

DOCUMENTO DEL BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO

## PARAGUAY

### PROGRAMA DE REFORMAS PARA EL FORTALECIMIENTO DE LA LOGÍSTICA Y LA INTEGRACIÓN COMERCIAL DE PARAGUAY

(PR-L1188)

#### PERFIL DE PROYECTO

Este documento fue preparado por el equipo compuesto por: Martín Sosa, Jefe de Equipo (INE/TSP); Esteban Diez-Roux (INE/TSP) y Mikael Larsson (INT/TIN), Jefes de Equipo Alternos; Reinaldo Fioravanti, Paula Cruz, Emilia Molina, Fernando Cuenca, Sergio Deambrosi y Mariano Ansaldo (INE/TSP); Pablo Pereira (INT/TIN); Gabriel Filc (SPD/SDV); Horacio Mendoza y Krysia Avila (LEG/SGO); Tania Insfran y Soledad Feal (CSC/CPR); Claudia Piras (SCL/GDI); Federico Brusa (CSD/CCS); Verónica Prado (INE/ENE); y Eduardo Café (consultor).

De conformidad con la Política de Acceso a Información, el presente documento está sujeto a divulgación pública.

## PERFIL DE PROYECTO

### PARAGUAY

#### I. DATOS BÁSICOS

**Nombre del Proyecto:** Programa de reformas para el fortalecimiento de la logística y la integración comercial de Paraguay

**Número de Proyecto:** PR-L1188

**Equipo de Proyecto:** Martín Sosa, Jefe de Equipo (INE/TSP); Esteban Diez-Roux (INE/TSP) y Mikael Larsson (INT/TIN), Jefes de Equipo Alternos; Reinaldo Fioravanti, Paula Cruz, Emilia Molina, Fernando Cuenca, Sergio Deambrosi y Mariano Ansaldo (INE/TSP); Pablo Pereira (INT/TIN); Gabriel Filc (SPD/SDV); Horacio Mendoza y Krysia Avila (LEG/SGO); Tania Insfran y Soledad Feal (CSC/CPR); Claudia Piras (SCL/GDI); Federico Brusa (CSD/CCS); Verónica Prado (INE/ENE); y Eduardo Café (consultor)

**Prestatario:** República del Paraguay

**Organismo Ejecutor:** República del Paraguay, a través del Ministerio de Hacienda

<b>Plan Financiero:</b>	BID (Capital Ordinario):	US\$50.000.000
	Total:	US\$50.000.000

<b>Marco de Políticas Ambientales y Sociales:</b>	NDAS:	No Aplica
	Clasificación:	No Aplica

#### II. JUSTIFICACIÓN GENERAL Y OBJETIVOS

- 2.1 **Contexto macroeconómico.** La economía paraguaya experimentó un crecimiento promedio anual del 3,9% y un incremento del Producto Interno Bruto (PIB) per cápita del 68% entre 2004 y 2021<sup>1</sup>. Este crecimiento fue reflejo, en gran parte, de términos de intercambio favorables que respaldaron las exportaciones agrícolas y de energía hidroeléctrica. Este crecimiento ha sido muy volátil dada la vulnerabilidad de la economía a la situación macroeconómica de sus principales socios comerciales, a eventos climatológicos debido a la alta concentración de sus exportaciones en el sector primario y a la carencia de una infraestructura resiliente adecuada. Como consecuencia de los impactos económicos del COVID-19, el país sufrió una contracción del -0,8% en 2020, sin embargo,

---

<sup>1</sup> [Banco Central de Paraguay, 2022.](#)

Paraguay se viene recuperando económicamente de dicha crisis, y se espera un incremento del PIB real del 4,3% para 2023 y del 3,5%, en el mediano plazo<sup>2</sup>.

**2.2 El contexto del sector logístico e integración comercial.** El país cuenta con un sistema logístico que presenta deficiencias en términos de infraestructura y servicios. De acuerdo con el Índice de Desempeño Logístico (LPI, por sus siglas en inglés), Paraguay obtuvo en 2018 una puntuación de 2,78 sobre 5, ubicándose en la posición 74 de 168 países evaluados. Si bien el país está iniciando el camino para su desarrollo con una visión logística de largo plazo, las carencias del sector se suman a las limitaciones en la institucionalidad vinculadas con el comercio exterior. Estas limitaciones tienen un efecto negativo en la facilitación comercial del país, lo cual se refleja en su índice de facilitación de comercio de 1,19, ubicándose por debajo del promedio de países del Mercosur (1,4)<sup>3</sup>. La conjunción de ambas carencias establece trabas para la diversificación de la integración internacional de Paraguay.

**2.3 Infraestructura de logística.** Debido a la mediterraneidad de Paraguay, la cual hace al país altamente dependiente del transporte terrestre, las cargas del comercio exterior recorren en promedio 1.350 km desde y hasta los puertos marítimos, haciendo que los costos del transporte y la cadena logística tengan una alta incidencia en la actividad productiva y exportadora del país<sup>4</sup>. Por ejemplo, el costo de transporte asociado a los modos carretero y fluvial, que movilizan más del 99% de las exportaciones, representan el 9,3% del valor comercializado<sup>5</sup>, superior al promedio regional de los países miembros de la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI), 6,3%<sup>6</sup>. Paraguay es el país de la región con mayores sobrecostos en su comercio exterior<sup>7</sup>, situación agravada por el impacto del Cambio Climático (CC), dado que sus rutas y caminos productivos presentan una escasa resiliencia a inundaciones, observándose pérdidas que representan más del 5% del PIB agropecuario<sup>8</sup>. Adicionalmente, la Hidrovía Paraná-Paraguay (HPP) se ve afectada en periodos de sequía, disminuyendo los niveles del río e imposibilitando la navegabilidad de los grandes buques, situación que se agrava por la falta de dragado que se realiza mediante trabajos reactivos sin una planificación estratégica<sup>9</sup>. Otro desafío en el sector de logística, son las emisiones de Gases de Efecto Invernadero (GEI) del sector transporte<sup>10</sup>, que contribuyen con el 14,49% del total de emisiones del país<sup>11</sup>.

---

<sup>2</sup> Fondo Monetario Internacional (FMI).

<sup>3</sup> Índice desarrollado por la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE), basado en once indicadores de facilitación de comercio, dimensión que varía de cero a dos (OCDE, 2019).

<sup>4</sup> El 26,7% de las empresas paraguayas identifican los servicios de transporte como una de las principales limitaciones para sus actividades productivas ([BID, 2020](#)).

<sup>5</sup> Los países sin acceso directo al mar crecen en promedio un 1,5% menos y comercializan un 30% menos que países con litoral. Además, registran mayores costos de importación y menores ingresos de exportación (Arvis et al., 2010).

<sup>6</sup> [ALADI, 2016](#).

<sup>7</sup> [CEPAL, 2014](#).

<sup>8</sup> El Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones (MOPC), ejecuta sus estudios de preinversión y ejecución de obra con normativas desactualizadas en función de buenas prácticas ambientales, sociales y de CC.

<sup>9</sup> La reducción de los niveles del río Paraguay durante los últimos años ha afectado su navegabilidad, hecho que conllevó a mayores tiempos de paros, y la reducción de la capacidad de carga de los barcos de hasta un 60% ([Medina, Vega y Chung, 2022](#)).

<sup>10</sup> Incluye transporte terrestre, fluvial, aviación y combustibles en la construcción y en actividades agrícolas.

<sup>11</sup> Según datos del 2017 del [Inventario Nacional de Gases de Efecto Invernadero de Paraguay 1997 - 2017](#).

- 2.4 **Servicios logísticos e integración comercial.** Paraguay dobló la producción en términos de PIB constante entre 2000 y 2020, principalmente debido al alza de la producción de *commodities*, expansión de la producción agropecuaria e instalación de industrias de agroalimentos y maquila<sup>12</sup>, con buenos niveles de Inversión Extranjera Directa (IED) y exportación de productos agropecuarios y de energía. Sin embargo, el país tiene brechas importantes en servicios y procesos logísticos<sup>13</sup> que limitan todas sus capacidades productivas. Para mejorar la competitividad rezagada por los altos costos logísticos y de transporte del país, el BID financió en 2021 el Plan Nacional de Logística (PNL) 2030, donde se identifican acciones relacionadas con las oportunidades de mejora en los servicios, procesos logísticos y reformas de políticas en su ámbito normativo, institucional y de planificación necesarias para atender las demandas futuras y el comercio exterior. La evidencia sugiere que existe una relación entre los servicios logísticos y la diversificación de las exportaciones<sup>14</sup>.
- 2.5 **Facilitación comercial.** Aunque Paraguay es una economía abierta<sup>15</sup>, las exportaciones están muy concentradas en pocos productos y mercados que, si bien muestran un elevado nivel de participación en cadenas regionales, tienen bajos niveles de integración de valor agregado extranjero total. La economía paraguaya está compuesta por 224.242 Unidades Económicas (UE), de las cuales 96,9% corresponden a mipymes. El 65% de las UE no están registradas en el Ministerio de Industria y Comercio y solo el 0,2% son exportadoras. Esto evidencia bajos niveles de formalización e internacionalización de las mipymes. En cuanto al personal ocupado por las mipymes, el 60% son hombres y el 40% mujeres<sup>16</sup>, lo que demuestra que la brecha de participación laboral de la mujer en el país es significativa. La facilitación comercial del país se ve influenciada negativamente, entre otros factores, por los altos costos y elevados tiempos en la documentación y en pasos de fronteras para la exportación<sup>17</sup>. Existe evidencia, general y para la región, de que la facilitación del comercio puede ser muy eficaz para promover la diversificación de las exportaciones<sup>18</sup>. Algunos de los obstáculos que afronta el país y que impactan sobre los costos de comercio incluyen procedimientos complejos y demoras para permisos de exportación, escasa digitalización de trámites, debilidades en la gestión de fronteras, baja gestión de riesgos y la falta de un marco de gobernanza más robusto para impulsar reformas de facilitación comercial<sup>19</sup>.

---

<sup>12</sup> PNL 2030 ([BID, 2022](#)).

<sup>13</sup> Para mejorar su desempeño logístico al 2030, el país necesita invertir aproximadamente US\$5.000 millones anuales en infraestructura y servicios logísticos (PNL, 2013), equivalente al 12% del PIB a 2022.

<sup>14</sup> Ver, por ejemplo: [Arnold, J. \(2003\)](#); y [Mora, J. y Olabisi, M. \(2023\)](#).

<sup>15</sup> Las exportaciones e importaciones representan alrededor del 71% del PIB, siendo el promedio para América Latina y el Caribe el 55% ([BID, 2022](#)).

<sup>16</sup> [MTESS, 2015](#).

<sup>17</sup> El costo para exportar de Paraguay es de US\$950 por encima del promedio de los países del Mercosur de US\$850. El país tiene un tiempo promedio de exportación de 145 horas, superior al promedio de Mercosur de 95 horas. Los costos y tiempos están basados en la exportación del producto con mayor ventaja comparativa hacia su socio comercial más relevante de dicho sector ([CAF, 2021](#)).

<sup>18</sup> Ver, por ejemplo: [Dennis, A. y Shepherd, B. \(2011\)](#); [Beverelli, C., Neumueller, S. y Teh, R. \(2015\)](#); y [Minor, P. y Tsigas, M. \(2008\)](#).

<sup>19</sup> [T-FAST, 2022](#).

- 2.6 **Comercio exterior y clima de negocios.** Datos históricos evidencian el término de un ciclo de alta IED, cuyo punto más alto fue en 2012 con un flujo de US\$724 millones. Considerando que la IED es una fuente de financiamiento externo privado estable para el comercio exterior y la inserción en cadenas globales de valor, resulta fundamental continuar trabajando en la atracción de inversiones. Paraguay podría aumentar alrededor de US\$250 millones en sus exportaciones si aprovecha las oportunidades de integrarse a cadenas regionales o globales de valor en los sectores forestal, textil y alimentario, entre otros<sup>20</sup>. Existe evidencia que sugiere que la IED promueve la diversificación de las exportaciones y que esta relación depende de la calidad de las instituciones<sup>21</sup>.
- 2.7 Por lo tanto, la falta de infraestructura y servicios logísticos sostenibles (¶2.3, ¶2.4), los obstáculos en relación a la facilitación comercial (¶2.5), y la baja inserción de las empresas del país en las cadenas globales (¶2.6) impactan negativamente en la integración del país con el mundo. En ese sentido, se pretende iniciar la preparación de un programa de reforma de políticas que busca atacar las siguientes causas relacionadas a los problemas anteriormente identificados (¶2.4, ¶2.5 y ¶2.6).
- 2.8 **Débil marco normativo y de planificación e institucionalidad fragmentada.** Si bien el PNL 2030 fue presentado al público por las autoridades, aún no se ha aprobado oficialmente un instrumento de visión estratégica a largo plazo para el sector de logística e integración económica. Asimismo, se carece de normativa robusta y armonizada que mejore los procesos de comercio exterior y promuevan incentivos para la sostenibilidad ambiental de los servicios logísticos. Por otro lado, se identifica la falta de un marco de gobernanza más robusto para impulsar reformas de facilitación comercial, así como una institucionalidad fragmentada del sector logístico que impide una coordinación efectiva entre las políticas adoptadas y la planificación de inversiones en el sector.
- 2.9 **Sostenibilidad incipiente del sector logístico.** El país tiene una alta dependencia al sector carretero. Por lo tanto, con el fin de reducir la contribución del sector logístico a las emisiones de GEI y acelerar la descarbonización del sector, es necesario fomentar el uso de transporte de carga con fuentes de energía de bajas emisiones. Particularmente, destaca la HPP como medio más eficiente en cuanto a emisiones de GEI. A su vez, las obras de infraestructura logística deben ejecutarse siguiendo estándares ambientales que respondan a los objetivos y compromisos climáticos del país, para lo cual el Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones (MOPC) debe contar con mecanismos e instrumentos adecuados. Además, se debe aumentar la resiliencia del sector logístico, mediante la planificación estratégica y estudios técnicos que determinen la inversión necesaria para afrontar los efectos del CC.
- 2.10 **Acceso limitado de empresas paraguayas a mercados internacionales.** Para afianzar la integración comercial del país, es necesario agilizar los procedimientos y reducir tiempos y costos de exportación, acelerando trámites y fortaleciendo la gestión de fronteras. Existe también la necesidad de fortalecer acciones de atracción de inversiones y de promoción de exportaciones, para acelerar su

---

<sup>20</sup> [BID, 2022.](#)

<sup>21</sup> Ver, por ejemplo: [Cissokho, Lassana \(2022\).](#)

diversificación, avanzar en la digitalización de procesos y promover la internacionalización de mipymes.

- 2.11 **Objetivos.** El objetivo general es contribuir a la competitividad para la integración de Paraguay a través del fortalecimiento sostenible del sector logístico y la facilitación del comercio exterior. Los objetivos específicos son: (i) impulsar la inversión sostenible en infraestructura y servicios de logística; (ii) facilitar y ampliar el acceso de las empresas de Paraguay a los mercados internacionales y promover la IED; y (iii) fortalecer las instituciones vinculadas a la gestión logística y de facilitación comercial.
- 2.12 Las acciones de reformas propuestas serán apoyadas mediante un Préstamo de Reformas de Política bajo la modalidad programática (PBP, por sus siglas en inglés), consistente en dos operaciones, técnicamente relacionadas. La primera operación establecerá las prioridades de reforma y de diseño de políticas, y la segunda se concentrará en la profundización de las medidas a mediano plazo.
- 2.13 **Componente I. Sostenibilidad macroeconómica.** Busca asegurar un contexto macroeconómico que sea congruente con los objetivos del programa.
- 2.14 **Componente II. Modernización del marco normativo del sector logístico y comercio exterior.** Busca implementar reformas del marco normativo del sector logístico y de facilitación comercial para modernizarlo y promover la integración comercial de Paraguay. También apunta a mejorar el clima de negocios para atraer inversiones productivas y dinamizar la competitividad.
- 2.15 **Componente III. Fortalecimiento del marco institucional del sector logístico y comercio exterior.** Apunta a fortalecer el marco institucional mediante la creación de instancias que establezcan políticas de largo plazo en el sector logístico y de facilitación comercial y coordine a los diferentes actores públicos y privados, apuntando a dinamizar el sector y mejorar la competitividad de empresas paraguayas.
- 2.16 **Componente IV. Fortalecimiento de los instrumentos de política del sector logístico y comercio exterior.** Busca fortalecer los instrumentos de política que permitan el desarrollo del sector logístico en sus diferentes modos con una visión de sostenibilidad ambiental y social a través de la integración y facilitación comercial con foco en la apertura del comercio y la atracción de inversiones productivas que promuevan la diversificación de exportaciones. También, busca profundizar iniciativas para el desarrollo e internacionalización de las mipymes, con acciones orientadas a reducir las brechas de género en el sector.
- 2.17 **Estrategia del Gobierno de Paraguay.** El programa es consistente con el [Plan Nacional de Desarrollo 2030](#), cuya prioridad es la integración económica regional a través del fortalecimiento del transporte terrestre y fluvial, así como el aumento de exportaciones, apertura de nuevos mercados y difusión de las ventajas de radicar inversiones en el país. Igualmente, las acciones previstas apoyan al cumplimiento de los objetivos establecidos en el [Plan Nacional de Adaptación al CC 2022 – 2030](#), que para el sector transporte prioriza: (i) planificar y gestionar adecuadamente la navegabilidad de los ríos transfronterizos en épocas de estiaje y sequía; y (ii) encauzar el desarrollo de las diferentes infraestructuras de

transporte, para aumentar la resiliencia del sector a los efectos adversos del CC, facilitando la movilización de personas y el comercio nacional e internacional.

- 2.18 **Alineación estratégica.** La operación es consistente con la Actualización de la Estrategia Institucional (UIS) 2020-2023 (AB-3190-2) en los desafíos de: (i) Integración Económica, al mejorar la competitividad del país reduciendo costos logísticos y buscando una mejor integración económica mediante desarrollos normativos y procesos de comercio exterior; y (ii) Productividad e Innovación, al promover marcos institucionales idóneos para mejorar la eficiencia logística, clima de negocios adecuado, servicios logísticos de calidad e inclusión de tecnologías digitales para la formalización de mipymes. Asimismo, se alinea con las áreas transversales de: (i) Igualdad de Género y Diversidad, creando facilidades de acceso a recursos para las mipymes lideradas por mujeres (Programa Fondo de Garantía para la Mujer [FOGAMU]); (ii) Capacidad Institucional y Estado de Derecho, por medio de la aprobación y adopción del PNL 2030 como hoja de ruta interinstitucional para mejorar el ecosistema logístico del país, y la priorización de iniciativas estratégicas para el sector; y (iii) CC y Sostenibilidad Ambiental, mediante la introducción de criterios de sostenibilidad en la gestión de infraestructura; la aprobación de la estrategia nacional de electromovilidad; y la elaboración de una ley que implemente el régimen jurídico para el uso, comercialización y transporte del hidrógeno verde. Además, dada la naturaleza del programa, se espera una alineación con el Acuerdo de París en sus componentes de mitigación y adaptación.
- 2.19 Adicionalmente, contribuye al Marco de Resultados Corporativos del Grupo BID (CRF) de 2020-2023 ([GN-2727-12](#)) por medio de: (i) proyectos que apoyan la integración económica; y (ii) financiamiento de acciones de mitigación al CC, según la metodología conjunta de los Bancos Multilaterales de Desarrollo. También es consistente con: (i) la Estrategia de Infraestructura Sostenible para la Competitividad y el Crecimiento Inclusivo (GN-2710-5); y (ii) los Marcos Sectoriales de: (a) Transporte (GN-2740-12); (b) Género y Diversidad (GN-2800-13); y (c) CC (GN-2835-10). El programa se alinea con la Estrategia del Grupo BID en Paraguay 2019-2023 ([GN-2958](#)), en particular, con los objetivos estratégicos de: (i) fomentar la inserción comercial internacional de empresas; y (ii) mejorar la cobertura y calidad de la infraestructura, al contribuir con el fortalecimiento y coordinación interinstitucional del sector logístico, y promover instrumentos de política de facilitación del comercio internacional.
- 2.20 **Beneficiarios.** Los beneficiarios del programa serán los productores, las mipymes y los actores intervinientes en la cadena de logística y comercio exterior, a través de la mejora en el acceso a los mercados internacionales, digitalización de procesos y mejores infraestructuras logísticas. Así también la población en general que se beneficiará indirectamente por medio de la formalización de la economía.
- 2.21 **Resultados esperados.** Se espera, entre otros resultados: (i) priorizar los proyectos de infraestructura y de servicios logísticos necesarios para mejorar el desempeño logístico, con enfoque de mitigación y adaptación al CC, de forma coordinada entre todas las entidades; (ii) reducir los tiempos de los procesos de comercio exterior de las empresas paraguayas; (iii) promover la diversificación de las exportaciones del país; (iv) aumentar el número de empresas paraguayas con

acceso a mercados internacionales, principalmente las mipymes, como etapa necesaria para la promoción de exportación de productos paraguayos; y (v) incrementar los niveles de capacitación del servicio civil en el sector de comercio exterior.

### III. ASPECTOS DE DISEÑO Y CONOCIMIENTO DEL SECTOR

- 3.1. **Conocimiento del Banco sobre el sector.** Este programa se alinea con reformas del sector que el Banco ha implementado en otros países<sup>22</sup> como Panamá y Honduras, cuyas principales lecciones son: (i) contar con instrumentos normativos actualizados y específicos para el sector; (ii) fortalecer el diálogo con el sector privado y su participación activa en procesos como factor de sostenibilidad de reformas; (iii) contar con una coordinación interinstitucional al más alto nivel del gobierno; y (iv) implementar una gestión ágil basada en digitalización e innovación. El programa también es consistente con varias operaciones aprobadas en el país en materia de capacidad institucional<sup>23</sup>. En la matriz de políticas se incluyen algunas medidas que surgen a partir del apoyo del banco al sector en Paraguay<sup>24</sup>.
- 3.2. **Esquema de ejecución.** El prestatario será la República del Paraguay, quien ejecutará la operación a través del Ministerio de Hacienda, Organismo Ejecutor (OE), responsable de coordinar con los otros organismos involucrados en el programa y reportar del cumplimiento de los compromisos programáticos. Según la planificación del OE, se estima el desembolso de la presente operación en el primer semestre de 2024.

### IV. SALVAGUARDIAS Y RIESGOS FIDUCIARIOS

- 4.1. No se espera que esta operación genere efectos negativos significativos y directos sobre el medio ambiente y los recursos naturales del país; por lo tanto, está excluido del alcance del Marco de Política Ambiental y Social (MPAS) del BID, de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 4.7.
- 4.2. **Riesgos fiduciarios.** Los recursos de la operación irán directamente a la Cuenta Única de la Tesorería para cubrir las necesidades de financiamiento del país, por lo que no se identifican riesgos fiduciarios.
- 4.3. **Otros riesgos identificados.** Los principales riesgos identificados son: (i) cambio en las prioridades políticas que retrasen las acciones que den continuidad a las reformas implementadas en el primer tramo, como consecuencia del cambio de gobierno; y (ii) dificultades en la efectiva coordinación interinstitucional y con el sector privado. Estos riesgos serán mitigados a través de la coordinación interinstitucional del OE y por medio de la profundización de los esfuerzos de comunicación con el nuevo gobierno sobre la importancia de las reformas. Se conformará un equipo de trabajo con el equipo de transición del nuevo gobierno

<sup>22</sup> [3486/OC-PN](#); [3675/OC-PN](#); [4560/OC-PN](#); [4625/BL-HO](#); y [5342/BL-HO](#).

<sup>23</sup> [4671/OC-PR](#); [5028/OC-PR](#); [5224/OC-PR](#); [4650/OC-PR](#); [4985/OC-PR](#); [4866/OC-PR](#); y [5244/OC-PR](#).

<sup>24</sup> El Banco viene apoyando al sector a través del financiamiento de la elaboración y actualización del PNL 2030, el desarrollo de la estrategia nacional de movilidad eléctrica ([ATN/OC-16912-RG](#)) y los bienes públicos regionales para cadenas logísticas sostenibles e inclusivas ([ATN/OC-19712-RG](#)), en que Paraguay es uno de los países beneficiarios.

de manera a minimizar los retrasos durante el periodo comprendido entre las elecciones presidenciales y la posesión del nuevo gobierno.

## **V. RECURSOS Y CRONOGRAMA DE PREPARACIÓN**

- 5.1 La presente operación requerirá un presupuesto de US\$105.600, desagregado en US\$60.600 para misiones y US\$45.000 para consultorías<sup>25</sup>. El cronograma de preparación contempla la distribución del POD a la Revisión de Calidad y Riesgos (QRR) para el 5 de septiembre de 2023 y una consideración de la Propuesta de Préstamo por el Directorio Ejecutivo el 15 de noviembre de 2023.

---

<sup>25</sup> A su vez está en proceso de diseño una cooperación técnica (PR-T1343) para apoyar actividades relacionadas con la ejecución de esta operación y el diseño de la segunda operación del PBP.

# CONFIDENCIAL

<sup>1</sup> La información contenida en este Anexo es de carácter deliberativo, y por lo tanto confidencial, de conformidad con la excepción relativa a "Información Deliberativa" contemplada en el párrafo 4.1 (g) de la "Política de Acceso al Información" del Banco (Documento GN-1831-28).



## E&S Screening Filter

### Operation Information

Operation Name	
Program to strengthen and increase productivity and formalization of the logistics sector in Paraguay	
Operation Number	PR-L1188

### Operation Details

Organizational Unit	IDB Sector/Subsector
INE/TSP	LOGISTIC PLANNING, MULTIMODAL TRANSPORT AND
Type of Operation & Modality	Original IDB Amount
LON / PBL	\$50,000,000.00
Executing Agency	Borrower
PR-MH	REPUBLICA DE PARAGUAY
ESG Primary Team Member	Team Leader
	Martin Daniel Sosa Sartori
Toolkit Completion Date	Author
14/12/2022	Mauricio Tapia (Esg Guidance Service)
Applicable ESPs with requirements	

### Operation E&S Classification Summary

Environmental and Social Impact Categorization (ESIC)	N/A
---	-----

Disaster and Climate Change Risk Classification (DCCRC)	N/A
---	-----

Environmental and Social Risk Rating (ESRR)	N/A
Overwritten ESRR Justification	
Overwritten ESRR Comments	

### Summary of Impacts / Risks and Potential Solutions

The PBL falls outside the scope of the Environmental and Social Policy Framework.

## **ESTRATEGIA AMBIENTAL Y SOCIAL**

- 1.1 El objetivo general del programa es contribuir a la competitividad para la integración de Paraguay a través del fortalecimiento sostenible del sector logístico y la facilitación del comercio exterior. Los objetivos específicos son: (i) impulsar la inversión sostenible en infraestructura y servicios de logística; (ii) facilitar y ampliar el acceso de las empresas de Paraguay a los mercados internacionales y promover la Inversión Extranjera Directa (IED); y (iii) fortalecer las instituciones vinculadas a la gestión logística y de facilitación comercial.
- 1.2 Las acciones de reformas propuestas se apoyarán mediante un Préstamo de Reformas de Política (PBL, por sus siglas en inglés) bajo la modalidad programática, consistente en dos operaciones, técnicamente relacionadas. La primera operación establecerá las prioridades de la reforma y de diseño de políticas, enfocándose en los instrumentos legales, de planificación y mejora de procesos y su implementación inicial. La segunda operación se concentrará en las aprobaciones de los principales instrumentos normativos, profundización de la institucionalidad en el sector de logística y facilitación comercial junto a avances en la implementación de los procesos.
- 1.3 No se espera que esta operación de PBL genere efectos negativos significativos y directos sobre el medio ambiente y los recursos naturales del país; por lo tanto, está excluido del alcance del Marco de Política Ambiental y Social (MPAS) del BID, de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 4.7 del MPAS.

**ÍNDICE DE TRABAJO SECTORIAL TERMINADO Y PROPUESTO**

<b>Tema</b>	<b>Descripción</b>	<b>Situación / Fecha estimada</b>	<b>Referencias electrónicas</b>
Estudios técnicos y diseño y de planificación estratégica	Plan Nacional de Logística Paraguay 2030	Concluido	<a href="#">Enlace al documento</a>
	Plan Maestro de Transporte	Concluido	<a href="#">Enlace al documento</a>
	Mapeo y Sistematización de los Procesos de Comercio Exterior en Paraguay	Concluido	<a href="#">Enlace al documento</a>
	Capacidades Para la Gestión Regulatoria en Paraguay	Concluido	<a href="#">Enlace al documento</a>
	Paraguay: Rutas para el Desarrollo	Concluido	<a href="#">Enlace al documento</a>
	De estructuras a servicios: El camino a una mejor infraestructura en América Latina y el Caribe	Concluido	<a href="#">Enlace al documento</a>
Estrategia país	Estrategia del Grupo BID con Paraguay 2019-2023	Concluido	<a href="#">Enlace al documento</a>
Marco Sectorial	Marco Sectorial de Transporte (GN-2740-12)	Concluido	<a href="#">Enlace al documento</a>
Cooperación Técnica	Cooperación técnica de apoyo a la programación y ejecución del proyecto PR-T1347 (monto US\$250.000)	En desarrollo	
	Estudios técnicos adicionales de acompañamiento a la ejecución	En desarrollo	

# CONFIDENCIAL

<sup>1</sup> La información contenida en este Anexo es de carácter deliberativo, y por lo tanto confidencial, de conformidad con la excepción relativa a "Información Deliberativa" contemplada en el párrafo 4.1 (g) de la "Política de Acceso al Información" del Banco (Documento GN-1831-28).