,4%. ([ALADI, 2016](#)).

¹⁰⁵ Ver página 21 de [MOPC, 2024](#).

¹⁰⁶ MOPC, [2023](#) y [2024](#).

disrupciones. Esta situación empeora por la falta de mantenimiento, pues al no contar con presupuesto para esta labor se reduce la vida útil de los activos¹⁰⁷. La recaudación de peajes (US\$22 millones anuales) es insuficiente frente a los US\$160 millones requeridos para el mantenimiento vial (déficit de 7 a 1). Esto encarece el transporte, representando hasta 12% del costo de los productos, frente al 6-8% en Argentina y Brasil.

- 1.4. Vulnerabilidad climática.** Según el Banco Mundial¹⁰⁸, las inundaciones en la RO y áreas ribereñas del río Paraguay provocan daños recurrentes en carreteras, puentes y drenajes. Las intensas lluvias del 2019 dejaron intransitables más del 40% de las rutas no pavimentadas en la RO, dificultando el transporte de bienes y personas. Además, el 75% del comercio exterior (30Mt) se moviliza por la Hidrovía Paraguay-Paraná¹⁰⁹, cuya logística fluvial se ha visto afectada por sequías y eventos climáticos extremos, impactando las exportaciones de la RO. Para mitigar estos efectos, la política pública climática impulsa obras viales resilientes para mejorar la conectividad en el sector transporte¹¹⁰.
- 1.5.** El Corredor Bioceánico (CB) surge como una oportunidad para mejorar la integración regional y la competitividad, conectando Argentina, Brasil, Paraguay y Chile a lo largo de sus 3800 km. Una vez habilitado, se estima que impulsará exportaciones paraguayas a Brasil y Chile por US\$220 millones anuales.
- 1.6.** En Paraguay, el CB (Ruta Nacional PY15), se extiende 532 km desde Carmelo Peralta (frontera con Brasil) hasta Pozo Hondo (frontera con Argentina) y está dividida en tres tramos. El Tramo II, de 138 km, presenta deficientes condiciones de transitabilidad, obligando a vehículos de carga y pasajeros a usar rutas alternativas más largas. El programa propone intervenir este tramo para cerrar la conexión faltante, mejorar la conectividad regional y el acceso a servicios básicos. También se prevé el mejoramiento de uno de los accesos a la zona industrial de Loma Plata.
- 1.7.** El programa apoyado por la CT intervendrá en el Tramo II del CB, mejorando la conectividad entre Carmelo Peralta y Pozo Hondo, y facilitando el acceso a servicios básicos para poblaciones alejadas. Se incluirán mejoras en rutas alimentadoras y accesos a zonas industriales, complementando proyectos existentes como el Programa de Mejoramiento y Conservación de Corredores Agroindustriales. Se evaluará un sistema de peajes para garantizar la sostenibilidad financiera del mantenimiento vial. El programa beneficiará a comunidades indígenas, promoverá la igualdad de género y la inclusión laboral, y fomentará la conservación de la biodiversidad mediante el diseño de pasos de fauna y mecanismos de pago por servicios ambientales. Sin embargo, no aborda problemas de cobertura sanitaria ni resiliencia climática en la región.
- 1.8. Justificación.** Para cerrar las brechas mencionadas, robusteciendo los insumos técnicos necesarios para la preparación del programa PR-L1200 y optimizando la ejecución y gestión del programa, incluyendo los procesos de licitación, la CT financiará estudios técnicos como evaluación económica, análisis de paso fronterizo, análisis de la Hidrovía Paraguay-Parana, estudios de implementación de etnoingeniería, auditorías de seguridad vial, consultorías de apoyo social e indígena, análisis del potencial del Corredor Bioceánico, entre otros. Los estudios financiados por la CT permitirán la estructuración y el diseño de proyectos que beneficiarán a los usuarios viales, especialmente a 7.000 productores agrícolas y ganaderos de la RO, facilitando su acceso a mercados regionales. También mejorarán la conectividad de las comunidades indígenas

¹⁰⁷ Entre 2012 a 2018 la proporción de carreteras nacionales en buenas condiciones disminuyó de 85% a 65%, atribuible en parte, a la falta de mantenimiento ([BM, 2019](#)).

¹⁰⁸ Hoja de Ruta para la Acción Climática en América Latina y el Caribe ([BM, 2021](#)).

¹⁰⁹ [CEPAL, 2020](#).

¹¹⁰ Actualización de la NDC de Paraguay al 2030 ([MADES, 2021](#)).

y campesinas del área de influencia, fortaleciendo su acceso a servicios y oportunidades.

2. Objetivos

- 2.1. Contratar consultor experto que analice las brechas y oportunidades para mejorar la participación e inclusión de la población indígena en el marco del proyecto Ruta Bioceánica, con el fin de proponer estrategias que promuevan su empoderamiento social y económico, asegurando la integración de sus derechos y necesidades en todas las fases del proyecto.

3. Actividades Clave

- 3.1. Revisión de documentos y contexto: análisis de marcos normativos y del proyecto en relación con la población indígena.
- 3.2. Análisis de brechas de inclusión: identificación de desigualdades en empleo, acceso a servicios y participación de la población indígena en el sector.
- 3.3. Consulta con partes interesadas: entrevistas y encuestas a comunidades indígenas y actores clave en la zona del proyecto.
- 3.4. Identificación de oportunidades: propuestas para aumentar la participación y empoderamiento de la población indígena en el proyecto.
- 3.5. Propuestas de capacitación y empoderamiento: desarrollo de planes de capacitación y alianzas para la población indígena.
- 3.6. Análisis de impacto: evaluación del impacto del proyecto sobre la población indígena y medidas para mitigar efectos negativos.
- 3.7. Informe final: redacción de un informe con hallazgos, oportunidades y recomendaciones de inclusión de la población indígena.

4. Resultados y Productos Esperados

- 4.1. Plan de trabajo: comprende la elaboración de un plan de trabajo y descripción de la metodología para la ejecución de la consultoría.
- 4.2. Informe técnico que detalle los resultados de la consultoría, incluyendo metodología, supuestos utilizados y conclusiones.

5. Calendario del Proyecto e Hitos

5.1. Los productos que entregará el consultor son los siguientes:

- **Plan de trabajo:** plan de trabajo y metodología a implementar en desarrollo de la consultoría.
- **Informe 1:** informe parcial de las actividades realizadas por el consultor, y las versiones preliminares de los documentos.
- **Informe final:** informe final de las actividades realizadas por el consultor, y las versiones finales de los documentos.

| <u>Entregable #</u> | <u>Porcentaje</u> | <u>Fecha Estimada de Entrega</u> |
|---------------------|-------------------|----------------------------------|
|---------------------|-------------------|----------------------------------|

| | | |
|--------------------|-----|---|
| 1: Plan de Trabajo | 10% | A los 7 días de iniciada la consultoría |
| 2: Informe | 30% | A los 6 meses de iniciada la consultoría |
| 4: Informe final | 60% | A los 12 meses de iniciada la consultoría |

6. Requisitos de los Informes

- 7.1. Todo informe debe ser sometido al Banco en un archivo electrónico. El informe debe incluir una carátula, documento principal y todos los anexos. Archivos en formato Zip no serán aceptados como informes finales debido a los reglamentos de la Sección de Administración de Archivos

7. Otros Requisitos

- 7.1. Educación: Título universitario en antropología, ciencias sociales, desarrollo comunitario, estudios indígenas, o afines.
- 7.2. Experiencia: Mínimo 5 años de experiencia en trabajo con comunidades indígenas o en proyectos de desarrollo social.
- 7.3. Idiomas: español.

8. Supervisión e Informes

- 8.1. **Tipo de Contrato:** Consultor de Productos y Servicios Externos (PEC), suma alzada
- 8.2. **Duración:** 12 meses
- 8.3. **Fecha de inicio:** septiembre de 2025
- 8.4. **Ubicación:** Consultoría externa.
- 8.5. **Persona responsable:** Paula Cruz, Especialista en Transporte de la Representación del BID en Paraguay.

9. Calendario de Pagos

- 9.1. Las condiciones de pago se basarán en los hitos o entregables del proyecto. El Banco no espera hacer pagos por adelantado en virtud de contratos de consultoría a menos que se requiera una cantidad significativa de viajes. El Banco desea recibir la propuesta de costos más competitiva para los servicios descritos en el presente documento.
- 9.2. La Tasa de Cambios Oficial del BID indicada en el SDP se aplicará para las conversiones necesarias de los pagos en moneda local.

| Plan de Pagos | |
|--------------------|----|
| Entregables | % |
| 1. Plan de trabajo | 10 |
| 2. Informe 1 | 30 |

| | |
|------------------|-------------|
| 3. Informe final | 60 |
| TOTAL | 100% |