

## ABSTRACTO DE COOPERACIÓN TÉCNICA

### I. Información Básica del Proyecto

▪ País/Región:	PARAGUAY/CSC - Cono Sur
▪ Nombre de la CT:	Apoyo al fortalecimiento de la cartera de proyectos en etapa de preinversión y en ejecución del Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones
▪ Número de CT:	PR-T1324
▪ Jefe de Equipo/Miembros:	CRUZ MORENO, PAULA (INE/TSP) Líder del Equipo; SOSA SARTORI, MARTIN DANIEL (INE/TSP) Jefe Alternativo del Equipo de Proyecto; MAYA IGLESIAS, VIVIANA MARIELA (LEG/SGO); AQUINO AGUIRRE, RUTH NATALIA (CSC/CPR); JUAN VILLAMIL (INE/TSP); ANA VARGAS FRUTOS (INE/TSP); TANIA INSFRAN (CSC/CPR); CALDO, ALEJANDRA ANAHI (INE/TSP); INDO LAZARO (INE/TSP)
▪ Taxonomía:	Apoyo al Cliente
▪ Número y nombre de la operación que apoyará la CT:	N/A
▪ Fecha del Abstracto de CT:	24 Feb 2023
▪ Beneficiario:	Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones
▪ Agencia Ejecutora:	INTER-AMERICAN DEVELOPMENT BANK
▪ Financiamiento solicitado del BID:	US\$250,000.00
▪ Contrapartida Local:	US\$0.00
▪ Periodo de Desembolso:	36 meses
▪ Tipos de consultores:	Individuos; Empresas
▪ Unidad Responsable de Preparación:	INE/TSP - Transporte
▪ Unidad Responsable de Desembolso:	CSC/CPR - Representación Paraguay
▪ CT incluida en la Estrategia de País (s/n):	No
▪ CT incluida en CPD (s/n):	Sí
▪ Alineación a la Actualización de la Estrategia Institucional 2010-2020:	Inclusión social e igualdad; Productividad e innovación; Integración económica; Capacidad institucional y estado de derecho; Sostenibilidad ambiental; Igualdad de género; Diversidad

### II. Objetivos y Justificación de la CT

- 2.1 El objetivo de la Cooperación Técnica (CT) es: (i) promover la conectividad física sostenible de Paraguay, mediante la elaboración de estudios de pre-inversión en proyectos de infraestructura vial que incluya el uso de métodos sostenibles para el diseño y construcción de carreteras; y (ii) mejorar la capacidad institucional del Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones (MOPC) en su proceso de pre-inversión y planificación de inversiones en la red vial, que impulsen la productividad de Paraguay.
- 2.2 La infraestructura de transporte es una herramienta vital para el desarrollo económico y regional. Para cerrar la brecha de infraestructura vial, Paraguay necesita invertir US\$1.733 millones en el periodo 2018-2030 (STP, 2018), lo que sugiere el desafío de invertir de manera óptima en infraestructuras sostenibles y resilientes. La inversión en infraestructura sostenible es clave para cumplir con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) y la reducción del riesgo al cambio climático (CC). El incremento de fenómenos climáticos extremos afecta la transitabilidad y seguridad de la red vial principal y alimentadora. Si bien el MOPC en los últimos años ha incorporado criterios de sostenibilidad y resiliencia al CC en el diseño de sus operaciones, la implementación aún es baja y no consideran métodos de diseño sostenibles como la utilización de materiales alternativos y soluciones basadas en la naturaleza (SBN).

- 2.3 Por otro lado, debido a la mediterraneidad de Paraguay, las cargas del comercio exterior recorren en promedio 1.350 km desde y hasta los puertos marítimos, haciendo que los costos del transporte tengan una alta incidencia en la actividad productiva y exportadora del país. La economía paraguaya es altamente dependiente del sector primario, representando un 30% del PIB y el 40% de las exportaciones, siendo las rutas alimentadoras fundamentales para transportar la producción agrícola de zonas rurales a centros de acopio. La intervención en rutas principales combinada con la mejora de rutas alimentadoras contribuirá a mejorar la conectividad de zonas productivas. El diseño de una estrategia para la consolidación de la red de transporte con el mejoramiento de rutas alimentadoras de caminos productivos que garanticen un flujo eficiente de la carga es un desafío para mejorar la competitividad y productividad del sector agrícola.
- 2.4 Así también, el MOPC avanza en temas de género y diversidad mediante la implementación del Plan de Género para la inserción de mujeres en oficios no tradicionales en obras y la implementación de Planes de Pueblos Indígenas (PPI) en sus proyectos. Sin embargo, los desafíos todavía persisten, pues la participación de mujeres es aún baja (representan el 5% de los trabajadores en proyectos viales) y la sostenibilidad de acciones impulsadas desde los PPI sigue siendo un reto en los proyectos.
- 2.5 El MOPC, si bien dispone de una planificación estratégica de inversión, no posee un banco de proyectos de pre-inversión que permita avanzar de forma diligente en la preparación de operaciones, tanto con el BID como con otras multilaterales. En ese sentido, la presente CT busca apoyar al MOPC en la elaboración de estudios de pre-inversión que cumplan criterios de sostenibilidad y estándares de género e inclusión de personas vulnerables y con discapacidad, estableciendo un marco analítico aplicable a obras similares y fortalecer su capacidad institucional mediante la planificación de inversiones que impulsen la productividad, utilizando herramientas que consideren la resiliencia y adaptación al CC.

### III. Descripción de las Actividades y Resultados

- 3.1 **Componente I: Estudios técnicos de pre-inversión.** Este componente financiará el diseño final de ingeniería por métodos sostenibles de los tramos PY21 (Yhu-Cruce Itakyry, 108,2 km) y D07 (cruce Margarita-Mariscal López, 52,89 km), ubicados en los departamentos de Caaguazú y Alto Paraná, zona altamente productiva que produce en conjunto el 42% de la soja del país, además de otros productos agrícolas y ganaderos.
- 3.2 **Componente II: Estrategia de intervención de rutas alimentadoras.** Este componente financiará el diseño del esquema de intervenciones de rutas alimentadoras a caminos productivos por medio de herramientas de planificación enfocados en criterios de sostenibilidad, resiliencia al CC, estrategia de inclusión de género y estrategia de participación de comunidades vulnerables.

### IV. Presupuesto

Presupuesto Indicativo

Actividad/Componente	BID/Financiamiento por Fondo	Contrapartida Local	Financiamiento Total
Componente I: Estudios técnicos de pre-inversión	US\$150.000,00	US\$0,00	US\$150.000,00
Componente II: Estrategia de intervención de rutas alimentadoras	US\$100.000,00	US\$0,00	US\$100.000,00
<b>Total</b>	<b>US\$250.000,00</b>	<b>US\$0,00</b>	<b>US\$250.000,00</b>

## **V. Agencia Ejecutora y Estructura de Ejecución**

- 5.1 A solicitud del Gobierno de Paraguay, el BID a través de la División de Transporte en la Representación en Paraguay (TSP/CPR), será el Organismo Ejecutor (OE) del proyecto.
- 5.2 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 la misma. 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.

## **VI. Riesgos Importantes**

- 6.1 La presente CT no presenta mayores riesgos de gestión fiduciaria. Por esta misma razón no se requiere de auditoría financiera.

## **VII. Salvaguardias Ambientales**

- 7.1 La clasificación ESG para esta operación es "indefinida".