



**CONGRESO NACIONAL**  
**Honorable Cámara de Senadores**

Asunción, 05 de setiembre de 2022.

Señor  
**Senador Oscar Salomón, Presidente**  
Honorable Cámara de Senadores  
Presente

Tenemos el alto honor de dirigirnos a V.E. a los efectos de presentarle el Proyecto de Ley **“QUE ESTABLECE DISPOSICIONES ESPECIALES Y DE FINANCIAMIENTO PARA LA EJECUCIÓN E IMPLEMENTACIÓN DEL PROYECTO “TREN DE CERCANÍAS EN EL TRAMO COMPRENDIDO ENTRE LA CIUDAD DE ASUNCIÓN Y LA CIUDAD DE YPACARAÍ”, A CARGO DEL MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS Y COMUNICACIONES (MOPC) Y LA EMPRESA FERROCARRILES DEL PARAGUAY S.A. (FEPASA); Y SE AUTORIZA LA SUSCRIPCIÓN DEL CONTRATO DE SUBCONCESIÓN RESPECTIVO”**

Exposición de Motivos

El proyecto de Ley **“QUE ESTABLECE DISPOSICIONES ESPECIALES Y DE FINANCIAMIENTO PARA LA EJECUCIÓN E IMPLEMENTACIÓN DEL PROYECTO “TREN DE CERCANÍAS EN EL TRAMO COMPRENDIDO ENTRE LA CIUDAD DE ASUNCIÓN Y LA CIUDAD DE YPACARAÍ”, A CARGO DEL MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS Y COMUNICACIONES (MOPC) Y LA EMPRESA FERROCARRILES DEL PARAGUAY S.A. (FEPASA); Y SE AUTORIZA LA SUSCRIPCIÓN DEL CONTRATO DE SUBCONCESIÓN RESPECTIVO”** se fundamenta en la necesidad cada vez más acuciante de intervenir positivamente en soluciones a los problemas de movilidad de Asunción y su Área Metropolitana.

La necesidad de contar con sistemas de transporte estructurados desde troncales con alimentadores se viene discutiendo desde la década de los años 90, como soluciones para resolver problemas de tránsito en el área metropolitana y para generar ordenamiento territorial desde el transporte público.

El proyecto del Tren de Cercanías se viene discutiendo desde hace al menos diez años, en los que se realizaron estudios preliminares y propuestas de implementación que, por las formas en que estaban planteadas hacían inviable la realización e implementación del tren. En la construcción de un tren de pasajeros, por no ser normalmente rentable financieramente, es el Estado quien tiene que realizar la inversión con una finalidad económico-social de mejoría de las condiciones de vida de sus ciudadanos.

En el año 2020 se obtuvo de parte de la Secretaría Técnica de Planificación la aprobación de la Pre Factibilidad Actualizada, considerando que la forma de implementación posible se daría bajo la ley 5102/2013 *DE PROMOCIÓN DE LA INVERSIÓN EN INFRAESTRUCTURA PÚBLICA Y AMPLIACIÓN Y MEJORAMIENTO DE LOS BIENES Y SERVICIOS A CARGO DEL ESTADO*, con la necesidad de contar con recursos y experiencia en el Estado para completar todos los estudios necesarios para la implementación de un proyecto como el presente, de alta complejidad. Posteriormente, gracias a la colaboración directa del Gobierno de

*[Handwritten signatures and initials]*



**CONGRESO NACIONAL**  
**Honorable Cámara de Senadores**

la República de Corea, se realizaron los Estudios de Factibilidad, que fueron culminados a mediados del año 2021.

La República de Corea, en el mes de noviembre del año 2021 presentó a través de su Agencia KIND (Korea Overseas Infrastructure & Urban Development Corporation) la propuesta de implementación del Tren de Cercanías, que incluye la financiación, el diseño, construcción, operación y mantenimiento, propuesta basada en la colaboración entre gobiernos, con la participación de empresas privadas, bajo un esquema de subconcesión del sistema propuesto.

Desde entonces y durante todo el presente año, las distintas instituciones técnicas del Gobierno analizaron exhaustivamente la propuesta presentada por el Gobierno de Corea, con los equipos técnicos coreanos y de Fepasa, ajustando muchos aspectos del Proyecto, de manera que la **Secretaría Técnica de Planificación** emitió un **Dictamen de Admisibilidad** al mismo en el mes de abril, y posteriormente en el mes de mayo la **Dirección General de Inversión Pública del Ministerio de Hacienda otorgó el código SNIP** al proyecto, incluyéndolo así entre las obras prioritarias para el país.

La propuesta del Gobierno coreano trae consigo una cantidad importante de beneficios para el desarrollo de nuestro país entre los cuales se encuentran los siguientes:

- La implementación de este proyecto **significará a valor presente un ahorro del orden de 3000 millones de dólares**, sólo en los siguientes rubros analizados: tiempo de viaje (horas/hombre por día), accidentes de tránsito, disminución en la operación de vehículos y reducción de contaminación ambiental.
- Con este proyecto se inicia la **transformación de la matriz de movilidad** dependiente casi al 100% de combustibles fósiles, ya que se trata de un tren impulsado por energía eléctrica, renovable, disponible, de bajo costo y abundante en nuestro país
- Durante el proceso de construcción e implementación se estima la **generación de 20.000 puestos de trabajo**, entre directos e indirectos, en la cadena productiva del sistema y en la fase de operación y mantenimiento, al menos 500 técnicos paraguayos capacitados.
- Para hacer viable el proyecto **se requiere una inversión por parte de Paraguay de hasta U\$300 millones**, para la cual, el Gobierno de Corea nos ofrece un crédito en condiciones excepcionales, con una tasa de interés del orden del 1.1% o menos, a largo plazo y con un importante período de gracia cuya negociación debe darse en la siguiente fase, guardando los altos intereses de la República.

Corea en las últimas décadas es uno de los países del mundo que más ha desarrollado la industria ferroviaria, y el **proyecto específicamente establece la capacitación y transferencia de tecnología a ciudadanos paraguayos** que, incrementando la base de conocimiento de nuestro país en el futuro cercano, serán quienes manejen este nuevo sistema de transporte.



CONGRESO NACIONAL  
Honorable Cámara de Senadores



Carl Rosso  
Jefe de Actualización de Expedientes  
Secretaría General  
H. Cámara de Senadores

- **Las empresas coreanas** que acompañan el proyecto realizan una **inversión directa de U\$75 Millones** desde el inicio para la implementación; con el objeto de apoyar la sostenibilidad financiera del mismo, no cobran nada respecto a esta inversión sino hasta 5 años luego del inicio de operación y solo sobre la base de disponibilidad del servicio.
  - De hecho, como está planteada la propuesta, **hasta el año de inicio de operaciones del servicio de tren (4 años de construcción), únicamente se inyecta dinero a la economía paraguaya y no se realizan erogaciones desde el erario público, impulsando así la reactivación económica post pandemia que tanto necesita el país.**
- Respecto a costos comparativos de la propuesta presentada es de menor valor que varios sistemas que se han realizado o se están construyendo en países de la región como Ecuador, Colombia y Panamá, en condiciones similares al que se propone.
- **Desde el punto de vista económico, el proyecto genera una importante rentabilidad social, y financieramente tiene condiciones excepcionales para proyectos de infraestructura, más del 50% del financiamiento tiene una tasa de interés del 1% o menos.**

El objetivo del proyecto de Ley que remitimos es establecer el marco jurídico que exprese al Gobierno coreano, proponente del Proyecto, el interés de parte del Paraguay de llevarlo adelante. Esta ley permitirá la realización de los estudios finales de ingeniería, las negociaciones de concesión y contractuales pertinentes, lo que a su vez permitirá a los proponentes realizar las gestiones para el cierre financiero y la consecución de tan anhelado proyecto.

Se trata de crear un marco jurídico y enviar un mensaje de aprobación del proyecto, que vendrá a poner nuevamente a nuestro país en la vanguardia ferroviaria, como en los tiempos en que fue instalado durante el gobierno de Don Carlos Antonio López, al tiempo de contribuir a resolver el ingente problema de la movilidad urbana en Asunción y los departamentos de Cordillera, Central y Paraguarí, dando mano de obra y utilizando nuestra energía eléctrica abundante.

Lo más importante del sistema ferroviario eléctrico es el nuevo eje de inversión privada que se generará en cada municipio, para Asunción, Luque, Areguá, Itauguá, Ypacaraí y sus municipios aledaños marcará un antes y un después, el tren de cercanías ya cuenta la declaración de interés y apoyo municipal, asimismo cuenta con iniciativas importantes de nuevas infraestructuras comerciales, industriales e inmobiliarias, tras la instalación del sistema.

Por todo lo expuesto solicitamos el acompañamiento de los demás colegas para la aprobación del proyecto.

Sin otro particular, aprovechamos la ocasión para saludarlo muy cordialmente.





CONGRESO NACIONAL  
Honorable Cámara de Senadores

LEY N°

QUE ESTABLECE DISPOSICIONES ESPECIALES Y DE FINANCIAMIENTO PARA LA EJECUCIÓN E IMPLEMENTACIÓN DEL PROYECTO “TREN DE CERCANÍAS EN EL TRAMO COMPRENDIDO ENTRE LA CIUDAD DE ASUNCIÓN Y LA CIUDAD DE YPACARAÍ”, A CARGO DEL MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS Y COMUNICACIONES (MOPC) Y LA EMPRESA FERROCARRILES DEL PARAGUAY S.A. (FEPASA); Y SE AUTORIZA LA SUSCRIPCIÓN DEL CONTRATO DE SUBCONCESIÓN RESPECTIVO

EL CONGRESO DE LA NACIÓN PARAGUAYA SANCIONA CON FUERZA DE LEY:

*Art. 1o. - Establécense disposiciones especiales para la implementación del Proyecto “Tren de Cercanías en el tramo comprendido entre la ciudad de Asunción y la ciudad de Ypacaraí”, a cargo del Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones (MOPC) y la Empresa Ferrocarriles del Paraguay S.A. (FEPASA).*

*Art. 2º.- Autorízase al Ministerio de Hacienda a realizar las gestiones correspondientes para el financiamiento del proyecto de “Tren de Cercanías en el tramo comprendido entre la ciudad de Asunción y la ciudad de Ypacaraí”, hasta un monto máximo de trescientos millones de dólares de los Estados Unidos de América (US\$ 300.000.000), cuyo instrumento de crédito para su validez deberá contar con la ratificación del Congreso Nacional.*

*El Ministerio de Hacienda no asumirá en nombre del Estado Paraguayo obligaciones financieras previas mediante la presente ley. Los recursos financieros antes mencionados, serán destinados única y exclusivamente al financiamiento de las obras de construcción e implementación del Proyecto.*

*Art. 3º. – Autorízase al Poder Ejecutivo la constitución de un Fideicomiso de Garantía y Liquidez, a través del Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones (MOPC), quien adoptará el carácter de Fideicomitente y será administrado financieramente por la Agencia Financiera de Desarrollo (AFD), mediante un contrato respectivo, conforme con las normas de derecho privado y la Ley N.º 921/1996 “DE NEGOCIOS FIDUCIARIOS” y su reglamentación.*

*El Fideicomiso administrará todos los recursos generados por el proyecto, así como los recursos establecidos en el Artículo 2º y los que se utilicen para financiar los Pagos por Disponibilidad mencionados en la presente ley.*

*Establécense que los recursos a ser transferidos al Fideicomiso estarán expresamente previstos en el presupuesto del Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones (MOPC), conforme con los periodos anuales que correspondan, y de acuerdo con los pagos que deba hacer el Estado Paraguayo.*

*Para los Pagos por Disponibilidad, el Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones (MOPC), dotará los recursos necesarios al fondo creado en el presente artículo, un año antes de la fecha de vencimiento.*

*El Poder Ejecutivo establecerá los lineamientos generales que regirá al Fideicomiso y los mecanismos de implementación, a través de la reglamentación pertinente de la presente ley.*

*Art. 4º. – Facúltase al Poder Ejecutivo a través del Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones, a suscribir un acuerdo de implementación con el Consorcio*

Juan Carlos Gualesna  
Senador Nacional



CONGRESO NACIONAL  
Honorable Cámara de Senadores

Coreano liderado por KIND a ser conformado y con Ferrocarriles del Paraguay S.A. – concesionaria de los derechos ferroviarios en la República del Paraguay -, en el cual se establezcan los compromisos que asumirán las partes en el marco del proyecto.

Así mismo, facultase a MOPC y FEPASA a suscribir una adenda del contrato marco de concesión del servicio de transporte ferroviario de pasajeros y cargas en Paraguay para la ampliación del plazo de concesión a 40 años a partir de la suscripción de la adenda.

**Art. 5°.** - Autorízase a la Empresa Ferrocarriles del Paraguay S.A. (FEPASA), concesionaria de los derechos ferroviarios en la República del Paraguay, previa conformidad del Consejo Nacional de Empresas Públicas, a suscribir un contrato de subconcesión por un plazo máximo de 40 (cuarenta) años a favor del consorcio Corea del Sur a ser conformado.

Una vez firmados tanto el acuerdo de implementación como el contrato de subconcesión, el consorcio estará obligado a obtener el cierre financiero definitivo para financiar el proyecto en un plazo perentorio y bajo las condiciones que serán establecidas en la reglamentación y en el contrato de subconcesión, respectivamente.

La subconcesión será celebrada con el consorcio y comprenderá únicamente el tramo respectivo entre las ciudades de Asunción e Ypacaraí. El consorcio estará obligado a obtener el financiamiento no cubierto, por el financiamiento que ha de ser gestionado y contraído por el Estado Paraguayo, obligación cuyo incumplimiento deberá preverse la cancelación de la subconcesión.

**Art. 6°.** - En virtud del acuerdo de implementación el Estado Paraguayo a través del Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones (MOPC) proporcionará al Consorcio Pagos por Disponibilidad en dólares de los Estados Unidos de América de acuerdo con los indicadores de calidad, servicio y desempeño, que serán fijados, por el Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones (MOPC) y Ferrocarriles del Paraguay S.A. (FEPASA).

Dichos Pagos por Disponibilidad serán incondicionales e irrevocables una vez que las instituciones mencionadas aprueben el cumplimiento de los indicadores de calidad y servicio.

El Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones (MOPC) y Ferrocarriles del Paraguay S.A. (FEPASA) se comprometen a gestionar en tiempo y forma, conforme a las disposiciones del contrato de subconcesión firmado, las licencias, permisos, habilitaciones y autorizaciones gubernamentales que necesite el consorcio respectivo a ser conformado, sus contratistas, subcontratistas y empleados, siempre que los mismos cumplan con los requisitos legales aplicables.

**Art. 7°.** - Modifícase los artículos 4 y 10 de la ley N° 6084/2018 "Que establece el procedimiento para la rehabilitación del Ferrocarril Presidente Carlos Antonio López y la implementación de su primera etapa como Tren de Cercanía u otro medio masivo de transporte, tramo Asunción - Ypacaraí", los cuales quedarán redactados en los términos siguientes: "**Art. 4°.**- El ancho de superficie utilizada para el efecto previsto en el artículo 1° de esta ley será de catorce (14) metros a cada lado del eje central de la vía del tren y será el Subconcesionario en el proyecto ejecutivo el autorizado a reducir dicha medida por razones técnicas, ambientales o económicas, en resguardo del interés público. En todos los casos, el Subconcesionario adoptará las medidas preventivas de orden técnico que sean necesarias para salvaguardar el patrimonio histórico y cultural reconocido por las normas vigentes, debiendo en todo

Juan Carlos G.  
Senador Nacional



CONGRESO NACIONAL  
Honorable Cámara de Senadores

momento ajustarse a lo establecido en la Ley N.º 5621/16 "Establecimiento de mecanismos y procedimientos para la protección del patrimonio cultural." "Art. 10º.- Los artículos de la presente ley se aplicarán una vez concluido el estudio de factibilidad que analice en forma integral los aspectos técnicos, económicos, financieros, socioambientales y culturales, así como la modalidad de inversión, sea pública, privada o mixta, definiendo que el proyecto es viable y conveniente para el país."

Art. 8º.- El Ministerio Obras Públicas y Comunicaciones (MOPC) y la Empresa Ferrocarriles del Paraguay S.A. (FEPASA), tendrán a su cargo la liberación, adquisición de lastierras, reubicación, compensación y limpieza de las áreas comprendidas para la ejecución del Proyecto, además de las franjas de dominio necesarias, bajo el régimen de expropiación previsto en la Ley N° 6084/2018 "Que establece el procedimiento para la rehabilitación del ferrocarril "Presidente Carlos Antonio López" y la implementación de su primera Etapa como "Tren de Cercanía u otro medio masivo de Transporte", tramo Asunción-Ypacarai".

Este proceso deberá realizarse antes del cierre financiero de acuerdo a lo que se establezca en la reglamentación de la presente ley y las condiciones del acuerdo de implementación. Los recursos necesarios para tal efecto deberán ser proveídos mediante los presupuestos del Ministerio Obras Públicas y Comunicaciones (MOPC) y/o de la Empresa Ferrocarriles del Paraguay S.A.

Art. 9º.- Establécese que el Tren Ligero tendrá derecho preferencial de paso respecto de los peatones y demás vehículos en todas las intersecciones en los términos de los artículos 33 y 62, inciso c), de la Ley N.º 5.016/14 "Nacional de Tránsito y Seguridad Vial", posterior a la firma del contrato de subconcesión.

Art. 10º.- Queda prohibido invadir, ingresar, circular o de cualquier modo obstruir las vías del tren y su circulación en toda su extensión, salvo por la circulación vehicular y peatonal cuando éstas se encuentren expresamente autorizadas en las intersecciones y pasos de nivel debidamente habilitados, una vez que se haya culminado con el proceso de expropiación y liberación de la zona de obra.

Art. 11º.- Reconócese al sector ferroviario como una actividad industrial y de servicios que fomenta el progreso económico y social del país.

La actividad ferroviaria será beneficiada de todos los incentivos previstos en la presente ley y en las demás disposiciones legales que le sean aplicables.

El consorcio respectivo a ser conformado -en el marco de la construcción, operación y mantenimiento del proyecto previsto en la presente Ley- podrá acogerse a los beneficios vigentes contemplados en la Ley N.º 60/1990 "Que aprueba, con modificaciones, el Decreto-Ley N° 27, de fecha 31 de marzo de 1990, "Por el cual se modifica y amplía el Decreto-Ley N° 19, de fecha 28 de Abril de 1989" Que Establece el Régimen de Incentivos Fiscales para la inversión de capital de origen nacional y extranjero", durante el periodo de la subconcesión, siempre que se cumplan con todos los requisitos y condiciones exigidos en las citadas normas.

Art. 12º.- Para la solución de los conflictos que surjan con motivo de la interpretación, ejecución, cumplimiento, desarrollo y/o extinción de los contratos a ser suscritos, en virtud de la presente ley, éstas someterán sus controversias a un arbitraje de derecho, conforme a lo dispuesto al respecto en las regulaciones y al acuerdo de implementación.

Art.- 13º.- Las disposiciones de la presente ley, relativas al Proyecto "Tren de cercanías en el tramo comprendido entre la ciudad de Asunción y la ciudad de Ypacarai" y referidas al consorcio respectivo a ser conformado, deben entenderse, en general, igualmente

Juan Carlos G.  
Senador Nacional

*(Handwritten signatures and initials)*





CONGRESO NACIONAL  
Honorable Cámara de Senadores


aplicables a la o las sociedades que el consorcio constituya en la República del Paraguay, para la ejecución del proyecto.

Art. 14º.- Comuníquese al Poder Ejecutivo

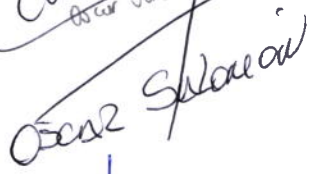
  
R. Friedmann

  
Hermelinda Ortega

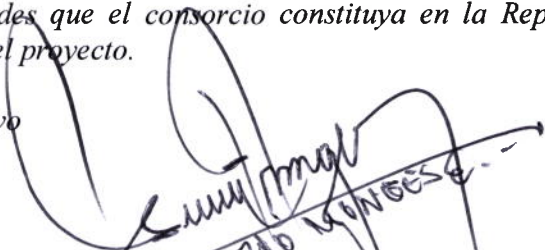
E. Salyn

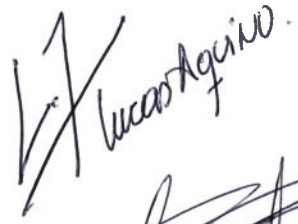
  
R. Retumozo

  
Oscar Zubizar

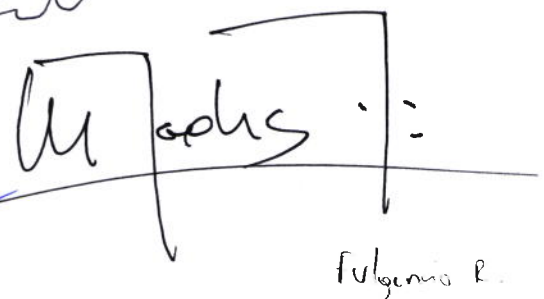
  
Oscar Sotomayor

  
Fulgenio R.

  
JUAN CARLOS GALAVERNA

  
Lucas Aquino

  
Patrick K.

  
Fulgenio R.

Juan Carlos Galaverna  
Senador Nacional