

Documento de Cooperación Técnica

I. Información Básica de la CT

▪ País/Región:	PARAGUAY
▪ Nombre de la CT:	Apoyo al Programa país de Paraguay con la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE)
▪ Número de CT:	PR-T1396
▪ Jefe de Equipo/Miembros:	Cruz Moreno, Paula Melisa (INE/TSP) Líder del Equipo; Abad, Julieta (INE/TSP) Jefe Alterno del Equipo de Proyecto; Fernandez Ovelar Paloma Victoria (INE/TSP); Kremer Campos, Caren (VPS/ESG); Rodriguez Cattolica Catalina (INE/TSP); Cabrera, Ruth Alicia (CSC/CPR); Moleres, Cristian Joaquin (INE/TSP); Hurwitz, Zachary Daniel (VPS/ESG); De Angelis, Gabriella (VPS/ESG); Casalino Franciskovic, Juan Manuel (LEG/SGO); Sanmartin Baez, Alvaro Luis (LEG/SGO); Cuenca Mora Fernando Manuel (INE/TSP); Maria Del Rocio, Grommeck Pereira (VPS/ESG); Goncalves Dos Santos Carolina (LEG/SGO); Langstroth, Robert Peter (VPS/ESG)
▪ Taxonomía:	Apoyo Operativo
▪ Operación a la que la CT apoyará:	PR-L1200.
▪ Fecha de Autorización del Abstracto de CT:	14 Feb 2025.
▪ Beneficiario:	República del Paraguay, por medio del Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones
▪ Agencia Ejecutora y nombre de contacto:	Inter-American Development Bank
▪ Donantes que proveerán financiamiento:	OC SDP Ventanilla 2 - Crecimiento Económico(W2F)
▪ Financiamiento solicitado del BID:	US\$600,000.00
▪ Contrapartida Local, si hay:	US\$0
▪ Período de Desembolso (incluye periodo de ejecución):	48 meses
▪ Fecha de inicio requerido:	15 de abril de 2025
▪ Tipos de consultores:	Individuos; Empresas
▪ Unidad de Preparación:	INE/TSP-Transporte
▪ Unidad Responsable de Desembolso:	CSC/CPR-Representación Paraguay
▪ CT incluida en la Estrategia de País (s/n):	Sí
▪ CT incluida en CPD (s/n):	Sí
▪ Alineación a la Estrategia Institucional del Grupo BID: Transformación para una Mayor Escala e Impacto (CA-631)	Infraestructura sostenible, resiliente e inclusiva; Integración regional; Igualdad de género; Diversidad; Pueblos Indígenas Objetivos: (i) reducir la pobreza y la desigualdad; (ii) abordar el Cambio Climático (CC); y (iii) impulsar un crecimiento regional sostenible. Áreas de enfoque operativo: (i) biodiversidad, capital natural y acción por el clima, (ii) infraestructura sostenible, resiliente e inclusiva; (iii) igualdad de género e inclusión de grupos diversos de la población (población indígena); y (iv) integración regional

II. Descripción del Préstamo/Garantía Asociado

- 2.1 El Programa de conectividad territorial e integración de la región occidental del Paraguay: Ruta Bioceánica (PR-L1200) tiene por objetivo general contribuir a la accesibilidad de la población en la Región Occidental (RO) de Paraguay a mercados productivos y servicios sociales y facilitar el comercio internacional en el área de influencia del Corredor Bioceánico (CB). Los objetivos específicos son: (i) mejorar la calidad y conectividad del transporte vial en los tramos intervenidos; y (ii) asegurar la

disponibilidad de flujos de ingreso para el mantenimiento del corredor intervenido. La operación está en proceso de preparación para un monto total de US\$200 millones y se espera que sea presentada al Directorio Ejecutivo en la primera semana de octubre de 2025.

- 2.2 La operación se enmarca en la estrategia del Gobierno de Paraguay de mejorar la integración regional y el fortalecimiento de la red de transporte, para la cual el Banco ha sido un socio estratégico, aprobando el financiamiento distintos programas de vialidad interurbana como ([3372/OC-PR](#); [3837/OC-PR](#); [4402/OC-PR](#); [4915/OC-PR](#), [4916/KI-PR](#); [5108/OC-PR](#)) por más de US\$805 millones destinados a la mejora y modernización de infraestructura vial, incluyendo carreteras, puentes y redes de transporte clave. La operación se prepara como respuesta a los determinantes de: (i) deficiencia en la calidad y cobertura de la red vial en el área de influencia del proyecto; y (ii) de deficiencia en la sostenibilidad financiera de los proyectos viales.
- 2.3 La operación contempla tres componentes: (i) fortalecimiento de la conectividad regional, que financiará mejoramiento y pavimentación de 102km del Tramo II del CB (PY15), a través de la rehabilitación de la carretera sobre el trazado existente, incluyendo la construcción de drenajes considerando criterios de CC, obras de etnoingeniería, peaje y la mejora de la seguridad vial; mejoramiento del Acceso Este de Loma Plata y del acceso a Mariscal Estigarribia; fiscalización técnica y socioambiental; Plan de Gestión Social y Ambiental; pagos por servicios ambientales; (ii) desarrollo sostenible con enfoque en género, comunidades indígenas y biodiversidad, que financiará iniciativas del Plan de Gestión Ambiental y Social Estratégico (PGASE) enfocadas en desarrollo social y accesibilidad de poblaciones vulnerables del área de influencia del proyecto, estrategias de generación de empleo de mujeres en obras y para evitar la violencia basada en género, estrategias para estimular la conservación de biodiversidad y conectividad ecológica, y acciones de fortalecimiento de las capacidades de la Dirección de Gestión Ambiental y Social (DGSA) incluyendo para aplicar el estado del arte en el diseño y monitoreo de pasos de fauna; y (iii) apoyo para la sostenibilidad de las inversiones, que financiará un análisis integral de un sistema de peajes en el CB (desde Carmelo Peralta a Pozo Hondo).
- 2.4 Los resultados esperados de la operación son la disminución del tiempo de viaje de la población de la RO a centros productivos, la reducción del tiempo de viaje de la población de la RO a servicios sociales y el aumento del volumen de carga en puntos de frontera. Los beneficiarios de la operación serán los usuarios de la red vial local, en especial casi 7.000 productores, incluyendo comunidades campesinas, industrias agrícolas y ganaderas de la RO que tendrán acceso a mercados regionales¹. Adicionalmente, serán beneficiadas comunidades indígenas del área de influencia, con mejoras en conectividad y accesibilidad.

III. Objetivos y Justificación de la CT

- 3.1 El objetivo de la CT es apoyar la preparación y ejecución inicial del Programa de Conectividad Territorial e Integración de la región occidental del Paraguay: Ruta Bioceánica, así como fortalecer la gobernanza pública del país mediante la incorporación de mejores prácticas alineadas con los estándares de la OCDE. Esto se logrará a través del financiamiento de estudios de ingeniería técnica, estudios de

¹ En 2017, aproximadamente 38.000 vehículos de carga usaron el tramo vial (38,6% del tránsito total).

conservación de la biodiversidad y otros documentos clave para el proyecto, así como mediante el análisis del aprovechamiento potencial del Corredor Bioceánico.

- 3.2 **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 RO², que concentra el 44% de cabezas de población bovina³ y casi 40% de la industria láctea del país⁴, 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 marítimos⁵, haciendo que los costos del transporte incidan fuertemente en la actividad productiva y exportadora⁶.
- 3.3 **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: 8,36% es analfabeta (frente al 5,36% de los hombres)⁷, y 7,11% nunca asistió a una institución de enseñanza formal (frente al 5,47% de hombres)⁸.
- 3.4 **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 pavimentar⁹. Desde 2017 se han pavimentado más de 600km y actualmente se mejoran otros 390km¹⁰, pero el alto porcentaje de vías de tierra limita la conectividad y aísla zonas ante interrupciones. Esta situación empeora por la falta de mantenimiento, pues al no contar con presupuesto para esta labor se reduce la vida útil de los activos¹¹. 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.

² Censo Agropecuario Nacional 2022 ([Ministerio de Agricultura y Ganadería, 2024](#)).

³ Ídem.

⁴ Plan Nacional de Logística Paraguay 2030 ([MIC, 2023](#)).

⁵ 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](#)).

⁶ 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](#)).

⁷ [INE, 2022](#).

⁸ [INE, 2022](#).

⁹ Ver página 21 de [MOPC, 2024](#).

¹⁰ MOPC, [2023](#) y [2024](#).

¹¹ 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](#)).

- 3.5 **Vulnerabilidad climática.** Según el Banco Mundial¹², 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-Paraná¹³, 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 transporte¹⁴.
- 3.6 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.
- 3.7 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.
- 3.8 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.
- 3.9 **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, la CT financiará estudios técnicos como diseño geométrico del corredor, análisis de paso fronterizo, análisis de la Hidrovía Paraguay-Parana, auditorías de seguridad vial, estudios para la conservación de la biodiversidad, 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 y campesinas del área de influencia, fortaleciendo su acceso a servicios y oportunidades económicas.

¹² Hoja de Ruta para la Acción Climática en América Latina y el Caribe ([BM, 2021](#)).

¹³ [CEPAL, 2020](#).

¹⁴ Actualización de la NDC de Paraguay al 2030 ([MADES, 2021](#)).

- 3.10 **Alineación estratégica.** La CT se alinea con la Estrategia Institucional del Grupo BID: Transformación para una Mayor Escala e Impacto (CA-631), con los objetivos de: (i) reducir la pobreza y la desigualdad; (ii) abordar el Cambio Climático (CC); y (iii) impulsar un crecimiento regional sostenible, a través de la financiación de estudios que apoyen la provisión de infraestructura de transporte en un corredor vial estratégico para la integración regional, ajustando el diseño de terraplenes, asfaltado, drenajes y alcantarillas para reducir posibles impactos de eventos climáticos extremos en la infraestructura y generando estrategias que benefician a la población vulnerable directamente impactada por el proyecto. También se alinea con las áreas de enfoque operativo: (i) biodiversidad, capital natural y acción por el clima, (ii) infraestructura sostenible, resiliente e inclusiva; (iii) igualdad de género e inclusión de grupos diversos de la población (población indígena); y (iv) integración regional.
- 3.11 La CT se alinea con la Estrategia de País del Grupo BID con Paraguay 2025-2029 ([GN-3261](#)), específicamente con el área estratégica de Promoción de la productividad, la diversificación económica y la integración regional y el objetivo estratégico de expandir la cobertura y la resiliencia de la infraestructura de transporte e impulsar el comercio transfronterizo, debido a que financiará estudios técnicos para fomentar la inversión de un tramo del Corredor Bioceánico.
- 3.12 La CT se alinea se alinea con la Estrategia de Infraestructura Sostenible para la Competitividad y el Crecimiento Inclusivo ([GN-2710-5](#)), al apoyar la provisión de infraestructura vial que mejora la accesibilidad, transitabilidad y seguridad. La operación es consistente con los Marcos Sectoriales de Transporte ([GN-2740-12](#)), CC ([GN-2835-13](#)), Integración y Comercio ([GN-2715-12](#)) y el Plan de Acción de Género y Diversidad 2022-2025 ([GN-3116-1](#)).
- 3.13 La CT se alinea con el Programa Estratégico para el Desarrollo Financiado con Capital Ordinario - Ventanilla 2 – Crecimiento Económico Sostenible (W2F) ([GN-2819-14](#)), principalmente en el área prioritaria de crecimiento económico sostenible, con el objetivo de desarrollar y aplicar nuevas soluciones multidisciplinarias, marcos analíticos que faciliten la implementación y herramientas enriquecidas por marcos/enfoques de diferentes ciencias sociales que apoyen a los formuladores de políticas para facilitar las reformas y agendas de crecimiento en la región.

IV. Descripción de los componentes y presupuesto

- 4.1 La presente CT se desarrollará a través de los siguientes componentes.
- 4.2 **Componente I. Estudios técnicos (US\$320.000).** Con el objetivo de fortalecer los aspectos técnicos del programa PR-L1200, se financiarán estudios de diseño geométrico, estudios hidrológicos-hidráulicos, consultoría para el fondo de conservación de la biodiversidad, consultorías de seguridad vial, entre otros, asociados al mejoramiento y rehabilitación de 102 km del tramo entre Cruce Centinela y Mariscal Estigarribia, además de auditorías de seguridad vial. Adicionalmente, financiará un análisis de paso fronterizo entre Brasil y Paraguay. Los resultados de este componente serán informes técnicos para fortalecer la operación.
- 4.3 **Componente II. Evaluación del potencial del corredor bioceánico (US\$250.000).** Financiará un análisis estratégico sobre el potencial del Corredor Bioceánico, incluyendo una evaluación basada en mejores prácticas de la OCDE, y un estudio sobre infraestructura y facilitación del comercio en cuatro regiones. También apoyará el diálogo político, la difusión de resultados y la presentación internacional de los

hallazgos. Los resultados de este componente serán informes que contribuirán a fortalecer la gobernanza pública del país.

4.4 Componente III. Aspectos transversales de género y diversidad (US\$30.000).

Con el objetivo de fortalecer el enfoque de género y diversidad en torno a la preparación y ejecución del programa PR-L1200, se financiarán consultorías de análisis de brechas y oportunidades laborales para mujeres y población indígena en el marco del proyecto de pavimentación de la ruta bioceánica. Los resultados de este componente serán informes para enriquecer la participación de mujeres y población indígena en el contexto del proyecto.

4.5 El presupuesto de la CT será de US\$ 600.000, financiados por la Ventanilla 2 del Programa Estratégico para el Desarrollo financiado con Capital Ordinario del Banco, OC SDP Ventanilla 2 – Crecimiento Económico Sostenible (W2F). No existirá una contrapartida y la distribución de costos se presenta en el siguiente cuadro:

Presupuesto Indicativo (US\$)

Componente	Descripción	BID/W2E	Contrapartida Local	Financiamiento Total
Estudios técnicos	Análisis de la Hidrovía Paraguay - Paraná	100.000	0	100.000
	Diseño geométrico del Corredor Bioceánico	70.000	0	70.000
	Análisis de paso fronterizo Brasil - Paraguay	50.000	0	50.000
	Consultoría para el análisis de mecanismos financieros innovadores que impulsen la conservación de la naturaleza asociados al desarrollo vial del Chaco paraguayo	30.000	0	30.000
	Consultoría para auditoría de seguridad vial	70.000	0	70.000
Evaluación del potencial del corredor bioceánico	Aprovechamiento potencial del Corredor Bioceánico de Capricornio	250.000	0	250.000
Aspectos transversales de género y diversidad	Consultoría para el análisis de brechas y oportunidades de mujeres en el marco del proyecto Ruta Bioceánica	15.000	0	15.000
	Consultoría para el análisis de brechas y oportunidades de los pueblos indígenas en el marco del proyecto Ruta Bioceánica	15.000	0	15.000
Total		600.000	0	600.000

4.6 El equipo del proyecto tendrá la responsabilidad de supervisar y controlar la ejecución de la CT. Todos los productos de la CT serán objeto de revisión de calidad por parte del Banco.

V. Agencia Ejecutora y estructura de ejecución

- 5.1 En respuesta a la solicitud del gobierno nacional, la ejecución de la CT estará a cargo del Banco a través de la División de Transporte (INE/TSP). La ejecución por parte del Banco se justifica porque las CT ejecutadas por Entidades Públicas del Paraguay deben pasar por aprobación del Congreso Nacional de manera que el presupuesto correspondiente se vea reflejado en la estructura presupuestal del OE. Los tiempos que pueden llegar a transcurrir para lograr la correspondiente aprobación parlamentaria, sumado a los tiempos fiduciarios promedios para llevar a cabo las contrataciones (más de 6 meses de promedio para contratación de firmas consultoras), implica una dilatación del periodo de inicio y ejecución de esta. Dentro del MOPC, la contraparte técnica estará conformada tanto por la Dirección de Planificación Vial (DPV) y la Dirección de Gestión Socio Ambiental (DGSA) en la etapa de preparación. El Banco contratará los servicios de consultores individuales, firmas consultoras y servicios diferentes de consultoría de conformidad con las políticas y procedimientos vigentes en el Banco.
- 5.2 Las principales funciones y responsabilidades del BID serán: (i) elaborar el plan de trabajo y supervisar el cronograma de actividades; (ii) realizar la administración financiera del proyecto; (iii) coordinar la preparación de los Términos de Referencia (TDR) de las consultorías por contratar y realizar la adquisición de bienes, y selección y contratación de los servicios de consultoría requeridos según las normas, políticas y procedimientos del BID; (iv) preparar y/o revisar informes sobre el estado de avance del proyecto; y (v) preparar y actualizar el Plan de Adquisiciones (PA). Las actividades se ejecutarán en coordinación con el MOPC.
- 5.3 **Adquisición y gestión financiera.** Todas las adquisiciones a ejecutarse bajo esta Cooperación Técnica han sido incluidas en el Plan de Adquisiciones (Anexo IV) y se contratarán de conformidad con las políticas y regulaciones aplicables del Banco de la siguiente manera: (a) Contratación de consultores individuales, según lo establecido en la norma sobre Fuerza Laboral Complementaria (AM-650) y (b) Contratación de servicios prestados por firmas consultoras de acuerdo a la Política de Adquisiciones Institucionales (GN-2303-33) y sus Directrices.
- 5.4 **Supervisión.** El Banco a través de especialistas de TSP supervisará las actividades técnicas y operativas relacionadas con el proyecto. Si bien el Banco ejecutará este proyecto, el beneficiario deberá presentar informes técnicos cada seis meses con información sobre actividades, productos y resultados logrados durante el último periodo. Los informes de mitad de año serán discutidos en reuniones de monitoreo con el beneficiario.
- 5.5 El periodo de desembolso (incluyendo la ejecución) será de 48 meses. La Representación del BID en PR actuará como Unidad de Responsabilidad Básica (URB). Los entregables de las consultorías deberán contar con la aprobación del beneficiario, quien designará una contraparte técnica para la coordinación y seguimiento de todos los productos de la CT.

VI. Riesgos importantes

- 6.1 Por la naturaleza y actividades planteadas en la CT, no se identifican riesgos potenciales, al tratarse de consultorías cuyo trabajo en campo se limita a la toma y recolección de información necesaria para análisis y estudios. El jefe de equipo concluye que los riesgos asociados a la ejecución del proyecto son mitigados debido a que el Banco ejecutará la CT, ayudando así al cumplimiento de los tiempos.

VII. Excepciones a las políticas del Banco

- 7.1 No se identificaron excepciones a las políticas del Banco.

VIII. Aspectos Ambientales y Sociales

- 8.1 Esta Cooperación Técnica está destinada a financiar estudios de prefactibilidad o factibilidad de proyectos de inversión específicos y los estudios ambientales y sociales asociados a ellos, por lo tanto, los términos de referencia y los productos de esta CT serán coherentes con los requisitos aplicables del Marco de Política Ambiental y Social (MPAS) del Banco.

Anexos Requeridos:

[Solicitud del Cliente_34750.pdf](#)

[Matriz de Resultados_70371.pdf](#)

[Términos de Referencia_63181.pdf](#)

[Plan de Adquisiciones_69160.pdf](#)