



*Congreso Nacional*  
*H. Cámara de Diputados*

## Segundo Punto

► INFORME FINAL DE TODO EL PROCESO DE INVESTIGACIÓN DEL PROYECTO METROBUS EN EL MARCO DE LA RESOLUCIÓN H. CÁMARA DE DIPUTADOS N° 485/2019, “QUE CREA Y CONFORMA LA COMISIÓN BICAMERAL DE INVESTIGACIÓN, SOBRE LA EJECUCIÓN DEL PROGRAMA DE RECONVERSIÓN DEL CENTRO, MODERNIZACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO METROPOLITANO Y OFICINAS DEL GOBIERNO – PROYECTO METROBUS, CON CARÁCTER TRANSITORIO”, ESTABLECIDO EN LAS DISPOSICIONES DEL ART. 195 DE LA CONSTITUCIÓN NACIONAL Y LA LEY REGLAMENTARIA N° 137/1993”.

► *DECISIÓN:*.....

► *DESTINO:*.....

*Sesquicentenario de la Epopeya Nacional: 1864 - 1870*



## CONGRESO DE LA NACION

### Comisión Bicameral de investigación

*Sobre la Ejecución del Programa de Reconversión del Centro, Modernización del Transporte Público Metropolitano y Oficinas del Gobierno – Proyecto Metrobus, con Carácter Transitorio*

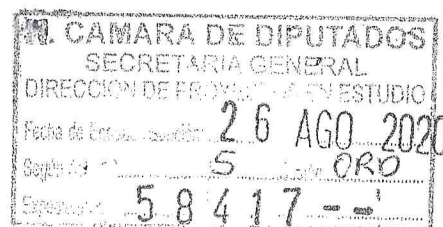
Asunción, 11 de agosto del 2020

Señor Presidente

Diputado Nacional PEDRO ALLIANA

Honorable Cámara de Diputados

E. S. D:



Tengo el agrado dirigirme a Vuestra Honorabilidad como Presidente de la COMISION BICAMERAL DE INVESTIGACION SOBRE LA EJECUCIÓN DEL PROGRAMA DE RECONVERSIÓN DEL CENTRO, MODERNIZACIÓN DEL TRANSPORTE PUBLICO METROPOLITANO Y OFICINAS DEL GOBIERNO – PROYECTO METROBUS, CON CARÁCTER TRANSITORIO, en virtud a lo establecido en el art. 195 de la Constitución Nacional y de la Ley 137/93 “Que reglamenta el artículo 195 de la Constitución Nacional, que instituye las Comisiones Conjuntas de Investigación”, a los efectos de remitir el Informe Final de todo el proceso de investigación del Proyecto Metrobus.

Sin otro particular, hago propicia la ocasión para saludarle con mi mayor respeto y consideración.

  
RAMON ROMERO ROA  
Diputado Nacional  
Presidente

COMISIÓN CÁMARA DE DIPUTADOS  
DIRECCIÓN DE MESA DE ENTRADA  
FECHA DE RECEPCIÓN

DÍA	MES	AÑO
19	Agosto	2020

HORA: 9:35

Raquel Riquelme  
RESPONSABLE

Nota de Presentación 2 Pág.  
Adjunta MM - 1(UN) Pendrive  
Acompaña  
Informe Final Tomo I Desde 01 Hasta 707 - Folio Origen  
Informe Final Tomo II Desde 708 Hasta 1491 - Folio Origen  
Total 1493 Pág.

*Sesquicentenario de la Epopeya Nacional: 1864 - 1870*



CONGRESO DE LA NACIÓN

**Comisión Bicameral de Investigación**

*Sobre la Ejecución del Programa de Reconversión del Centro, Modernización del Transporte Público  
Metropolitano y Oficinas del Gobierno – Proyecto Metrobús, con carácter Transitorio*

---

---

**CAPÍTULO I**  
**RESUMEN EJECUTIVO**





**CONGRESO DE LA NACIÓN**

**Comisión Bicameral de Investigación**

*Sobre la Ejecución del Programa de Reversión del Centro, Modernización del Transporte Público Metropolitano y Oficinas del Gobierno – Proyecto Metrobús, con carácter Transitorio*

---

**1.1 CONSIDERACIONES PRELIMINARES**

La conformación de esta Comisión Bicameral de Investigación ha sido propuesta con la finalidad de realizar un minucioso análisis de las acciones ejecutadas en el marco del Programa de Reversión del Centro, Modernización del Transporte Público Metropolitano y Oficinas del Gobierno, específicamente en lo relacionado al Proyecto Metrobús.

La misma tiene a su cargo investigar la ejecución de dicho programa, teniendo en cuenta los sucesivos acontecimientos acaecidos en el proceso de desarrollo del mismo; que han desembocado en una obra inconclusa y con consecuencias sociales y económicas de significativa importancia para el Estado Paraguayo.

Han sido numerosas las quejas de la ciudadanía afectada a dicha obra bajo diversas situaciones y causas, entre ellas hemos podido verificar el gran conflicto surgido con los frentistas, las caídas en sus ventas, las molestias generadas en el tránsito por la ejecución de las obras, y por la carga económica que han implicado los pagos realizados a lo largo de estos años.

Esta Comisión pretende dilucidar aspectos trascendentales del Programa; a través de la construcción de un análisis claro de los hechos, mediante la recopilación de informes y valoración de los mismos desde un punto de vista objetivo.

Se ha cursado invitación a varias personas cuyo aporte fue valioso en la investigación, asimismo se ha recurrido a distintas fuentes de consulta en los portales oficiales de las Instituciones respectivas y de los distintos medios periodísticos; los cuales han permitido llegar a conclusiones generales y específicas, que luego redundarán en las recomendaciones que serán argumentadas en la parte final del presente informe.



**CONGRESO DE LA NACIÓN**

**Comisión Bicameral de Investigación**

*Sobre la Ejecución del Programa de Reconversión del Centro, Modernización del Transporte Público Metropolitano y Oficinas del Gobierno – Proyecto Metrobús, con carácter Transitorio*

---

**1.2 CONFORMACIÓN DE LA COMISIÓN BICAMERAL DE INVESTIGACIÓN**

Esta Comisión Bicameral de Investigación fue creada conforme a lo dispuesto en la Constitución Nacional en su Artículo 195 y su Ley reglamentaria N° 137/93 “*QUE REGLAMENTA EL ARTÍCULO 195 DE LA CONSTITUCIÓN NACIONAL, QUE INSTITUYE LAS COMISIONES CONJUNTAS DE INVESTIGACIÓN*”, a propuesta de los Senadores Nacionales Carlos Gómez Zelada, Amado Florentín y José Ledesma, a través del Proyecto de Resolución “*POR EL CUAL SE CREA Y CONFORMA LA COMISIÓN BICAMERAL DE INVESTIGACIÓN, DE CARÁCTER TRANSITORIO, DE LA EJECUCIÓN DEL PROGRAMA DE RECONVERSIÓN DEL CENTRO, MODERNIZACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO METROPOLITANO Y OFICINAS DEL GOBIERNO – PROYECTO METROBÚS*”, en fecha 20 de marzo de 2019.

La misma fue tratada en la Sesión Ordinaria de fecha 21 de marzo de 2019 y remitida a consideración de la Honorable Cámara de Diputados a través de la Resolución N° 433/2019 “*POR LA CUAL SE CREA Y CONFORMA LA COMISIÓN BICAMERAL DE INVESTIGACIÓN, SOBRE LA EJECUCIÓN DEL PROGRAMA DE RECONVERSIÓN DEL CENTRO, MODERNIZACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO METROPOLITANO Y OFICINAS DEL GOBIERNO - PROYECTO METROBÚS, CON CARÁCTER TRANSITORIO*”.

En sesión de fecha 27 de marzo de 2019 la Honorable Cámara de Diputados trata la Resolución N° 433/2019 de la Honorable Cámara de Senadores.

Como resultado de este tratamiento, la Honorable Cámara de Diputados emite la Resolución N° 485/2019 “*QUE CREA Y CONFORMA LA COMISIÓN BICAMERAL DE INVESTIGACIÓN, SOBRE LA EJECUCIÓN DEL PROGRAMA DE RECONVERSIÓN DEL CENTRO, MODERNIZACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO METROPOLITANO Y OFICINAS DEL GOBIERNO - PROYECTO METROBÚS, CON CARÁCTER TRANSITORIO*”

Integran la Comisión por un asunto de interés público y amparado en las disposiciones arriba mencionadas, tres representantes de la Cámara de Senadores, designados mediante



CONGRESO DE LA NACIÓN

**Comisión Bicameral de Investigación**

*Sobre la Ejecución del Programa de Reconversión del Centro, Modernización del Transporte Público Metropolitano y Oficinas del Gobierno – Proyecto Metrobús, con carácter Transitorio*

*SOBRE LA EJECUCIÓN DEL PROGRAMA DE RECONVERSIÓN DEL CENTRO, MODERNIZACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO METROPOLITANO Y OFICINAS DEL GOBIERNO – PROYECTO METROBÚS, CON CARÁCTER TRANSITORIO”, y tres representantes de la Cámara de Diputados, designados por Resolución N° 1217 del 3 mayo de 2019 “QUE INTEGRA LA COMISIÓN BICAMERAL DE INVESTIGACIÓN, SOBRE LA EJECUCIÓN DEL PROGRAMA DE RECONVERSIÓN DEL CENTRO, MODERNIZACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO METROPOLITANO Y OFICINAS DEL GOBIERNO – PROYECTO METROBÚS, CON CARÁCTER TRANSITORIO”*

**Integran la Comisión:**

<u><i>Cámara de Diputados</i></u> <u><i>(Resolución N° 1217)</i></u>	<u><i>Cámara de Senadores</i></u> <u><i>(Resolución N° 1438)</i></u>
Dip. Nac. Ramón Romero Roa	Sen. Nac. Enrique Bacchetta
Dip. Nac. Basilio Gustavo Núñez	Sen Nac. Zulma Gómez
Dip. Nac. Edgar Acosta Alcaraz	Sen Nac. Amado Florentín

En fecha 24 de julio de 2019, mediante Resolución N° 781 de la Honorable Cámara de Diputados, se dispone la sustitución del **Diputado Nacional Basilio Gustavo Núñez Giménez**, y se designa como miembro de la Comisión al **Diputado Nacional Hernán David Rivas Román**.

**De común acuerdo entre los miembros se ha conformado la mesa Directiva de la siguiente forma:**

- **Presidente:** Dip. Nac. Ramón Romero Roa.
- **Vicepresidenta:** Sen. Nac. Zulma Gómez .
- **Relator:** Dip. Nac. Edgar Acosta Alcaraz.





**CONGRESO DE LA NACIÓN**

**Comisión Bicameral de Investigación**

*Sobre la Ejecución del Programa de Reconversión del Centro, Modernización del Transporte Público Metropolitano y Oficinas del Gobierno – Proyecto Metrobús, con carácter Transitorio*

---

**Resoluciones de Prórroga**

- Resolución N° 1.300 de la Honorable Cámara de Diputados, de fecha 13 de mayo de 2020, “QUE PRORROGA EL TIEMPO DE DURACIÓN DE LA COMISIÓN BICAMERAL DE INVESTIGACIÓN, SOBRE LA EJECUCIÓN DEL PROGRAMA DE RECONVERSIÓN DEL CENTRO, MODERNIZACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO METROPOLITANO Y OFICINAS DEL GOBIERNO – PROYECTO METROBÚS, CON CARÁCTER TRANSITORIOS”. (60 DÍAS)
- Resolución N° 1.160 de la Honorable Cámara de Diputados, de fecha 11 de diciembre de 2019, “QUE PRORROGA EL TIEMPO DE DURACIÓN DE LA COMISIÓN BICAMERAL DE INVESTIGACIÓN, SOBRE LA EJECUCIÓN DEL PROGRAMA DE RECONVERSIÓN DEL CENTRO, MODERNIZACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO METROPOLITANO Y OFICINAS DEL GOBIERNO – PROYECTO METROBÚS, CON CARÁCTER TRANSITORIO”. (60 DÍAS)
- Resolución N° 888 de la Honorable Cámara de Diputados, de fecha 04 de setiembre de 2019 “QUE PRORROGA EL TIEMPO DE DURACIÓN DE LA COMISIÓN BICAMERAL DE INVESTIGACIÓN, SOBRE LA EJECUCIÓN DEL PROGRAMA DE RECONVERSIÓN DEL CENTRO, MODERNIZACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO METROPOLITANO Y OFICINAS DEL GOBIERNO - PROYECTO DE METROBUS, CON CARÁCTER TRANSITORIO” (60 DIAS)
- Resolución N° 1.190 de la Honorable Cámara de Senadores, de fecha 12 de diciembre de 2019 “POR LA CUAL SE PRORROGA EL TIEMPO DE DURACIÓN DE LA COMISIÓN BICAMERAL DE INVESTIGACIÓN, SOBRE LA EJECUCIÓN DEL PROGRAMA DE RECONVERSIÓN DEL CENTRO, MODERNIZACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO METROPOLITANO Y OFICINAS DEL GOBIERNO - PROYECTO DE METROBUS, CON CARÁCTER TRANSITORIO” (60 DÍAS).
- Resolución N° 808 de la Honorable Cámara de Senadores, de fecha 01 de agosto de 2019 “POR LA CUAL SE PRORROGA EL TIEMPO DE DURACIÓN DE LA COMISIÓN BICAMERAL DE INVESTIGACIÓN, SOBRE LA EJECUCIÓN DEL PROGRAMA DE RECONVERSIÓN DEL CENTRO, MODERNIZACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO METROPOLITANO Y OFICINAS DEL GOBIERNO -



CONGRESO DE LA NACIÓN

**Comisión Bicameral de Investigación**

*Sobre la Ejecución del Programa de Reconversión del Centro, Modernización del Transporte Público Metropolitano y Oficinas del Gobierno – Proyecto Metrobús, con carácter Transitorio*

---

---

**1.3 ESTRUCTURA DEL INFORME**

El presente informe es el resultado de los trabajos realizados por la Comisión Bicameral de Investigación. Desde su constitución, la Comisión se dedicó a coleccionar elementos sobre un asunto de interés público, a fin de realizar un análisis exhaustivo sobre el Programa “*Reconversión Urbana, Modernización del Transporte Público Metropolitano*”, específicamente del PROYECTO METROBÚS, en el marco de contratos firmados con el Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones, cuyas ejecuciones serán detalladas en los siguientes capítulos.

Para tal efecto, se ha procedido a solicitar informes a Instituciones Públicas y empresas del sector privado, vinculadas al proceso, cuyos respaldos documentales obran en este Informe. Asimismo, las Audiencias (presenciales y virtuales) han sido íntegramente grabadas y sus transcripciones forman parte del capítulo respectivo. Se acompañan también los dictámenes, notas, informes; con enfoque y transcripción objetiva en cuanto a su contenido.

Cabe mencionar que el informe se basó en las documentaciones y soportes magnéticos que han sido remitidos desde la Dirección de la Comisión al despacho del Relator.

De las consideraciones que anteceden y luego del desarrollo de cada uno de los capítulos indicados, este trabajo de investigación finalizará con una conclusión y recomendación, que en un siguiente trámite se pondrá a conocimiento de las Cámaras del Congreso Nacional.

Finalmente, se acompañará un anexo digital, con las documentaciones de rigor.



*Seiscentenario de la Epopeya Nacional: 1864 - 1870*



CONGRESO DE LA NACIÓN

## **Comisión Bicameral de Investigación**

*Sobre la Ejecución del Programa de Reconversión del Centro, Modernización del Transporte Público Metropolitano y Oficinas del Gobierno – Proyecto Metrobús, con carácter Transitorio*

---

### **1.4 OBJETIVOS**

El objetivo de la conformación de una Comisión Bicameral es el de investigar cualquier asunto de interés público. En este contexto, se busca desarrollar una investigación profunda sobre **la EJECUCIÓN DEL PROGRAMA DE RECONVERSIÓN DEL CENTRO, MODERNIZACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO METROPOLITANO – PROYECTO METROBÚS.**

Su misión es recolectar informaciones necesarias y diseñar un informe en base a una investigación exhaustiva sobre el caso referido, y contribuir de tal modo a que, si de tal conocimiento derivara en responsabilidades penales o administrativas, se corra traslado a quienes corresponda



CONGRESO DE LA NACIÓN

**Comisión Bicameral de Investigación**

*Sobre la Ejecución del Programa de Reconversión del Centro, Modernización del Transporte Público Metropolitano y Oficinas del Gobierno – Proyecto Metrobús, con carácter Transitorio*

---

**1.5 DESCRIPCIÓN GENERAL DEL PROYECTO METROBÚS**

**Programa “Reconversión Urbana, Modernización del Transporte Público Metropolitano y Oficinas de Gobierno”**

El presente Programa, implementado por el Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones, tuvo como objetivo la rehabilitación y mejoramiento de la infraestructura urbana y del transporte, para contribuir al aumento de la calidad de vida de las poblaciones de las áreas de intervención de sus proyectos.

**Entre sus objetivos específicos se encuentran:**

- La revitalización de la zona portuaria de Asunción, a través del mejoramiento de la infraestructura urbana del Barrio San Jerónimo, de Asunción.
- La renovación y conformación de espacios abiertos de uso público.
- La implementación de vías peatonales y senderos para bicicletas.
- La restauración de edificios de valor histórico.
- El establecimiento progresivo de un sistema de transporte de pasajeros integrado y eficiente para la movilización ordenada, rápida y masiva de la población del Gran Asunción.

El Programa se organizó en dos componentes, o Unidades ejecutoras:

- ✓ Reconversión Urbana (Componente RU)
- ✓ Modernización del Transporte Público de Pasajeros del Área Metropolitana, o Metrobús (Componente BTR).<sup>1</sup>

**PROYECTO METROBÚS**

**Definición:** Sistema tronco alimentado que combina terminales, estaciones, buses de alta complejidad, carriles segregados y exclusivos, planes operacionales flexibles y tecnologías avanzadas.



**CONGRESO DE LA NACIÓN**

**Comisión Bicameral de Investigación**

*Sobre la Ejecución del Programa de Reconversión del Centro, Modernización del Transporte Público Metropolitano y Oficinas del Gobierno – Proyecto Metrobús, con carácter Transitorio*

---

---

**Características del Sistema:**

1. Carriles segregados: carril destinado para el uso exclusivo de los buses, separado de los carriles para el uso del tránsito vehicular.
2. Carriles exclusivos: calles diseñadas para el uso exclusivo de los buses en ciertas arterias de su recorrido.
3. Señal de preferencia para buses: trato preferencial a los buses en las intersecciones.
4. Ordenamiento del tráfico: La segregación de un carril para uso exclusivo de los buses ordena el funcionamiento del tráfico, ya que los vehículos no se ven interferidos en su circulación por los buses y las paradas para subir pasajeros. El ordenamiento permite también mayor fluidez del flujo del tráfico.
5. Buses de alta capacidad: Los buses son articulados y tienen capacidad para transportar a una gran capacidad de pasajeros.
6. Abordo y desabordo simultáneo: Los pasajeros pueden abordar y desaboardar al mismo tiempo en todas las puertas de los buses detenidos en las estaciones.
7. Pagos adelantados: Los pagos de los pasajes se realizan por medios electrónicos con tarjetas que son cargadas en diferentes fuentes.
8. Sistema inclusivo: Las terminales, estaciones y buses son de acceso universal y permite que personas de la tercera edad, con niños pequeños, con capacidades disminuidas puedan utilizar el servicio sin riesgos.
9. Seguridad: Este tipo de buses son conducidos por operadores capacitados, la infraestructura de los buses, estaciones y terminales están construidas con materiales de alta seguridad, las esperas en las estaciones y terminales transcurren en sistemas controlados. Hay cámaras de seguridad en todo el sistema.
10. Red alimentadora: Este sistema cuenta con una red de rutas que lo alimentan con pasajeros provenientes de varios municipios, quienes solo pagan un pasaje para hacer los trasbordos y viajes a sus puntos de destino.
11. Servicios diferenciados: El sistema cuenta con varios servicios diseñados para diferentes





**CONGRESO DE LA NACIÓN**

**Comisión Bicameral de Investigación**

*Sobre la Ejecución del Programa de Reconversión del Centro, Modernización del Transporte Público Metropolitano y Oficinas del Gobierno – Proyecto Metrobús, con carácter Transitorio*

---

12. Cumplimiento de horarios: El sistema funciona en base a horarios de cumplimiento exacto y permite prever el uso del tiempo a los pasajeros.
13. Puntos de parada fijos y con plataforma: Los pasajeros abordan y desabordan en puntos fijos, que son las estaciones y terminales.
14. Carriles de sobrepaso: En algunas estaciones hay carriles de adelantamiento a otros buses del sistema, lo que permite la implementación del servicio expreso y da fluidez al flujo de buses.<sup>2</sup>

**BENEFICIOS DEL SISTEMA**

- **Ahorro de tiempo:**

1. El carril único permite la alta velocidad de los buses, por otro lado, les excluye de los embotellamientos, lo que también facilita el cumplimiento de los horarios previstos. Estos factores permiten a los pasajeros el ahorro de tiempo en sus viajes, lo cual es uno de los principales beneficios del sistema.
2. El sistema permite optar por varias opciones en el recorrido, unos que se trasladan directo de una Terminal a otra sin paradas y otros que paran en más o menos estaciones, siendo siempre las paradas de corto tiempo. Los servicios ofrecen opciones de acuerdo a los puntos y horarios de demanda.
3. Se podrá abordar y desabordar simultáneamente por todas las puertas del bus.

- **Seguridad:**

1. Por tratarse de un sistema con Terminales y Estaciones de Transbordo las esperas transcurren en sitios ordenados, cómodos, controlados y seguros.
2. Esta seguridad continúa en el interior de los buses, porque estarán adecuados para su uso, con materiales apropiados, serán luminosos y contarán con cámaras de seguridad.
3. Quienes mejor se beneficiarán son los niños y niñas y las mujeres puesto que, como los espacios serán controlados, tendrán menos exposición a situaciones de violencia.



CONGRESO DE LA NACIÓN

**Comisión Bicameral de Investigación**

*Sobre la Ejecución del Programa de Reconversión del Centro, Modernización del Transporte Público Metropolitano y Oficinas del Gobierno – Proyecto Metrobús, con carácter Transitorio*

---

---

4. Establecimiento de horarios descongestionados entre los tiempos de entrada y salida laboral, lo cual permitirá que ancianos, niños y personas con capacidades disminuidas puedan viajar con mayor comodidad.

- **Reducción de accidentes:** El sistema reduce la cantidad de accidentes por dos motivos:

1) tiene operación más controlada, con algunas líneas en carriles exclusivos con menor riesgo de accidentes, y

2) con menores tiempos de viaje, las personas se quedan por menos tiempo expuestas al riesgo de accidentes.

- **Ordenamiento del tráfico:** El espacio del corredor central tendrá un diseño funcional para un mejor uso vial, con una vía diferenciada para los buses y dos para uso vehicular, en ambos sentidos. Los cruces con los vehículos serán preferenciales para los buses; y las franjas y espacios de uso peatonal tendrán mayor relevancia en el espacio urbano. Por otro lado, el servicio reemplaza a las otras líneas de transporte del carril, lo que ayudará notablemente al orden vehicular del carril.
- **Descongestionamiento vehicular:** Mayor cantidad de personas viajarán en el transporte público, se espera que automovilistas a dejen sus vehículos en casa o en las cercanías de las Estaciones y cambien de modo de locomoción para llegar a sus puntos de llegada.
- **Ahorro de dinero para automovilistas que opten por el sistema:** Quienes decidan dejar sus vehículos en casa para usar el sistema verán disminuidos sus costos de transporte.
- **Valoración inmobiliaria:** Los terrenos directamente afectados por el trayecto Metrobús y los de las zonas de las cercanías serán valorizados en su valor inmobiliario.
- **Para el erario público:** Los costos de construcción y puesta en operación de un sistema de BRT son más reducidos que los de un metro o un mono riel (por ejemplo), además pueden transportar la misma o mayor cantidad de pasajeros.
- **Parte de un sistema integral:** En un futuro se piensa confluir en la zona de la





CONGRESO DE LA NACIÓN

**Comisión Bicameral de Investigación**

*Sobre la Ejecución del Programa de Reversión del Centro, Modernización del Transporte Público Metropolitano y Oficinas del Gobierno – Proyecto Metrobús, con carácter Transitorio*

---

(proyectos que están en elaboración). Forma parte de un sistema integral de transporte metropolitano.

- **Conductores capacitados:** Quienes conduzcan los buses deberán capacitarse y adiestrarse en el manejo de las máquinas. Otra ventaja radica en que los conductores solo conducirán, no tendrán que gestionar el cobro de pasajes.
- **Genera demanda de puestos de trabajo:** Se estima que la operación del Metrobús demande cerca de 1500 puestos de trabajo; actualmente son aproximadamente 900 los choferes que trabajan en el corredor del futuro sistema.
- **Accesibilidad:** El sistema permitirá que el transporte público sea accesible para la mayor cantidad de viajeros. Abordarán a los buses obreros, profesionales y funcionarios, provenientes de ciudades del Gran Asunción con transbordo libre, pagando un solo pasaje.
- **Sistema inclusivo:** Las Estaciones y Terminales tendrán rampas de acceso universal y los buses estarán preparados para recibir a personas con diferentes capacidades físicas.
- **Orden en los trasbordos:** El sistema permite a los pasajeros aborden o desaborden simultáneamente por todas las puertas del bus.
- **Reducción de impactos ambientales:** La eliminación del uso de combustibles fósiles, la nula emisión de gases tóxicos, la utilización de energía renovable, la reducción radical de ruidos y el uso de buses nuevos son los principales beneficios ambientales que aportará el sistema.
- **Apoyo a la movilidad alternativa:** La facilidad de los trasbordos en las Estaciones favorecerá el uso de movilidades alternativas. La transformación urbana que habrá en el corredor del sistema, permitirá el desarrollo de proyectos para bicisendas.
- **Liberación de espacios públicos:** El reordenamiento del espacio de la vía pública liberará las veredas de usos comerciales y de estacionamiento. El área peatonal gana relevancia.
- **Desarrollo de la cultura urbana:** Los cambios sentidos con la calidad del servicio del transporte público como la puntualidad, la compra adelantada de pasajes, el respeto a las señales y las filas y el cumplimiento de hábitos de salubridad entre otros, hará que los pasajeros mejoren sus conductas de convivencia. Desde el interior de los



CONGRESO DE LA NACIÓN

**Comisión Bicameral de Investigación**

*Sobre la Ejecución del Programa de Reversión del Centro, Modernización del Transporte Público Metropolitano y Oficinas del Gobierno – Proyecto Metrobús, con carácter Transitorio*

---

público, a partir de la superación de hábitos negativos como estacionar en las veredas o no respetar las franjas peatonales. A lo que se puede sumar la inclusión de sendas para otras locomociones.

- **Autoestima ciudadana:** El uso del sistema mejorará la autoestima de sus usuarios, quienes reconocerán que a partir de la diferencia en el trato y en el servicio, son sujetos de merecida dignidad. Esto también fortalecerá la capacidad crítica ciudadana para exigir mejoras permanentes en el servicio.<sup>3</sup>

ANTECEDENTES

Entre los años 1.998 y 2.000 se desarrolló el “Estudio de Observación acerca de la Planificación del Transporte Urbano en el Área Metropolitana de Asunción”, el cual, entre sus recomendaciones planteaba la necesidad de una reforma institucional en la administración del sistema de transporte metropolitano y de una política de prioridad al transporte público.

Este estudio reunió las propuestas e indicaciones de varios trabajos previos y particularmente los del Plan Maestro de Transporte, elaborado en el año 1.984 y el Plan de Desarrollo Urbano Ambiental, desarrollado en el año 1.993.

En el año 1.995 se diseñó la Estrategia de Movilidad Urbana, en el marco del Plan de Desarrollo Urbano Ambiental de Asunción, proyecto de transporte que derivó en el llamado Plan CETA/98. En ese contexto fue cuando, por primera vez, se planteó el proyecto del "Eje troncal de Eusebio Ayala", que, con los aportes de las diferentes administraciones, terminó concretándose en el proyecto Metrobús.

En ese marco, en el año 2011 fueron contratados estudios para la estructuración técnica, legal, financiera, social, urbanística, institucional y de sostenibilidad ambiental de un sistema de transporte integrado de carril exclusivo o BRT. En el proceso surgieron obstáculos de carácter social, urbano y político que hicieron necesaria la revisión del trazado original para identificar alternativas. También se hizo necesaria la elaboración de estudios complementarios de demanda para revisar y actualizar el diseño operativo y una revisión y ajustes al presupuesto con parámetros del año 2.015.<sup>4</sup>



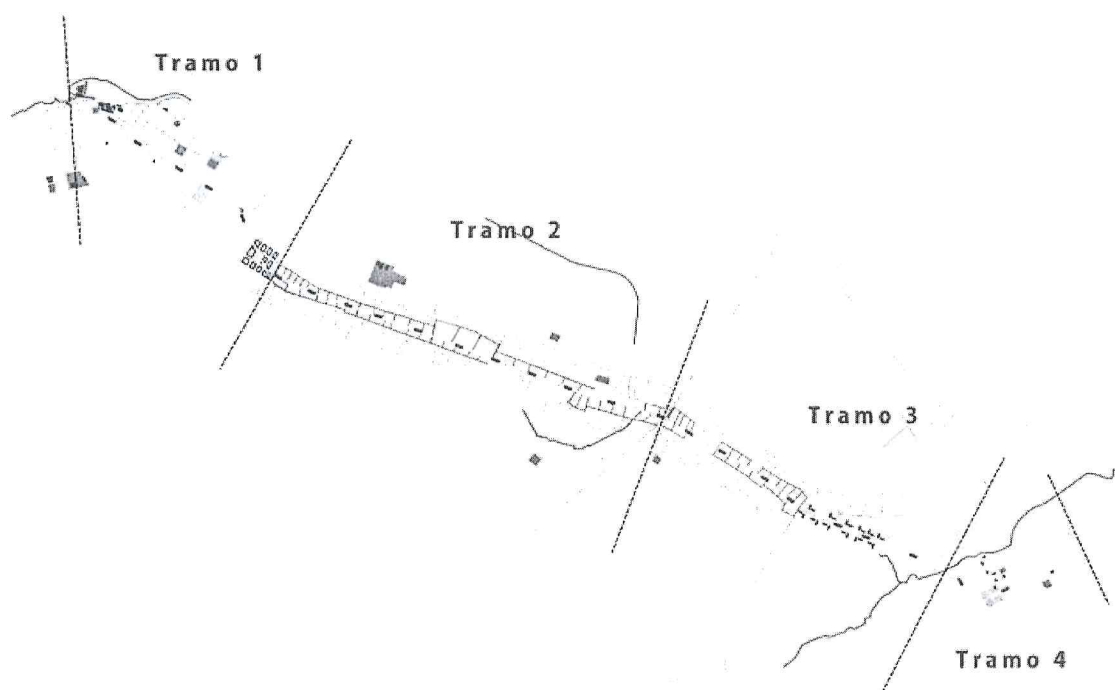
CONGRESO DE LA NACIÓN

**Comisión Bicameral de Investigación**

*Sobre la Ejecución del Programa de Reconversión del Centro, Modernización del Transporte Público Metropolitano y Oficinas del Gobierno – Proyecto Metrobús, con carácter Transitorio*

---

TRAMOS



La construcción se ha dividido en tres tramos:

- **Tramo 1**: se inicia en la terminal de Asunción (zona portuaria), atraviesa el microcentro de Asunción y termina en la intersección de la Avda. Silvio Pettirossi y Avda. Eusebio Ayala.
- **Tramo 2**: se extiende desde las Avdas. Silvio Pettirossi y Eusebio Ayala, en toda su extensión en el municipio de Asunción hasta la Avda. Mme Lynch (Calle Última).
- **Tramo 3**: sobre la Ruta Nacional nro. 2 Mcal. Estigarribia, desde la Avda. Mme. Lynch (Calle Última) en el municipio de Fernando de la Mora, hasta su intersección con la Avda. Del Agrónomo, en el municipio de San Lorenzo.
- **Tramo 4**: desde la intersección de la Ruta 2, con la Avda. Del Agrónomo, hasta la Terminal de la ciudad de San Lorenzo.



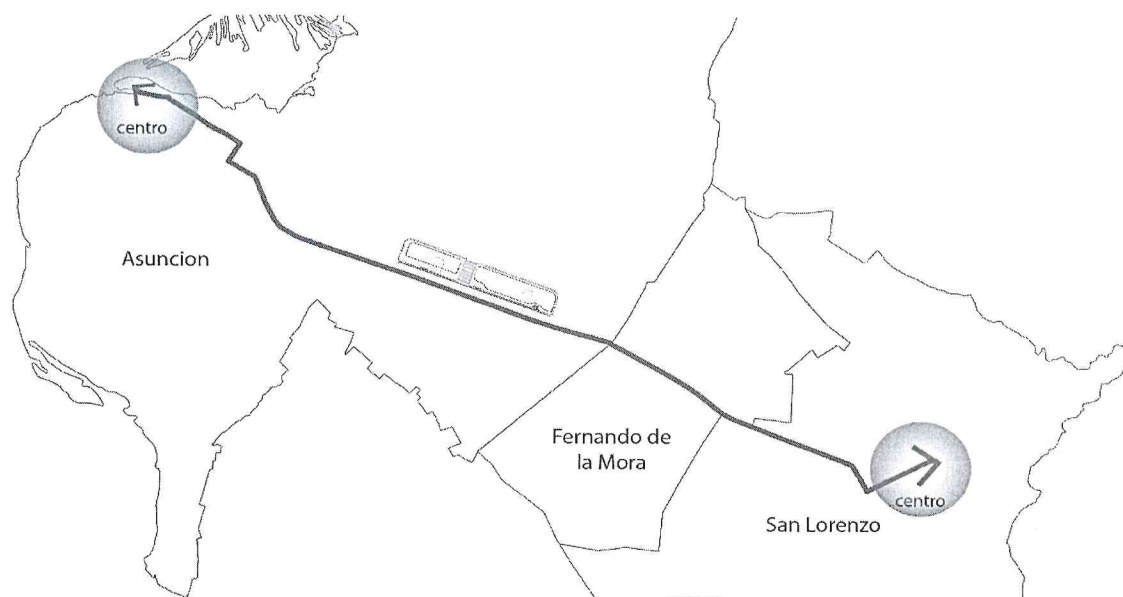


CONGRESO DE LA NACIÓN

**Comisión Bicameral de Investigación**

*Sobre la Ejecución del Programa de Reconversión del Centro, Modernización del Transporte Público Metropolitano y Oficinas del Gobierno – Proyecto Metrobús, con carácter Transitorio*

---



5

**OBRAS QUE IMPLICA LA CONSTRUCCIÓN DEL SISTEMA BTR**

- Construcción de 18,5 kilómetros de corredores segregados.
- Redes de servicios básicos.
- Construcción del corredor troncal.
- Construcción de redes pluviales.
- Adecuación de toda la red de vías alimentadoras garantizando su operación en todo tiempo.
- Diseño y construcción de 3 patios y dos estaciones Terminales en Asunción y en San Lorenzo; acceso al sistema; diseño y construcción de 26 estaciones en el sistema troncal; señalética y sistemas de comunicación con los usuarios; provisión e instalación de señalética en las estaciones y paradas del sistema; sistema de semaforización conectado al centro de control; mejora del ambiente urbano; todo el corredor de Metrobús aportará a los municipios espacios paisajísticos con corredores verdes, obras de mejoramiento urbanístico.



**CONGRESO DE LA NACIÓN**

**Comisión Bicameral de Investigación**

*Sobre la Ejecución del Programa de Reconversión del Centro, Modernización del Transporte Público Metropolitano y Oficinas del Gobierno – Proyecto Metrobús, con carácter Transitorio*

---

**FINANCIAMIENTO**

El Programa RU/BTR se halla financiado con fondos provenientes de préstamos del Banco Interamericano de Desarrollo (BID), del convenio OFID (Fondo OPEP para el Desarrollo Internacional) y de contrapartida local.

Convenios de préstamos BID afectados al Programa, aprobados por Ley N° 5133 de fecha 24 de diciembre de 2013.

- N° 2419/OC-PR, del 9 de octubre de 2010, por USD 47.000.000 (cuarenta y siete millones de dólares estadounidenses); y
- N° 2420/BL-PR, del 9 de octubre de 2010, por USD 78.000.000 (setenta y ocho millones de dólares estadounidenses).
- **Cofinanciamiento de la contrapartida local, Convenio OFID 1386 P**, del 25 de marzo de 2011, por USD 19.000.000 (diecinueve millones de dólares estadounidenses), aprobado por la Ley N° 5.133 del 24 de diciembre de 2013.
- **Aporte local** USD 16.000.000 (diez y seis millones de dólares estadounidenses)
- **Total financiamiento** USD 160.000.000 (ciento sesenta millones de dólares estadounidenses).

**INCREMENTOS**

- El primer aumento fue de USD 55.000.000 (cincuenta y cinco millones de dólares estadounidenses), de fuente local y se realizó conforme lo habilita el Art. 7 de la Ley 5133/13 “Que aprueba los Contratos de Préstamos Nos. 2419/OC-PR por USD 47.000.000 (dólares de los Estados Unidos de América cuarenta y siete millones) y 2420/BL-PR por USD 78.000.000 (dólares de los Estados Unidos de América setenta y ocho millones), suscritos con el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), el 9 de octubre de 2010, modificados por contrato modificatorio N° 1 del 18 de mayo de 2011; y el convenio de préstamo N° 1386, suscrito con el Fondo de la Organización de los Países Exportadores de Petróleo para el Desarrollo Internacional (OFID), el 25 de marzo de 2011, por USD 19.000.000 (dólares de los Estados Unidos de América





CONGRESO DE LA NACIÓN

**Comisión Bicameral de Investigación**

*Sobre la Ejecución del Programa de Reconversión del Centro, Modernización del Transporte Público Metropolitano y Oficinas del Gobierno – Proyecto Metrobús, con carácter Transitorio*

estará a cargo del Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones (MOPC); y amplía el Presupuesto General de la Nación para el ejercicio fiscal 2013, aprobado por la Ley N° 4848 del 2 de enero de 2013” (sic).

- El segundo aumento, según préstamo BID 2420-1, de USD 18.000.000 (dieciocho millones de dólares estadounidenses) y USD 126.837.510 (ciento veintiséis millones ochocientos treinta y siete mil quinientos diez dólares estadounidenses) de fuente local. Este aumento fue realizado para la construcción de las Oficinas de Gobierno y Áreas comunes del puerto de la ciudad de Asunción.

De esta manera, el financiamiento total o final del Programa a la fecha asciende a USD 359.837.510 (trescientos cincuenta y nueve millones ochocientos treinta y siete mil quinientos diez dólares estadounidenses).

<b>Financiación del Programa RU/BTR</b>						
<b>Cuadro de Costo</b>	<b>Fuente de financiación – En USD</b>					<b>Total</b>
	<b>BID</b>			<b>OFID</b>	<b>Aporte local</b>	
	<b>2419</b>	<b>2420</b>	<b>2420-1</b>	<b>1386P</b>		
Ley de préstamo	47.000.000	78.000.000	-	19.000.000	16.000.000	160.000.000
1er. aumento	-	-	-	-	55.000.000	55.000.000
2do. aumento	-	-	18.000.000	-	126.837.510	144.837.510
<b>Total</b>	<b>47.000.000</b>	<b>78.000.000</b>	<b>18.000.000</b>	<b>19.000.000</b>	<b>197.837.510</b>	<b>359.837.510</b>
Componente RU	9.888.000	12.302.000	18.000.000	4.000.000	133.062.506	177.252.506
Componente BTR	23.950.000	65.150.000	-	15.000.000	58.801.000	162.901.000
Administración	8.681.608	366.000	-	-	1.306.394	10.354.002
Auditoría	-	182.000	-	-	27.610	209.610
Imprevistos	-	-	-	-	4.180.000	4.180.000
FAPEP	4.480.392	-	-	-	460.000	4.940.392
<b>Total</b>	<b>47.000.000</b>	<b>78.000.000</b>	<b>18.000.000</b>	<b>19.000.000</b>	<b>197.837.510</b>	<b>359.837.510</b>

Fuente: Coordinación de Planificación y Monitoreo – Programa RU/BTR.

*Sesquicentenario de la Epopeya Nacional: 1864 - 1870*



## CONGRESO DE LA NACION

### Comisión Bicameral de Investigación

*Sobre la Ejecución del Programa de Reconversión del Centro, Modernización del Transporte Público Metropolitano y Oficinas del Gobierno - Proyecto Metrobús, con Carácter Transitorio*

#### DICTAMEN FINAL DEL DIP. NAC. RAMÓN ROMERO ROA

Esta Comisión Bicameral de Investigación establecida conforme las disposiciones de la Constitución Nacional en su art. 195 y su ley reglamentaria No 137/93, ha realizado investigaciones y diligencias cumpliendo el mandato de ambas Cámaras del Congreso Nacional, fundadas en las atribuciones y competencias otorgadas.

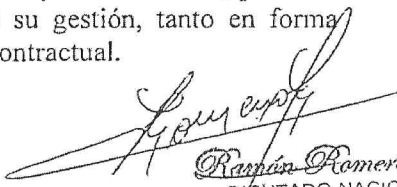
Se han realizado varias diligencias y pedidos de informes a instituciones públicas, privadas, así como a organismos como el Banco Interamericano de Desarrollo, también fueron llamados a comparecer para declaración informativa a varios funcionarios públicos, ex funcionarios, autoridades y ex autoridades del MOPC y otras Instituciones, así como a frentistas y otras personas.

Este dictamen es realizado a partir de las documentaciones recibidas, testimonios y las investigaciones abordadas por la CBI según los resultados encontrados, y cuyo sustento documental se acompañan.

El Programa RU/BTR tuvo por finalidad la rehabilitación y mejoramiento de la infraestructura urbana y de transporte para el aumento de la calidad de vida de la población. Sus objetivos principales fueron: a) la revitalización de la zona de Asunción (Proyecto RU); y b) el establecimiento progresivo de un sistema de transporte integrado y eficiente (Proyecto BTR). Para esta CBI estas finalidades y objetivos no han cumplido su cometido, teniendo en cuenta la suspensión de las obras.

Su administración y coordinación tuvo como responsable al Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones (MOPC), a través de su Unidad Ejecutora de Proyecto.

Para esta CBI, el (BTR) más conocido como Proyecto Metrobús, presentó serias desprolijidades en todo el proceso de su gestión, tanto en forma previa como en el transcurso de su ejecución contractual.

  
Ramón Romero Roa  
DIPUTADO NACIONAL



*Sesquicentenario de la Epopeya Nacional: 1864 - 1870*



## CONGRESO DE LA NACION

### Comisión Bicameral de Investigación

*Sobre la Ejecución del Programa de Reconversión del Centro, Modernización del Transporte Público Metropolitano y Oficinas del Gobierno - Proyecto Metrobús, con Carácter Transitorio*

Hemos constatado que la liberación de la Franja de Dominio, constituyó uno de los problemas medulares, y obstáculo para avanzar según el cronograma establecido originalmente. La falta de Liberación de Franja de Dominio (LFD), y la autorización para el orden de inicio de los trabajos en esas condiciones, generó retrasos significativos en el avance del corredor central.

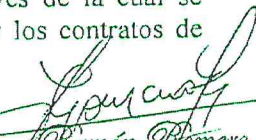
De acuerdo al Informe de Intervención realizado por el MOPC, que obra en este informe, la insuficiente infraestructura del sistema de desagüe pluvial construido por Mota-Engil en el tramo 3, fue otra situación detectada.

De manera muy particular los frentistas del tramo 2 y 3 que se vieron afectados, con todo lo que implicó en su ejecución.

Debido a la complejidad en la ejecución y puesta en marcha de todo lo que significó el Proyecto Metrobús, en el marco de su Proceso licitatorio, para la conformación de las bases y condiciones y, en forma posterior a la adjudicación y firma de Contrato, enumeramos los principales hallazgos en sus diferentes etapas:

#### ETAPA PRELICITATORIA:

1. En el año 2011 siendo Ministro de Obras Publicas Enrique Salyn Buzarquis plantea al Congreso Nacional la aprobación de la ley de préstamo, con el agregado del transporte eléctrico. La aprobación del préstamo se lleva a cabo en el año 2013, con la Ley 5133/13 de fecha 24 de diciembre del 2013 durante el Gobierno del Presidente Horacio Cartes, siendo Ministro de Obras Publicas el Economista Ramón Jiménez Gaona. En marzo del año 2016, se adjudica y se firma el contrato con la Empresa Mota Engil de Portugal.
2. Entre los antecedentes de esta investigación, se ha visualizado una Nota del MOPC N° 497/2016 de fecha 25 de mayo de 2016, firmada por el ex Ministro Ramón Jimenez Gaona a través de la cual se remitió información referente a la Ley N° 5133 y los contratos de

  
Ramón Romero Roa  
DIPUTADO NACIONAL

*Sesquicentenario de la Epopeya Nacional: 1864 - 1870*

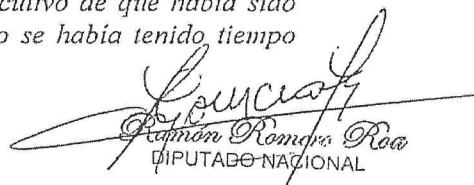


**CONGRESO DE LA NACION**  
**Comisión Bicameral de Investigación**

*Sobre la Ejecución del Programa de Reversión del Centro, Modernización del Transporte Público Metropolitano y Oficinas del Gobierno – Proyecto Metrobús, con Carácter Transitorio*

---

- préstamo 2419/OC – PR y 2420/BL-PR. Se pudo verificar el “Detalle de consulta ciudadana realizada” (ver págs. 6, 7 y 8 del informe indicado), que la PRIMERA RONDA DE REUNIONES fue llevada adelante con los frentistas del corredor de los tramos 2 y 3, en los meses de octubre y noviembre de 2015, y que entre los TEMAS DE MAYOR PREOCUPACIÓN (labradas por ACTA) se encuentra ya señalado el problema con los FRENTISTAS del caso de la década del 80.
3. El Contrato N° 276/2015 “Servicios de Consultoría para estudios prediales y de catastro” a cargo del Consorcio CC (Caem Comycsa) debía proveer “de la documentación necesaria que le permita tener el derecho de ocupación, posesión y dominio de la parte de los inmuebles y mejoras afectadas por las obras ...”. En sus informes mensuales N° 1, 2, 3 y 4 correspondientes a los meses de enero a abril de 2016 se constata que la definición clara de los criterios a ser adoptados constituía una inquietud puesta a conocimiento del MOPC, así como la necesidad de “adoptar nuevos criterios de indemnización y expropiación, con nuevas afectaciones, las cuales no se encontraban previstas inicialmente”. En fecha 06 de febrero de 2017 se firma la adenda que modifica el alcance del contrato inicial focalizándolo en el tramo 3. En el informe final de CC no figura mención alguna sobre la problemática de los años 80 e informa que son solamente 21 los inmuebles afectados en cuestión y entregan las carpetas correspondientes.
4. Es importante resaltar lo manifestado en fecha 03 de julio de 2019, cuando el Ing. José Tomás Rivarola compareció ante la CBI en donde expresó que el trabajo concreto para la confección de los pliegos de bases y condiciones del llamado a licitación se realizó en el año 2014, y que dicho proceso tuvo una particularidad, “y es que a pesar de que se contó con el proyecto ejecutivo de que había sido diseñado en la administración anterior, no se había tenido tiempo

  
Ramón Romero Roca  
DIPUTADO NACIONAL



*Sesquicentenario de la Epopeya Nacional: 1864 - 1870*



## CONGRESO DE LA NACION

### Comisión Bicameral de Investigación

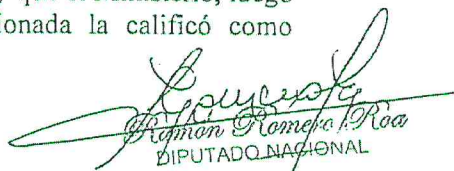
*Sobre la Ejecución del Programa de Reconversión del Centro, Modernización del Transporte Público Metropolitano y Oficinas del Gobierno - Proyecto Metrobús, con Carácter Transitorio*

---

*por parte de la administración de hacer una revisión profunda de ese pliego, que se había detectado algunos problemas cuando se hicieron los análisis y entonces se decide utilizar un mecanismo del Banco Interamericano de Desarrollo, que como ustedes saben en la ley de préstamos señala que los procedimientos de licitación y de contratación que se tiene que seguir son los establecidos por políticas del BID y el Banco sugiere de hacer una licitación de diseño y obras”.*

En otro momento el Ing. manifestó que *“efectivamente en el año 2016, a posteriori de la firma del contrato, y antes del inicio de las obras el MOPC decide un cambio en el proyecto muy significativo”*. Luego, al ser consultado por los miembros de la CBI si para realizar esas modificaciones se contrató consultoría y como fue que se decidió hacer todo eso, el Ing. respondió: *“la propia empresa Mota Engil, era la que tenía la responsabilidad del diseño de ese trabajo y esa es la justificación técnica de esa decisión”*. Este proceso fue verificado y aprobado por la Fiscalización y la Supervisión en sus aspectos técnicos, contando con una No Objeción del BID.

5. La Auditoría del BID - MICI resaltó dos aspectos principales encontrados. En primer lugar, no fue hasta 2016 que se identificó como población mayoritaria afectada los comerciantes formales, los cuales constituyen 6 veces más que los informales. Al respecto, el MICI consideró que la ausencia de un estudio de línea de base desde las etapas iniciales del Proyecto, generó que por 6 años el enfoque de los potenciales impactos del Metrobús girara únicamente en torno a los ocupantes informales del espacio público.
6. El pago efectuado por el MOPC a las consultorías contratadas para los estudios de factibilidad, diseño, catastro, impactos sociales, económicos, etc; ha significado que las mismas han presentado sus trabajos en el tiempo y la forma solicitada, y que el Ministerio, luego de un control a la información proporcionada la calificó como necesaria y eficiente.

  
Ramón Romero Roca  
DIPUTADO NACIONAL



*Sesquicentenario de la Epopeya Nacional: 1864 - 1870*



## CONGRESO DE LA NACION

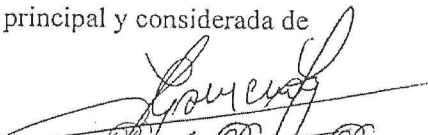
### Comisión Bicameral de Investigación

*Sobre la Ejecución del Programa de Reversión del Centro, Modernización del Transporte Público Metropolitano y Oficinas del Gobierno - Proyecto Metrobús, con Carácter Transitorio*

---

#### EJECUCIÓN CONTRACTUAL

7. La adjudicación de los tramos 2 y 3 del corredor central a la Empresa Mota Engil, después de la firma de contrato, resalta el inmediato acuerdo para convenios de modificación.
8. De la observación de los antecedentes, esta CBI pudo verificar en el Punto V del Acta de Entendimiento, que pese a la orden de inicio de ejecución de las obras del Metrobús en el tramo 2, la Municipalidad de Asunción no ha otorgado los permisos de construcción necesarios, principalmente por responsabilidad del contratista al no habilitar los desvíos operativos. Fue por ello que no se ha tenido acceso a los Lugares de las Obras (Punto V del Acta de Entendimiento del 23/10/18).
9. La Franja de Dominio no ha sido liberada en su totalidad, lo cual impactó con problemas de orden social, operativo y económicos.
10. La Orden de Inicio de obra, otorgada por el MOPC en fecha 26/08/2016 y firmada por el Ing. José Tomás Rivarola, Coordinador BTR afirmó expresamente haber cumplido lo establecido en la cláusula 8.1 inc c) de las Condiciones Generales del Contrato, que dispone: *"salvo en los casos especificados en los Datos del Contrato, el efectivo acceso y posesión del Sitio de la Obra debe ser entregada al CONTRATISTA junto con los permisos, de acuerdo con el inciso (a) de la Subcláusula 1.13 (Cumplimiento de Legislación), tal como se requiere para el inicio de las Obras"*. No fue constatada en forma documental reclamo alguno sobre la franja de dominio y los informes existentes de catastro no reflejaban esa situación.
11. A través de la adenda al Contrato N°4 ha sido incluida la ZANJA TÉCNICA, obra no prevista en el contrato principal y considerada de

  
Edmundo Roberto Roca  
DIPUTADO NACIONAL

*Sesquicentenario de la Epopeya Nacional: 1864 - 1870*



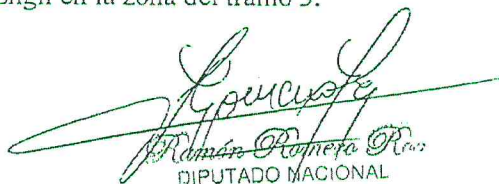
## CONGRESO DE LA NACION

### Comisión Bicameral de Investigación

*Sobre la Ejecución del Programa de Reconversión del Centro, Modernización del Transporte Público Metropolitano y Oficinas del Gobierno - Proyecto Metrobús, con Carácter Transitorio*

importancia imprescindible en la ejecución del proyecto. Esta CBI cree oportuno deslindar las responsabilidades que rodearon tal circunstancia, para la toma de dicha decisión, en forma posterior al llamado a Contratación, adjudicación y firma del Contrato con la Firma Mota Engil.

12. En el convenio modificatorio 4 al Contrato N°100 suscripto con la firma MOTA ENGIL, se verifican las configuraciones de sumas globales no así los precios unitarios en detalle. No queda claro para esta CBI cuál fue el criterio adoptado por el MOPC para las certificaciones de obras y los pagos correspondientes en los casos de cumplimientos de metas parciales.
13. Esta CBI ha visualizado en las Notas de "NO OBJECCIÓN" del BID que las mismas refieren a su adecuación a los procedimientos establecidos por sus políticas.
14. El Proceso de aprobación del Convenio Modificatorio N° 4, causó el aumento del Contrato de la Empresa Mota Engil por el 34 %.
15. El MOPC informó a través de su Nota N° 918 de fecha 22/07/2020, que existió un Subcontratista (que más tarde fue excluido por addenda), mientras que MOTA ENGIL en sus dos notas presentadas ante la CBI afirmó la existencia de más empresas subcontratadas. No se han verificado los documentos legales que avalen las autorizaciones por parte del MOPC de los subcontratistas nominados por la Empresa Mota Engil.
16. De acuerdo a lo constatado por el Informe de Intervención del MOPC, existió una insuficiente infraestructura del sistema de desagüe pluvial construido por Mota Engil en la zona del tramo 3.

  
Ramón Ramírez  
DIPUTADO NACIONAL

*Sesquicentenario de la Epopeya Nacional: 1864 - 1870*



**CONGRESO DE LA NACION**

**Comisión Bicameral de Investigación**

*Sobre la Ejecución del Programa de Reversión del Centro, Modernización del Transporte Público Metropolitano y Oficinas del Gobierno - Proyecto Metrobús, con Carácter Transitorio*

- 17. El plazo de entrega para el diseño final del proyecto fue ampliado con la inclusión de la zanja técnica, lo cual implicó un cambio en la operatividad de la ejecución de todo el proyecto.
- 18. El ítem de la zanja técnica ha sido incluida inicialmente utilizando el concepto de gastos de contingencia. Posteriormente fue formalizado en el Convenio Modificatorio N° 4.
- 19. La diferencia existente entre los avances físico financiero ejecutado y previsto generó el incumplimiento del programa.
- 20. En fecha 20 de octubre de 2018 las obras del Metrobús fueron suspendidas y todos los trabajos desarrollados a continuación fueron ejecutados sin el acompañamiento de la Fiscalización por impedimento del Contratista; estos datos han sido corroborados a través del Informe de la Fiscalizadora Consorcio Tyspa - Incosa Ingeneg. Para esta CBI esta circunstancia deberá ser investigada en cuanto a los motivos que tuvo la Contratista para impedir a la Fiscalizadora entrar al lugar de obras.
- 21. Según el informe Técnico del Ing. Supervisor de Obras Eligio Pappalardo, presentado en fecha 25 de junio de 2020, el porcentaje real ejecutado por la firma Mota Engil por los trabajos parciales en el tramo 3, rehabilitación de los desvíos operativos en el sub tramo 2.4 del tramo 2, e incluyendo los trabajos contemplados en el acta de entendimiento de fecha 23 de octubre de 2018 es de 38,08 %.
- 22. La ejecución del Programa al 31-07-2018 correspondiente al Cuadro de Costos Resumido del SEPA (Sistema de Ejecución del Plan de Adquisiciones, era de:

**PROGRAMACIÓN**

EDT	Componentes	BID	OFID	Contrapartida	TOTAL	%
-----	-------------	-----	------	---------------	-------	---

Ramón Ramírez Páez  
DIPUTADO NACIONAL



*Sesquicentenario de la Epopeya Nacional: 1864 - 1870*



**CONGRESO DE LA NACION**

**Comisión Bicameral de Investigación**

*Sobre la Ejecución del Programa de Reconversión del Centro, Modernización del Transporte Público Metropolitano y Oficinas del Gobierno – Proyecto Metrobús, con Carácter Transitorio*

EDT	Componentes	BID	OFID	Contrapartida Local	TOTAL	%
1	Componente RU	37.384.067	4.000.000	121.331.141	162.715.208	51,96%
2	Componente BTR	70.018.831	12.785.494	55.701.896	138.506.222	44,23%
3	Administración	6.599.766	0	960.986	7.560.752	2,41%
4	Auditoria y Evaluación	149.538	0	25.318	174.856	0,06%
5	Imprevistos	0	0	4.180.000	4.180.000	1,33%
6	FAPEP	0	0	0	0	0,00%
<b>TOTAL</b>		<b>114.152.202</b>	<b>16.785.494</b>	<b>182.199.341</b>	<b>313.137.037</b>	<b>100,00%</b>
		79,83%	88,34%	92,12%	87,03%	

Esta es una fotografía al momento mencionado de todos los componentes del Programa.

**23.RESUMEN DE PAGOS A MOTA – ENGIL**

Acorde a los datos de la Coordinación de Administración y Finanzas de la Unidad Ejecutora del MOPC, hasta el año 2019, el total desembolsado a Mota Engil fue de:

  
 Ramón Rapero Roa  
 DIPUTADO NACIONAL

*Sesquicentenario de la Epopeya Nacional: 1864 - 1870*



**CONGRESO DE LA NACION**  
**Comisión Bicameral de Investigación**

*Sobre la Ejecución del Programa de Reversión del Centro, Modernización del Transporte Público Metropolitano y Oficinas del Gobierno - Proyecto Metrobús, con Carácter Transitorio*



Ministerio de  
**OBRAS PÚBLICAS  
Y COMUNICACIONES**

**GOBIERNO  
NACIONAL**

*País que  
de la gente*

RESUMEN MONTOS PAGADOS A MOTA-ENGIL INGENIERIA & CONSTRUCCION S.A.

CONCEPTO	MONTO
Ejercicio Fiscal 2016	57.979.979.340
Ejercicio Fiscal 2017	22.759.638.729
Ejercicio Fiscal 2018	37.494.945.109
Ejercicio Fiscal 2019	22.946.433.612
Total	141.180.996.790
Anticipo Financiero	54.753.468.023

Fuente: Coordinación de Administración y Finanzas. CAF/UEP

A fin de deslindar el campo de acción de cada Administración se presenta un detalle de los desembolsos efectuados a lo largo del proyecto:

Certificado	Mes	Ramón Jiménez Gaona	Arnoldo Wiens	Total general
Anticipo		54.753.468.023		54.753.468.023
1	sept-16	3.151.700.811		3.151.700.811
2	oct-16	925.246.616		925.246.616
3	nov-16	1.866.007.473		1.866.007.473
4	dic-16	3.122.171.709		3.122.171.709
5	ene-17	1.102.245.536		1.102.245.536
6	feb-17	1.818.891.414		1.818.891.414
7	mar-17	2.602.737.964	23.899.143	2.626.637.107
8	abr-17	1.383.996.729		1.383.996.729
9	may-17	4.032.697.629		4.032.697.629
10	jun-17	1.991.554.599		1.991.554.599

Ramón Romero Roca  
DIPUTADO NACIONAL

*Sesquicentenario de la Epopeya Nacional: 1864 - 1870*



**CONGRESO DE LA NACION**

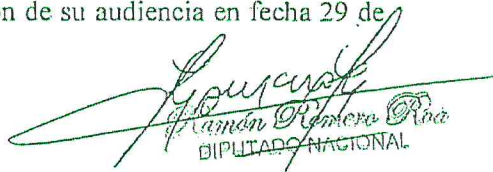
**Comisión Bicameral de Investigación**

*Sobre la Ejecución del Programa de Reversión del Centro, Modernización del Transporte Público Metropolitano y Oficinas del Gobierno – Proyecto Metrobús, con Carácter Transitorio*

11	jul-17	519.056.598	73.310.619	592.367.217
12	ago-17	623.527.276	91.206.537	714.733.813
13	sept-17	1.456.233.721	206.211.485	1.662.445.206
14	oct-17	247.349.437	57.923.169	305.272.606
15	nov-17	1.142.732.534		1.142.732.534
16	dic-17	12.674.269.257	149.189.193	12.823.458.450
17	ene-18	524.411.494	6.049.320	530.460.814
18	feb-18	1.132.766.263	182.970.586	1.315.736.849
19	mar-18	629.117.676	1.101.275.102	1.730.392.778
20	abr-18		4.678.292.724	4.678.292.724
21	may-18		1.699.533.077	1.699.533.077
22	jun-18		2.274.734.109	2.274.734.109
23	jul-18		1.212.226.740	1.212.226.740
24	ago-18		5.384.167.421	5.384.167.421
25	sept-18		5.536.678.888	5.536.678.888
26	oct-18		15.695.189.594	15.695.189.594
27	nov-18		4.878.656.627	4.878.656.627
28	dic-18		1.292.502.721	1.292.502.721
29	ene-19		936.796.976	936.796.976
<b>Total general</b>		<b>95.700.182.759</b>	<b>45.480.814.031</b>	<b>141.180.996.790</b>

24. Por lo que puede observarse en el cuadro precedente, la responsabilidad por el pago de certificados alcanza a cada Administración en la forma expuesta en el cuadro precedente, debiendo para cada caso, haber analizado la pertinencia del pago, o no.

25. El monto total reclamado por la Empresa Mota Engil hasta el año 2020 asciende a 25 millones de dólares que incluyen los valores certificados y no facturados, y trabajos sin certificar, más el concepto de indemnizaciones, según lo enfatizó Sr. Joao Figueredo, representante de la firma, en ocasión de su audiencia en fecha 29 de junio de 2020.

  
Camón Romero Roca  
DIPUTADO NACIONAL



*Sesquicentenario de la Epopeya Nacional: 1864 - 1870*



## CONGRESO DE LA NACION

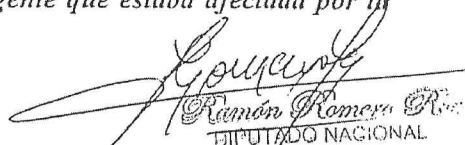
### Comisión Bicameral de Investigación

*Sobre la Ejecución del Programa de Reconversión del Centro, Modernización del Transporte Público Metropolitano y Oficinas del Gobierno - Proyecto Metrobús, con Carácter Transitorio*

---

26. Es bueno precisar que el Señor João Parreira (representante Mota Engil) confirmó ante la CBI que estaban en conocimiento de la falta de liberación de la franja de dominio, así mismo de haber empezado las obras sin tener la adenda requerida para su ejecución con relación a la zanja técnica. Por la importancia que reviste tal afirmación, ponemos a conocimiento la transcripción de correspondiente: *“creemos que las infraestructuras de una empresa multinacional con infraestructuras tan importantes su primera obligación es tener, es terminar, es concluir sus proyectos y fue con esa fe que nosotros nos equivocamos como decía el señor Diputado, sí no deberíamos de haber iniciado la obra porque no teníamos la franja de dominio 100 % liberada, sí, no deberíamos de haber iniciado ninguna obra complementaria sin tener certificado garantizado y contra actualizado las correspondientes adendas, sí, nos equivocamos de buena fe porque creíamos que la generación de valor de no parar la obra en una situación en una avenida tan importante comercial como era la avenida que estábamos interviniendo requería de nuestra parte como contratista oficial responsable la obligación de poder echarle lo más pronto posible y terminar lo más pronto posible los conflictos y las barreras que generaba la obra al comercio de tanta gente, entonces sí nos equivocamos fue un error, es un error inocente, es un error,*

*no debemos contra actualizado, haber iniciado la obra desde el inicio porque no estaban garantizadas las condiciones, deberíamos haber recusado, rechazado de modo tajante el inicio de construcción como deberíamos de haber recusado y renunciado en iniciar la obra cualquier obra que no tuviera su sustento, su sustrato formal de la contra actualización, penalizo por eso pero la penalización como empresa era que no queríamos engañar ni generar más inconvenientes a la gente que estaba afectada por la obra con este intacto”.*

  
Ramón Romero R.  
DIPUTADO NACIONAL

*Sesquicentenario de la Epopeya Nacional: 1864 - 1870*



## CONGRESO DE LA NACION

### Comisión Bicameral de Investigación

*Sobre la Ejecución del Programa de Reversión del Centro, Modernización del Transporte Público Metropolitano y Oficinas del Gobierno - Proyecto Metrobús, con Carácter Transitorio*

#### PROCESO DE CIERRE DEL CONTRATO 41. Sobre ACTAS DE ENTENDIMIENTO:

27. *La rescisión del contrato 100/2016 entre el Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones-MOPC y la empresa Mota Engil Ingeniería y Construcción S.A., se dio en virtud de la Resolución N° 244 del 24 de febrero de 2020 dictada por dicho Ministerio. Conforme se desprende del texto de la Resolución 244 la rescisión contractual ocurrió por la negativa de Mota Engil a prorrogar la vigencia de la garantía de cumplimiento de contrato, lo que constituyó un incumplimiento contractual previsto en la cláusula 15.2. la cual expresa: " la contratante tendrá derecho a dar por terminado el contrato si el contratista; a-) no cumple con lo dispuesto en la Subclausula 4. 2(garantía de cumplimiento) o con una notificación dada de conformidad con la subcláusula 15.1 (notificación para hacer correcciones)".*
28. En sus cuerpos no se individualiza cuáles han sido los dictámenes legales e informes técnicos y financieros que han respaldado el acuerdo y legalidad de su firma.
29. Esta CBI verifica que las Actas de Entendimiento y las Adendas firmadas con posterioridad a la suspensión de los trabajos por parte de la firma Mota Engil y el MOPC fueron celebradas sin contar con el visto bueno de la Empresa Fiscalizadora.
30. En cuanto al derrumbe de las obras el Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones-MOPC menciona en su informe remitido a la Comisión que las demoliciones fueron en relación a 6 estaciones o paradas construidas en el corredor central del bus de tránsito rápido (BTR) sobre la ruta 2. En las ciudades de San Lorenzo y Fernando de la Mora. Las demás obras recepcionadas formalmente por el

  
Ramón Romero  
DIPUTADO NACIONAL

*Sesquicentenario de la Epopeya Nacional: 1864 - 1870*



## CONGRESO DE LA NACION

### Comisión Bicameral de Investigación

*Sobre la Ejecución del Programa de Reversión del Centro, Modernización del Transporte Público Metropolitano y Oficinas del Gobierno - Proyecto Metrobús, con Carácter Transitorio*

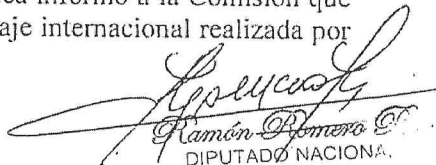
Ministerio, no fueron demolidas (pavimento rígido, veredas, calzada, zanja técnica).

31. La SECRETARÍA NACIONAL ANTICORRUPCIÓN no ha investigado sobre el Proyecto Metrobús.

#### DOCUMENTACIONES PROVEÍDAS POR EL MOPC - LIMITACIONES

32. No se remite un Listado cronológico de empresas consultoras del Proyecto Metrobús, que contenga los resultados de cada uno, conforme lo solicitado vía Nota por la Comisión de Investigación. Esta circunstancia ha impedido la comprensión de las planillas remitidas y por tanto su análisis correspondiente. La información proveída en soporte digital es dispersa y genérica.
33. Esta CBI ha solicitado al MOPC vía nota las copias de pólizas de cumplimiento de contrato y garantías de anticipo; sin embargo, no se ha verificado su presentación en las condiciones solicitadas, lo cual ha significado la imposibilidad de su verificación.
34. En ese mismo sentido, esta CBI no ha observado la presentación de las documentaciones que respaldan la situación particular para el recupero de la garantía con la Empresa ITAU, por tanto no fue posible su estudio y pertinencia.
35. Con respecto a la Contratación de la Empresa ECATEF, adjudicada en febrero de 2018, esta Comisión deja constancia que en la Nota remitida por el MOPC donde dice adjuntar información digital con planillas de pagos y certificados, no ha sido remitida, y por ende, la CBI se vio imposibilitada de cotejar los antecedentes señalados.

36. La Procuraduría General de la Republica informo a la Comisión que la existencia de una demanda de arbitraje internacional realizada por

  
Ramón Romero  
DIPUTADO NACIONAL



*Sesquicentenario de la Epopeya Nacional: 1864 - 1870*



**CONGRESO DE LA NACION**


**Comisión Bicameral de Investigación**

*Sobre la Ejecución del Programa de Reconversión del Centro, Modernización del Transporte Público Metropolitano y Oficinas del Gobierno - Proyecto Metrobús, con Carácter Transitorio*

la empresa Mota Engil en contra del Estado Paraguayo, y que ha tomado todos los recaudos jurídicos necesarios para la correcta defensa de los intereses nacionales.

37. Cuestiono enérgicamente la falta de cooperación del Banco Interamericano de Desarrollo en proveer y brindar la información requerida alegando cuestiones de carácter interno que impiden según sus normas brindar dichas informaciones.
38. Al cierre de este informe no se ha recibido la conclusión de la auditoría practicada por la Contraloría General de la Republica y solicitada por la Comisión Bicameral de Investigación por lo que recomiendo que una vez concluido sea anexado al presente Dictamen, atendiendo su carácter eminentemente técnico y de mayor alcance en la investigación.
39. La Nota remitida a la Fiscalía General del Estado requiriendo información si existe o no investigación respecto al programa denominado "Metrobus" y en caso afirmativo en qué etapa se encuentra, no ha sido contestada.
40. Remítase este Dictamen final a las dos Cámaras del Congreso Nacional y póngase a disposición de las instituciones de la Republica y por la Ley N° 5282/14 de Acceso a la información pública a disposición de la ciudadanía.

Es mi dictamen,

  
RAMÓN ROMERO ROA  
DIPUTADO NACIONAL

## Sesquicentenario de la Epopeya Nacional: 1864 - 1870



### CONGRESO DE LA NACION

#### Comisión Bicameral de investigación

*Sobre la Ejecución del Programa de Reconversión del Centro, Modernización del Transporte Público Metropolitano y Oficinas del Gobierno – Proyecto Metrobús, con Carácter Transitorio*

#### INFORME DE GESTION -COMISION BICAMERAL DE INVESTIGACION PROYECTO METROBUS

*El objetivo de la Comisión Bicameral es el de investigar cualquier asunto de interés público, en este caso desarrollar una investigación sobre la Ejecución del Programa de Reconversión del Centro, Modernización del Transporte Público Metropolitano y Oficinas del Gobierno – Proyecto Metrobús, y contribuir de tal modo a que, si de tal conocimiento derivara en responsabilidades penales o administrativas, se corra traslado a la institución que corresponda.*

*El Proyecto Metrobús se inicia con la necesidad de un plan de desarrollo urbano ambiental, siendo un proyecto de convenio entre el Estado Paraguayo representado por el Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones-MOPC y la ciudadanía representada por los diferentes municipios (San Lorenzo, Fernando de la Mora y Asunción) siendo el objetivo del mismo implementar un sistema de transporte rápido, seguro que mejore la calidad de vida de los habitantes.*

*En el año 2010 se convoca a licitación pública internacional para el estudio de factibilidad final del proyecto, el cual lo gana un consorcio internacional conformado por tres empresas LOGIT de Brasil, GSD Plus de Colombia y la empresa Compañía de Ingenieros Asociados (CIA) de Paraguay.*

*Por Resolución 104/2016 de fecha 10 de noviembre del 2010, la Municipalidad de San Lorenzo formaliza el acuerdo con el Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones que tiene por objeto establecer la cooperación interinstitucional que permita encarar todas las implicancias técnicas, sociales y ambientales vinculadas al diseño, y construcción del sistema de bus de tránsito rápido (BTR).*

*El informe final se entrega en el año 2011, siendo el ministro el actual Senador Enrique Salyn Buzarquis, quien plantea al Congreso Nacional la aprobación de la ley de préstamo, con el agregado del transporte eléctrico.*

*La aprobación del préstamo se lleva a cabo en el año 2013, con la Ley 5133/13 de fecha 24 de diciembre del 2013 durante el Gobierno del Presidente Horacio Cartes, siendo Ministro de Obras Publicas el Economista Ramón Jiménez Gaona. En marzo del año 2016, se adjudica y se firma el contrato con la Empresa Mota Engil de Portugal.*

*Hernán  
Pivas.*

*Zuñiga*  
Dra. Zuñiga Gómez  
Senadora de la Nación  
República del Paraguay

*Enrique F. Bacchetta Chiriani*  
Senador Nacional



A la firma del contrato, se visualizan ciertas irregularidades en el diseño del proyecto, no se presentó en planta un diseño adecuado para el funcionamiento de los transportes, por tanto, esto ocasiono un error de forma y de fondo, por ejemplo, no se contempló el funcionamiento para las personas con capacidades diferentes, que puedan usufructuar el transporte, ya que la recomendación internacional expone que ellos deben ser incluidos, así también no se realizó un relevamiento real y actualizado de datos para poder ser ejecutado el proyecto, no se tuvieron las atenciones en detalles de incluirle el ascenso a los pasajeros de la tercera edad. Se careció de una audiencia pública cuando necesitaba ser partícipe la ciudadanía que se maneja en el horario de la madrugada (permisionarios de los mercados), además de la frecuencia vehicular que llega al centro capitalino en horas de mucho tráfico, se desconocía el movimiento laboral de las personas que se manejan desde el Departamento central a la Capital como así también, no se expuso en ningún momento el diseño adecuado, para que las aberturas del transporte estén bien ubicadas acorde a la comodidad de los pasajeros, el diseño presentado para el descenso de los usuarios figuraba del lado izquierdo, motivo por el cual se realizó el diseño del boulevard (centro de la calle). Toda esta obra causo un mal estar ciudadano, en primer lugar la inseguridad del descenso de los peatones a la parte de la calzada, en segundo lugar, con el movimiento de las motocicletas los camiones pesados y los vehículos ocasionando un tremendo atraso para llegar al centro de la ciudad por el obstáculo del mal funcionamiento para lo que fue proyectado.

Cuando iniciaron las obras aparece un grupo de Frentistas que reclaman la propiedad de las veredas y las avenidas, y deciden que las obras no se llevaran a cabo frente a sus propiedades hasta tanto sean compensados por una ocupación que el estado paraguayo hizo hace 40 años.

La ley de préstamos exigía que el estado tenga la posesión, la servidumbre u otros derechos necesarios de los inmuebles afectados, cuestión que ocasiono un malestar general en los frentistas, en este sentido, cabe mencionar el concepto de "posesión". Es poseedor según el artículo 1909 del código civil paraguayo, quien tiene sobre una cosa el poder físico inherente al propietario o al titular de otro derecho real que lo confiera.

Al respecto, la Procuraduría General de la Republica en su dictamen N°116/2017 sostuvo que "el estado es actualmente poseedor de estos inmuebles al haber llevado a cabo actos típicamente posesorios".

El estado tenía la posesión de la aludida franja de dominio, no solo en forma pública y notoria sino, también en virtud de la Procuraduría.

El Banco Interamericano de Desarrollo ( BID) previó un costo de USD 8 Millones por pago de indemnizaciones a los frentistas, pero, el Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones-MOPC no pudo cumplir por no haber condiciones legales para compensarlos, ya que habían ocupado la franja de dominio por mas de 30 años superando los 10 años de usucapión., y no se podía proponer un proyecto de ley que reconozca esa condición ya que estaríamos creando un pasivo al Estado Paraguayo, y en contrapartida, en estos momentos nos encontramos ante un arbitraje internacional en donde el Estado Paraguayo podría verse afectado en su interés patrimonial, el pueblo no se merece ser pisoteado por empresas extranjeras a quienes se les confió este delicado proyecto.

  
Dra. Zulma Gómez  
Senadora de la Nación  
República del Paraguay

  
Enrique F. Bacchiega Chiriani  
Senador Nacional



Esta falencia motivó los reclamos recurrentes de la empresa Mota Engil, lo cual impactó con problemas de orden social, operativo y económicos. La Empresa Contratista presentó a través de una nota de fecha 13/08/2018 por la cual reclama un resarcimiento aproximado de USD 18 Millones, por lo tanto, no corresponde el pago de ninguna indemnización, ya que, a los frentistas, compatriotas, que están al día con sus impuestos comerciales, no se los tuvo en cuenta, para un resarcimiento digno, motivo por el cual después de esta experiencia vivida por ellos muchos se ganaron problemas de salud inesperados, devaluación de sus inmuebles. la pérdida de sus comercios y de sus empleadores, ya que a la fecha nadie tiene deseos de adquirir un inmueble en la zona.

Esto fue un despropósito al pueblo, no hubo consideración con la gente humilde y trabajadora que aporta al fisco. Para haberlos dejado en estas condiciones.


Se noto también con los frentistas la falta de acompañamiento profesional y de experiencia, así como también, que no hubo un trabajo en conjunto y mucho menos de consenso.


En fecha 20 de octubre de 2018 las obras del Metrobús fueron suspendidas y todos los trabajos desarrollados a continuación fueron ejecutados sin el acompañamiento de la Fiscalización por determinación del Contratista y la anuencia del Contratante; estos datos han sido corroborados a través del Informe de la Fiscalizadora Consorcio Typsa – Incosa Ingeneg., a pesar de que la empresa Mota Engil podía realizar los trabajos de Cordón a Cordón en el tramo tres ( 3 ), la empresa se opuso pese a la recomendación del Ministerio de Obras Públicas-MOPC .Corroborado por el anterior y actual Ministro de Obras Públicas y Comunicaciones, durante su presencia ante la comisión Bicameral.

La Empresa Motta Engil remite al Ministerio de Obras Publicas y Comunicaciones-MOPC una nota en donde realizan varios reclamos entre ellos financieros, en la que el Ministerio, a través de un Acta de entendimiento de fecha 23 de octubre del 2018, acuerda suspender las obras de la construcción del proyecto Metrobús con la condición de rehabilitar el tramo 3 para transito vehicular, reparar las vías alternativas e identificar las obras inconclusas.

La rescisión del contrato 100/2016 entre el Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones-MOPC y la empresa Mota Engil Ingeniería y Construcción S.A., se dio en virtud de la Resolución N° 244 del 24 de febrero de 2020 dictada por dicho Ministerio.

Conforme se desprende del texto de la Resolución 244 la rescisión contractual ocurrió por la negativa de Mota Engil a prorrogar la vigencia de la garantía de cumplimiento de contrato, lo que constituyó un incumplimiento contractual previsto en la cláusula 15.2.la cual expresa:” la contratante tendrá derecho a dar por terminado el contrato si el contratista; a-) no cumple con lo dispuesto en la Subclausula 4. 2(garantía de cumplimiento) o con una notificación dada de conformidad con la subcláusula 15.1 (notificación para hacer correcciones)”

  
Dr. Zulma Gómez  
Senadora de la Nación  
República del Uruguay

  
Enrique F. Bacchetta Chiriani  
Senador Nacional

El monto total reclamado por la Empresa Mota Engil hasta la actualidad, asciende aproximadamente a USD 25 Millones que incluyen los valores certificados y no facturados, y trabajos sin certificar, más el concepto de indemnizaciones, según lo enfatizó el Sr. Joao Figueredo, representante de la firma, en ocasión de su audiencia virtual en fecha 29 de junio de 2020 ante esta Comisión Bicameral. Es bueno precisar que el Sr. Joao Parreira (representante de Mota Engil para América Latina) confirmó ante esta Comisión que estaban en conocimiento de la falta de liberación de la franja de dominio, así mismo de haber empezado las obras sin tener la adenda requerida para su ejecución con relación a la zanja técnica. Menciona: "entonces, sí, nos equivocamos fue un error, es un error inocente, no debimos, haber iniciado la obra desde el inicio porque no estaban garantizadas las condiciones, deberíamos haber recusado, rechazado de modo tajante el inicio de construcción como deberíamos de haber renunciado en iniciar cualquier obra que no tuviera su sustento y sustrato formal, no queríamos engañar ni generar más inconvenientes a la gente que estaba afectada por la obra con este instante",.

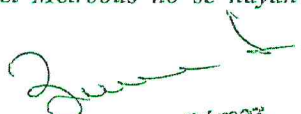
En cuanto al derrumbe de las obras el Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones-MOPC menciona en su informe remitido a la Comisión que las demoliciones fueron en relación a 6 estaciones o paradas construidas en el corredor central del bus de tránsito rápido (BTR) sobre la ruta 2. En las ciudades de San Lorenzo y Fernando de la Mora. Las demás obras recepcionadas formalmente por el Ministerio, no fueron demolidas (pavimento rígido, veredas, calzada, zanja técnica)

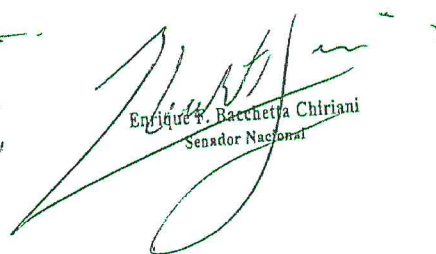
Además, los escombros fueron reutilizados en otras obras públicas como los Hospitales de contingencia construidos por el Ministerio, para lidiar con la emergencia sanitaria motivada por la actual Pandemia.

La Contraloría General de la República, recomendó una verificación técnico-legal de la situación expuesta para la determinación de las responsabilidades emergentes de las actuaciones de los representantes en la administración del proyecto y que una vez ejecutados e individualizados las responsabilidades se comprometían a informar.

La Resolución del Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones- MOPC N° 1501/18 por medio de la cual se interviene la Unidad Coordinadora del Programa RU/BTR, establece que entre sus competencias deberá "investigar sobre la legalidad administrativa y operativa de las tareas desarrolladas y ejecutadas desde su inicio a la fecha, con los más amplios poderes".

El numeral III del Acta de entendimiento de fecha 23/10/2018 suscribe: "Que las actuales autoridades del Ministerio, han activado y están utilizando energéticamente todos los mecanismos legales pertinentes para la determinación de los responsables de que las Obras del Metrobús no se hayan podido completar aún en tiempo y forma".

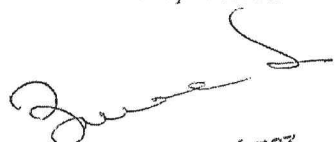
  
Dra. Zulma Gómez  
Senadora de la Nación  
República de Uruguay

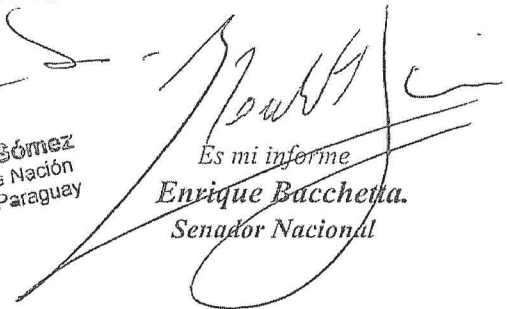
  
Enrique F. Bacchetta Chiriani  
Senador Nacional

*"Por lo que concluyo ante la ciudadanía y esta Comisión Bicameral, de que las Instituciones encargadas de velar por el cumplimiento del proceso de este proyecto han puesto su esfuerzo para llevar a cabo la ejecución, a pesar de las distintas falencias que se presentaron durante el proceso."*

*"Brindo todo mi apoyo como paraguayo al Procurador General de la Republica que va ser el defensor de los intereses patrimoniales del Estado ante un arbitraje de nivel internacional, y que este proceso nos sirva como experiencia para futuros proyectos de crecimiento a nivel Nacional, con el objetivo de apoyar obras que faciliten la calidad de vida de nuestros conciudadanos."*

*"Recomiendo, e insto a mis colegas, y me comprometo como legislador a una revisión de las leyes de expropiaciones para no incurrir en este tipo de problemáticas que afecten los derechos de nuestros compatriotas."*

  
**Dra. Zulma Gómez**  
Senadora de la Nación  
República del Paraguay

  
Es mi informe  
**Enrique Bacchetta.**  
Senador Nacional





CONGRESO DE LA NACIÓN

## Comisión Bicameral de Investigación

*Sobre la Ejecución del Programa de Reconversión del Centro, Modernización del Transporte Público Metropolitano y Oficinas del Gobierno – Proyecto Metrobús, con carácter Transitorio*

### CONCLUSIONES GENERALES

La Comisión Bicameral de Investigación, establecida conforme las disposiciones de la Constitución Nacional en su art. 195 y su ley reglamentaria N° 137/93, ha realizado investigaciones y diligencias cumpliendo el mandato de ambas Cámaras del Congreso Nacional, fundadas en sus atribuciones y competencias.

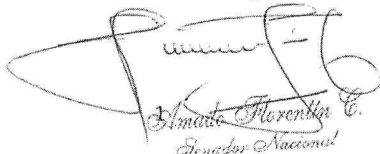
Se han realizado varias diligencias y pedidos de informes, a Instituciones Públicas, privadas, así como a organismos como el Banco Interamericano de Desarrollo, también fueron llamados a comparecer para declaración informativa (presencial y virtual) a varios funcionarios públicos, ex funcionarios, autoridades y ex autoridades del MOPC y otras Instituciones, así como a frentistas y otras personas, cuyas transcripciones obran en el presente informe. Los archivos de audio y video han sido de conocimiento público a través de las redes sociales del senado y TV Cámara.

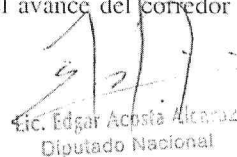
Es importante puntualizar que el Programa RU/BTR tuvo por finalidad la rehabilitación y mejoramiento de la infraestructura urbana y de transporte para el aumento de la calidad de vida de la población. Sus objetivos principales fueron: a) la revitalización de la zona de Asunción (Proyecto RU); y b) el establecimiento progresivo de un sistema de transporte integrado y eficiente (Proyecto BTR). No cabe duda que para esta CBI estas finalidades y objetivos no han cumplido su cometido, teniendo en cuenta la suspensión de las obras.

Su administración y coordinación tuvo como responsable al Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones (MOPC), a través de su Unidad Ejecutora de Proyecto. El (BTR) más conocido como Proyecto Metrobús, presentó desprolijidades en todo el proceso de su gestión, tanto en la etapa licitatoria como en el transcurso de su ejecución contractual.

La planificación, organización, ejecución y control de su desarrollo exhibieron notorias faltas de coordinación en su gerenciamiento y estructura.

Hemos constatado que la liberación de la Franja de Dominio, constituyó uno de los problemas medulares, y obstáculo para avanzar según el cronograma establecido originalmente. La falta de Liberación de Franja de Dominio (LFD), y la autorización para el orden de inicio de los trabajos en esas condiciones, generó retrasos significativos en el avance del corredor central.

  
Amalia Florenza C.  
Senador Nacional

  
Lic. Edgar Acosta Alcaraz  
Diputado Nacional



CONGRESO DE LA NACIÓN

**Comisión Bicameral de Investigación**

*Sobre la Ejecución del Programa de Reconversión del Centro, Modernización del Transporte Público Metropolitano y Oficinas del Gobierno – Proyecto Metrobús, con carácter Transitorio*

Un elemento que acentuó el malestar de los frentistas afectados fue la inclusión de la construcción de la **Zanja Técnica (ZT)**, inicialmente no prevista en el contrato, y cuyo pedido fue, según los informes del MOPC, inmediatamente posterior a la firma del Contrato Principal N° 100 y al inicio de las obras en el corredor central. Es importante señalar la inclusión de esta Adenda N°4 implicó una serie de cambios sustanciales al proyecto original que repercutieron directamente en su costo, estructura y plazos de ejecución.

De acuerdo al Informe de Intervención realizado por el MOPC, la insuficiente infraestructura del sistema de **desagüe pluvial** construido por Mota-Engil en el tramo 3, fue otra situación detectada. Esta deficiencia se dio, según se informó, como resultado de haber basado el diseño en datos desactualizados, contenidos en el estudio hidrológico.

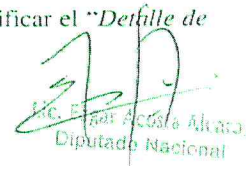
Todo ello generó en cadena graves perjuicios a la ciudadanía, en la circulación vehicular, con el peligro que significó la paralización de las obras, malas señalizaciones, los accidentes de tránsito y los percances de todo tipo, más el sufrimiento sobrellevado por miles de ciudadanos que debían movilizarse diariamente por ese trayecto.

Se menciona de manera muy particular los frentistas del tramo 2 y 3, que se vieron afectados, con todo lo que ello implicó en su ejecución, el cierre de sus negocios y las enormes pérdidas económicas para cientos de personas que han perdido sus puestos de trabajo.

Debido a la complejidad del proyecto Metrobús, por su planificación y ejecución, enumeramos los principales hallazgos en sus diferentes etapas:

**ETAPA LICITATORIA:**

1. Según consta en el informe del Mecanismo Independiente de Consulta e Investigación (MICI), el BID recibió denuncias por parte de frentistas en fecha 17/05/2016, es decir antes de la fecha en que tuvo lugar la orden de inicio de obras, y, se puede entender entonces que, bajo estas condiciones el MOPC dio la autorización para la puesta en marcha de los trabajos. (fs. 959 al 1100).
2. Entre los antecedentes de esta investigación, se ha visualizado una Nota del MOPC N° 497/2016 de fecha 25 de mayo de 2016, firmada por el ex Ministro Ramón Jimenez Gaona a través de la cual se remitió información referente a la Ley N° 5133 y los contratos de préstamo 2419/OC – PR y 2420/BL-PR. Se pudo verificar el “*Defilte de*

2  



CONGRESO DE LA NACIÓN

**Comisión Bicameral de Investigación**

*Sobre la Ejecución del Programa de Reconversión del Centro, Modernización del Transporte Público Metropolitano y Oficinas del Gobierno – Proyecto Metrobús, con carácter Transitorio*

consulta ciudadana realizada” (ver págs. 6, 7 y 8 del informe indicado), que la primera ronda de reuniones fue llevada adelante con los frentistas del corredor de los tramos 2 y 3, en los meses de octubre y noviembre de 2015, y que entre los temas de mayor preocupación (labradas por ACTA) se encuentra ya señalado el problema con los frentistas del caso de los años 80. Sin embargo, es importante puntualizar que, de forma contraria a lo informado más arriba, el Ex Ministro manifestó ante la CBI que: “*el MOPC recién tomó conocimiento del caso en el año 2017, después de haber dado orden para el inicio de las obras*”. (fs. 409 al 422).

3. Entre los antecedentes visualizados, se encuentra el Contrato N° 276/2015 “Servicios de Consultoría para estudios prediales y de catastro” a cargo del Consorcio CC (Caem Comyca). En sus informes mensuales N° 1,2,3 y 4 correspondientes a los meses de enero a abril de 2016 se visualiza que la definición clara de los criterios a ser adoptados constituía una inquietud puesta a conocimiento del MOPC, así como la necesidad de “*adoptar nuevos criterios de indemnización y expropiación, con nuevas afectaciones, las cuales no se encontraban previstas inicialmente*”. No hemos constatado acciones tomadas por el MOPC, teniendo en cuenta que, de ser observadas, las consecuencias de la falta de liberación de las franjas de dominio pudieron haber sido evitadas. (anexo digital).
4. En la misma línea del punto anterior, pudimos percibir que los extensos antecedentes analizados reflejan una debilidad en la coordinación del Proyecto, carencia de análisis global, y diligencias administrativas para un seguimiento estricto en cuanto a las observaciones halladas en cada una de las consultorías contratadas, es decir, se pudo constatar que la aprobación final del llamado público para las obras del Metrobús, no ha observado la totalidad de las recomendaciones verificadas en cada estudio.
5. Consideramos muy importante resaltar lo manifestado en fecha 03 de julio de 2019, cuando el Ing. José Tomás Rivarola compareció ante la CBI en donde expresó que el trabajo concreto para la confección de los pliegos de bases y condiciones del llamado a licitación se realizó en el año 2014, y que dicho proceso tuvo una particularidad, “*y es que a pesar de que se contó con el proyecto ejecutivo de que había sido diseñado en la administración anterior, no se había tenido tiempo por parte de la administración de hacer una revisión profunda de ese pliego, que se había detectado algunos problemas*”

3  
*Edgardo Acosta Alcaraz*  
Lic. Edgar Acosta Alcaraz  
Diputado Nacional





CONGRESO DE LA NACIÓN

## Comisión Bicameral de Investigación

*Sobre la Ejecución del Programa de Reconversión del Centro, Modernización del Transporte Público Metropolitano y Oficinas del Gobierno – Proyecto Metrobús, con carácter Transitorio*

cuando se hicieron los análisis y entonces se decide utilizar un mecanismo del Banco Interamericano de Desarrollo, que como ustedes saben en la ley de préstamos señala que los procedimientos de licitación y de contratación que se tiene que seguir son los establecidos por políticas del BID y el Banco sugiere de hacer una licitación de diseño y obras”. (fs. 1188 al 1217).

En otro momento el Ing. manifestó que “efectivamente en el año 2016, a posteriori de la firma del contrato, y antes del inicio de las obras el MOPC decide un cambio en el proyecto muy significativo”. Luego, al ser consultado por los miembros de la CBI si para realizar esas modificaciones se contrató consultoría y como fue que se decidió hacer todo eso, el Ing. respondió: “No eso no tiene un trabajo de consultoría, eso ya se trabajó, tengo que decirlo, con la propia empresa Mota Engil, era la que tenía la responsabilidad del diseño de ese trabajo y esa es la justificación técnica de esa decisión”.

6. Hemos accedido a documentaciones que reflejaron la falta de previsión de las modalidades operativas a ser ejecutadas en el Sector Transporte, y la ausencia de comunicación fluida con estas empresas respecto al sistema definido a utilizar al momento de implementación del Proyecto.
7. De los extensos antecedentes analizados, pudimos percibir una debilidad en la coordinación del Proyecto, carencia de análisis global, y diligencias administrativas para un seguimiento estricto en cuanto a las observaciones halladas en las consultorías contratadas, es decir, se pudo constatar que la aprobación final del llamado público para las obras del Metrobús, no ha observado la totalidad de las recomendaciones verificadas en cada estudio.
8. El pago efectuado por el MOPC a las consultorías contratadas para los estudios de factibilidad, diseño, catastro, impactos sociales, económicos, etc; ha significado que las mismas han presentado sus trabajos en el tiempo y la forma solicitada, y que el Ministerio, luego de un control a la información proporcionada la calificó como necesaria y eficiente. No obstante, luego de las audiencias e informes recepcionados se puede deducir que el MOPC no ha cumplido con su rol de control (cumplimiento de especificaciones técnicas de los diversos contratos en forma previa al pago), teniendo en

4  
  
Ángel Acosta Aicraza  
Diputado Nacional



CONGRESO DE LA NACIÓN

**Comisión Bicameral de Investigación**

*Sobre la Ejecución del Programa de Reconversión del Centro, Modernización del Transporte Público Metropolitano y Oficinas del Gobierno – Proyecto Metrobús, con carácter Transitorio*

cuenta que luego se reveló el problema suscitado con los frentistas, cuyo caso no fue alertado.

Consideramos que si se hubiesen cotejado las carpetas para las afectaciones (*verificación de los títulos de propiedad, catastro nacional, estudios técnicos y visitas a todos los frentistas de la franja de dominio*), antes de aprobar el Pliego de Bases y Condiciones, y adjudicar a la Empresa Mota Engil, no se hubiesen desencadenado las nefastas consecuencias para el Estado Paraguayo.

**EJECUCIÓN CONTRACTUAL**

9. La adjudicación de los tramos 2 y 3 del corredor central a la Empresa Mota Engil, firma de contrato e inmediato acuerdo para convenios de modificación, ha sido realizada en el marco de un escenario irregular sin precisiones técnicas de diseño y planificación.
10. De la observación de los antecedentes, pudimos verificar en el Punto V del Acta de Entendimiento del 23/10/18, que pese a la orden de inicio de ejecución de las obras del Metrobús en el tramo 2, la Municipalidad de Asunción no ha otorgado los permisos de construcción necesarios y fue por ello que no se ha tenido acceso a los Lugares de las Obras. (fs. 400).
11. El fenómeno recurrente de las variaciones contractuales a través de adendas y convenios modificatorios suscriptos en el marco del Proyecto Metrobús, denotan una falta de administración y control por parte de los encargados del MOPC para la verificación de los Proyectos desarrollados. (fs. 375).
12. La Franja de Dominio no ha sido liberada, pese a constituir una condición contractual para iniciar los trabajos, así lo informó la Intervención del MOPC. Se dio orden de inicio de Obras sin contar con un diseño final del Proyecto, y sin liberación de la franja de dominio. Esta falencia motivó los reclamos recurrentes de Mota Engil, lo cual impactó con problemas de orden social, operativo y económicos. La Empresa Contratista presentó a través de una nota de fecha 13/08/2018 un reclamo por resarcimiento de USD 18 Millones (dólares americanos dieciocho millones). (ver anexo digital).

5 Américo Moroytén  
Senador Nacional

E. Engel Acosta Alcaraz  
Senador Nacional



CONGRESO DE LA NACIÓN

**Comisión Bicameral de Investigación**

*Sobre la Ejecución del Programa de Reversión del Centro, Modernización del Transporte Público Metropolitano y Oficinas del Gobierno – Proyecto Metrobús, con carácter Transitorio*

13. La Orden de Inicio de obra, otorgada por el MOPC en fecha 26/08/2016 y firmada por el Ing. José Tomás Rivarola, Coordinador BTR afirmó haber cumplido lo establecido en la cláusula 8.1 inc c) de las Condiciones Generales del Contrato, que dispone: *“salvo en los casos especificados en los Datos del Contrato, el efectivo acceso y posesión del Sitio de la Obra debe ser entregada al CONTRATISTA junto con los permisos, de acuerdo con el inciso (a) de la Subcláusula 1.13 (Cumplimiento de Legislación), tal como se requiere para el inicio de las Obras”*. A través de las documentaciones obrantes pudimos constatar que el efectivo acceso y posesión del sitio de obra no han sido entregados al Contratista. (fs. 373)
14. Se dio orden de inicio a las obras, sin que la Municipalidad de Asunción de autorización para acceso al lugar, tramo 2, según consta en el Informe de Intervención del MOPC). (fs. 726 al 801).
15. La inclusión de la ZANJA TÉCNICA, a través de la adenda al Contrato N°4, constituyó una decisión unilateral del MOPC, cuya autorización fue oficializada sin contar con datos técnicos, previsiones presupuestarias y estudios suficientes para llevarlo adelante.  
Creemos oportuno deslindar las responsabilidades que rodearon tal circunstancia, para la toma de dicha decisión, en forma posterior al llamado a Contratación, adjudicación y firma del Contrato con la Firma Mota Engil.
16. No hemos accedido a documentación que pueda sostener la urgencia de la inclusión de la zanja técnica, incluso, existen antecedentes que mencionaban que la implementación de los mismos no sería de forma inmediata.
17. En el convenio modificatorio 4 al Contrato N°100 suscripto con la firma MOTA ENGIL, se verifican las configuraciones de sumas globales no así los precios unitarios en detalle. No queda claro cuál fue el criterio adoptado por el MOPC para las certificaciones de obras y los pagos correspondientes en los casos de cumplimientos de metas parciales. (fs. 383 al 388)
18. El plazo de entrega para el diseño final del proyecto fue ampliado con la inclusión de la zanja técnica, lo cual implicó un cambio en la operatividad de la ejecución de todo el

Gerardo Florentin  
Congreso Nacional

Me. Eug. ...  
Congreso Nacional





CONGRESO DE LA NACIÓN

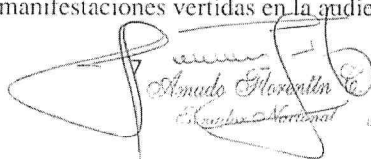
**Comisión Bicameral de Investigación**

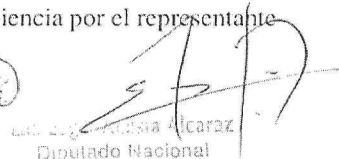
*Sobre la Ejecución del Programa de Reversión del Centro, Modernización del Transporte Público Metropolitano y Oficinas del Gobierno – Proyecto Metrobús, con carácter Transitorio*

proyecto, ocasionando en consecuencia, múltiples inconvenientes en la puesta en marcha de obras.

19. Las imprevisiones contractuales en el Proceso de Llamado Público, causaron el aumento del Contrato de la Empresa Mota Engil por el 34 % , de lo cual, el 70 % correspondió a la ZANJA TÉCNICA. Así mismo, esto generó otra ampliación del 33 % de la Empresa Fiscalizadora, dando lugar a dificultades operativas, económicas, técnicas y presupuestarias.
20. El MOPC no realizó las previsiones presupuestarias correspondientes para el ítem de la zanja técnica, se iniciaron los trabajos y se procedió a los pagos (certificados N°9 y 10 autorizados por el Ing. Supervisor), antes de la autorización por parte del MOPC, utilizando conceptos de gastos de contingencia que no correspondían.
21. En la misma línea del punto anterior, consideramos necesaria una investigación pormenorizada de los procedimientos efectuados para los pagos de los certificados de obras y su correspondencia con los avances físicos, junto con las previsiones legales dispuestas contractualmente, a los efectos de verificar la existencia de pagos no previstos.
22. Hemos visualizado en las Notas de “NO OBJECCIÓN” del BID que las mismas refieren a su adecuación a los procedimientos establecidos por sus políticas y no un análisis técnico riguroso de correspondencia de variaciones.
23. El MOPC informó a través de su Nota N° 918 de fecha 22/07/2020, que existió un Subcontratista (que más tarde fue excluido por addenda), mientras que MOTA ENGIL en sus dos notas presentadas ante la CBI afirmó la existencia de más empresas subcontratadas, existiendo, por tanto, una alteración en el cumplimiento de las cláusulas contractuales y un evidente fallo en el sistema de supervisión, fiscalización y control interno de la Unidad Ejecutora del Proyecto, y demás dependencias del MOPC involucradas en el proceso. (fs. 568 al 577)

Hemos detectado inconsistencias en los informes presentados tanto por el MOPC, la Empresa Mota Engil y las manifestaciones vertidas en la audiencia por el representante

  
Amado Navarrete  
Congreso Nacional

  
María Alicia Alcaraz  
Diputado Nacional



CONGRESO DE LA NACIÓN

**Comisión Bicameral de Investigación**

*Sobre la Ejecución del Programa de Reconversión del Centro, Modernización del Transporte Público Metropolitano y Oficinas del Gobierno – Proyecto Metrobús, con carácter Transitorio*

- de la empresa 8 A. No se han verificado los documentos legales que avalen las autorizaciones por parte del MOPC de los subcontratistas nominados por la Empresa Mota Engil. Esta situación no fue identificada ni alertada por el Interventor del Programa.
24. De acuerdo a lo constatado por el Informe de Intervención del MOPC, existió una insuficiente infraestructura del sistema de desagüe pluvial construido por Mota Engil en la zona del tramo 3, esta situación se debió a lo señalado en el punto anterior, el diseño se basó en un estudio hidrológico, cuyos datos estaban desactualizados.
25. **Anticipos no recuperados:** se verifica inconsistencias en los datos proporcionados por el MOPC, por una parte, la Nota MOPC N° 1507/2019 de fecha 22/07/2019 establece una planilla cuya sumatoria arroja un monto de Gs. 18.205.154.976 por anticipo pagado a la firma DC INGENIERIA - STILER, mientras que por otro lado, la Nota M.O.P.C. N° 918/2019 de fecha 22/07/2020 no referencia el pago del mismo, y por tanto tampoco se informa la situación de sus garantías, teniendo en cuenta que dicha empresa no ha ejecutado aún trabajo alguno, situación confirmada también por el Ministro Arnoldo Wins el día en que fue convocado a reunión.
- No queda claro para esta Comisión cual fue el destino del monto anticipado a la firma DC STILER, ni la situación de sus garantías teniendo en cuenta que se trata de un monto pendiente de cobro por el MOPC, ante una Empresa que no ha ejecutado trabajo alguno.
26. No fue cumplido el programa físico financiero establecido, por la diferencia existente entre los avances físico financiero ejecutado y previsto.
27. En fecha 20 de octubre de 2018 las obras del Metrobús fueron suspendidas y todos los trabajos desarrollados a continuación fueron ejecutados sin el acompañamiento de la Fiscalización por determinación del Contratista y la anuencia del Contratante; estos datos han sido corroborados a través del Informe de la Fiscalizadora Consorcio Tyspa – Incosa Ingeneg. Para esta CBI esta circunstancia deberá ser investigada en cuanto a los motivos que tuvo la Contratista para impedir a la Fiscalizadora entrar al lugar de obras, y la justificación sostenida en su oportunidad por la Contratante.

  
Amado Florentín  
Senador Nacional

  
Diputado Nacional



CONGRESO DE LA NACIÓN

### Comisión Bicameral de Investigación

*Sobre la Ejecución del Programa de Reconversión del Centro, Modernización del Transporte Público Metropolitano y Oficinas del Gobierno – Proyecto Metrobús, con carácter Transitorio*

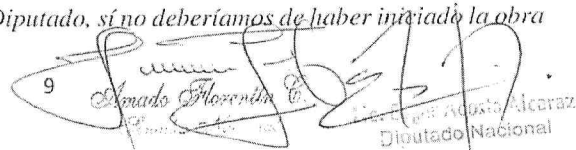
28. Creemos oportuno mencionar la participación del Ing. Herman Pankow, en ocasión de su audiencia virtual del 06 de julio de 2020 considerando que el mismo ha presentado una denuncia ante el Ministerio Público sobre el proceso.

Asimismo, esta persona cuestionó el precio autorizado por 11 kilómetros de zanja técnica asegurando que los mismos eran superiores a los precios reales: *“la zanja que ustedes van a ver, si aparece, teóricamente está saliendo 1.6 millones de dólares por kilómetro, eso no resiste al mínimo análisis. Vamos a suponer que nos olvidamos de la ley, vamos a suponer que nos olvidamos del pliego que prohibía aumentar el monto del contrato, pero vamos a llegar a la zanja técnica y nos vamos a dar cuenta que encima que pusieron esta ampliación de contrato irregular, esto que nos quieren cobrar 18 millones, no vale eso, el precio que ellos pusieron para una zanja técnica es de una ruta entera, la ruta entera sale 1 millón de dólares por kilómetro”*.

29. El porcentaje ejecutado por la firma Mota Engil fue de 38,08 %, según el informe Técnico del Ing. Supervisor de Obras Eligio Pappalardo, presentado a la CBI en fecha 25 de junio de 2020, que correspondieron a los trabajos parciales en el tramo 3, rehabilitación de los desvíos operativos en el sub tramo 2.4 del tramo 2, e incluyendo los trabajos contemplados en el acta de entendimiento de fecha 23 de octubre de 2018. (fs. 706 y 707).

30. El monto total reclamado por la Empresa Mota Engil hasta el año 2020 asciende a 25 millones de dólares que incluyen los valores certificados y no facturados, y trabajos sin certificar, más el concepto de indemnizaciones, según lo enfatizó Sr. Joao Figueredo, representante de la firma, en ocasión de su audiencia en fecha 29 de junio de 2020.

Es bueno precisar que el Sr. Parreira (representante Mota Engil) confirmó ante la CBI que estaban en conocimiento de la falta de liberación de la franja de dominio, así mismo de haber empezado las obras sin tener la adenda requerida para su ejecución con relación a la zanja técnica. Por la importancia que reviste tal afirmación, ponemos a conocimiento la transcripción correspondiente: *“creemos que las infraestructuras de una empresa multinacional con infraestructuras tan importantes su primera obligación es tener, es terminar, es concluir sus proyectos y fue con esa fe que nosotros nos equivocamos como decía el señor Diputado, si no deberíamos de haber iniciado la obra*

9   
Gerardo Alvarado  
Diputado Nacional





CONGRESO DE LA NACIÓN

**Comisión Bicameral de Investigación**

*Sobre la Ejecución del Programa de Reconversión del Centro, Modernización del Transporte Público Metropolitano y Oficinas del Gobierno – Proyecto Metrobús, con carácter Transitorio*

*porque no teníamos la franja de dominio 100 % liberada, sí, no deberíamos de haber iniciado ninguna obra complementaria sin tener certificado garantizado y contra actualizado las correspondientes adendas, sí, nos equivocamos de buena fe porque creíamos que la generación de valor de no parar la obra en una situación en una avenida tan importante comercial como era la avenida que estábamos interviniendo requería de nuestra parte como contratista oficial responsable la obligación de poder echarle lo más pronto posible y terminar lo más pronto posible los conflictos y las barreras que generaba la obra al comercio de tanta gente, entonces sí nos equivocamos fue un error, es un error inocente, es un error, no debemos contra actualizado, haber iniciado la obra desde el inicio porque no estaban garantizadas las condiciones, deberíamos haber recusado, rechazado de modo tajante el inicio de construcción como deberíamos de haber recusado y renunciado en iniciar la obra cualquier obra que no tuviera su sustento, su sustrato formal de la contra actualización, penalizo por eso pero la penalización como empresa era que no queríamos engañar ni generar más inconvenientes a la gente que estaba afectada por la obra con este intacto”.(fs. 1383 al 1408)*

**INFORME DE LA CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA, Resolución CGR N° 44/18 - MOPC**

**31. Observación N° 26:** El equipo auditor de la CGR, luego de evaluar el descargo del MOPC, concluyó que *“Las condiciones de participación y oferencia establecidos en los DDL del PBC y las aclaraciones realizadas a las consultas, limitaron la libre competencia en el sentido de condicionar la presentación de ofertas, en el componente por suma global, conforme a los porcentajes de los subcapítulos indicados en la Planilla de Oferta y no de acuerdo a los porcentajes de incidencia reales de los costos de la propia oferta del Contratista, debiendo solicitar la modificación correspondiente, acarreado con ello un cambio sustancial del contrato, de las bases de la licitación y del cronograma de inversión económico-financiera del proyecto”*. Según se pudo verificar en el hallazgo de la Institución de Control existió una recomendación en contrario realizada por la Fiscalización contratada, y a pesar de ello, fue aprobada por la Supervisión MOPC de forma condicional y sujetos a Adenda, en diciembre/2016, debiendo transcurrir un año para su aprobación final por CM N°4 (fs. 1101 al 1149).

*Amadeo Florentín*  
Honorable Diputado Nacional

*Enrique Roberto Alcarriz*  
Honorable Diputado Nacional



CONGRESO DE LA NACIÓN

**Comisión Bicameral de Investigación**

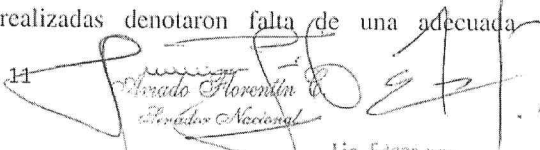
*Sobre la Ejecución del Programa de Reconversión del Centro, Modernización del Transporte Público Metropolitano y Oficinas del Gobierno – Proyecto Metrobús, con carácter Transitorio*

32. Observación Nro. 27: En su conclusión la CGR hizo constar que: “El cumplimiento del plazo establecido al 24/03/2017 (contrato original, más Adenda 4) para la entrega del Diseño Final de Ingeniería, por el atraso determinado por la Fiscalización de Obras penalizado por la misma en Gs. 5.615.273.284 (garantías cinco mil seiscientos quince millones doscientos setenta y tres mil doscientos ochenta y cuatro), no pudo ser aplicada hasta la fecha, por cuanto que el Ingeniero (Supervisor de obras) consideró que el Diseño Ejecutivo fue entregado en plazo y contó con una aceptación tácita o “no objeción”, al no haberse expedido la Fiscalización a su respecto, habiéndose cumplido el tiempo de 14 días calendario, establecido para tal efecto. Sin embargo, se verificó que actualmente la Supervisión requirió de la Fiscalización la ratificación sobre los atrasos y la cuantificación de los mismos, el cual corresponde a la cifra mencionada anteriormente”. Al respecto, en ocasión de su presencia en audiencia virtual, el Ing. Supervisor de Obras Pappalardo, mencionó una serie de circunstancias, que nos conlleva a recomendar un análisis profundo del tema y de la correspondencia de los procesos y multas aplicadas/exoneradas por la Supervisión y el criterio adoptado por la Fiscalizadora.

En su momento, la CGR recomendó una nueva verificación técnico-legal de la situación expuesta para la determinación de las responsabilidades emergentes de las actuaciones de los representantes en la administración del proyecto y que una vez ejecutados e individualizado las responsabilidades lo vuelvan a informar. No se ha observado el cumplimiento del MOPC de las recomendaciones vertidas, teniendo en cuenta que no han sido arrimados antecedentes que así lo demuestren.

33. Observación Nro. 29: La planta mezcladora de suelos de 150 tn/h, y el equipo de medición de ahuellamiento de laboratorio, no han sido proveídos por la Contratista, esta situación ha vulnerado el principio de libre competencia y equidad y con ello no se aseguró la calidad de los ítems ejecutados en cuya elaboración intervinieron. Esta situación amerita una investigación que abarque la confirmación de los pagos por conceptos no cumplidos.

34. Observación Nro. 30: Se verificaron inconvenientes en el uso de calles alternativas y señalizaciones. Las observaciones realizadas denotaron falta de una adecuada

11   
Lic. Edgar





CONGRESO DE LA NACIÓN

**Comisión Bicameral de Investigación**

*Sobre la Ejecución del Programa de Reconversión del Centro, Modernización del Transporte Público Metropolitano y Oficinas del Gobierno – Proyecto Metrobús, con carácter Transitorio*

programación de trabajo de parte de la Contratista, para la atención inmediata de todos los frentes de trabajo existentes.

35. Observación N° 36: El informe de la CGR refiere una remisión incompleta de respaldos por pagos de anticipo, por lo cual se recomendó la realización de un sumario administrativo, pero esta CBI no accedió a información referente a las acciones ejecutadas al respecto por parte del MOPC.
36. Observación N° 37: sobre el avance insuficiente en los plazos y el cumplimiento contractual hemos detectado deficiencias en la correcta planificación, falta de previsión para atender eficientemente los temas que causaron los retrasos, junto con los problemas sociales, liberación de franjas de dominio, frentistas, indemnizaciones, zanja técnica, así como otros de orden legal.

**NOTAS DE CONTESTACIÓN DEL BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO (BID)**

37. La Comisión ha solicitado informe y ha convocado a la representante del BID para reuniones. Por sucesivas notas, han contestado ser un organismo internacional público establecido mediante un tratado multilateral denominado “Convenio Constitutivo del Banco Interamericano de Desarrollo”, por lo cual han argumentado que la documentación y la información contenida tiene carácter de privilegiada y reservada, tal y cual lo dispone el artículo XI, Sección 5.

Sin embargo, en fecha 04 de septiembre de 2019 remitieron información relativa a: *La información de los Contratos de Préstamo N° 2419/OC-PR y 2420/BL-PR, mediante los cuales el Banco financió parcialmente el Proyecto Metrobús, así como los documentos relevantes de éstos, que se encuentran disponibles al público en el portal electrónico del BID, en los siguientes vínculos: (fs. 585 al 588)*

<https://www.iadb.org/es/project/PR-L1044>

<https://www.iadb.org/es/projects/adquisiciones-de-proyectos>

Las relaciones legales entre los Prestatarios y el Banco se rigen por los Contratos de Préstamo correspondientes y la aplicabilidad de las políticas de adquisiciones del Banco se estipula en dichos contratos. De acuerdo con las “Políticas para la Adquisición de Bienes y Obras





CONGRESO DE LA NACIÓN

## Comisión Bicameral de Investigación

*Sobre la Ejecución del Programa de Reversión del Centro, Modernización del Transporte Público Metropolitano y Oficinas del Gobierno – Proyecto Metrobús, con carácter Transitorio*

Financiados por el Banco” y por las “Políticas para la Selección y Contratación de Consultores Financiados por el Banco”, la responsabilidad en cuanto a la ejecución del Proyecto, y por tanto a la adjudicación y administración de los contratos en virtud del mismo, corresponde al prestatario u organismo Ejecutor. Las “Políticas para la Adquisición de Bienes y Obras Financiados por el Banco” establecen también los derechos y obligaciones de los proveedores de bienes y contratistas de obras para el proyecto se rigen por los documentos de licitación, y por los contratos firmados por el Prestatario con tales proveedores y contratistas, y no por el Contrato de Préstamo o las políticas de Banco.

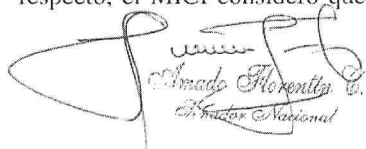
Entre las informaciones contenidas en los enlaces indicados, se encuentran numerosos informes de investigación, en los cuales se pudo observar la realización de numerosos estudios de impactos socio ambientales, que alertaron en su momento sobre los potenciales impactos de las afectaciones por expropiación.

Por último, cabe resaltar que no han sido presentados por el BID, ninguna otra documentación que refiera cuestiones específicas sobre el proceso de ejecución contractual con la firma MOTA ENGIL.

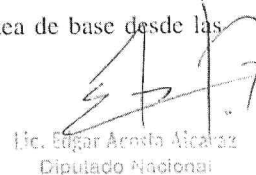
### AUDITORÍA DEL BID (MECANISMO INDEPENDIENTE DE CONSULTA E INVESTIGACIÓN – MICI)

38. A través del Informe MICI-BID – PR-2016- 0101 – Verificación de la Observancia, el Proyecto se aprobó sin que existiera un Plan de Gestión Ambiental (PGAS) y con ello se incumplió la Directiva B.5 de la Política de Medio Ambiente y Cumplimiento de Salvaguardas (OP-703), sobre requisitos de evaluación ambiental (que era obligación del Prestatario - MOPC) al momento de su aprobación, basado en información de base sobre potenciales afectados, que permitiera especificar el abanico de los potenciales riesgos e impactos del BTR sobre la población del área de influencia, y sus correspondientes medidas de mitigación. (fs. 959 al 1100).

39. La Auditoría del BID - MICI resaltó dos aspectos principales encontrados. En primer lugar, no fue hasta el 2016 que se identificó como población mayoritaria afectada los comerciantes formales, los cuales constituyen 6 veces más que los informales. Al respecto, el MICI consideró que la ausencia de un estudio de línea de base desde las

  
Amado Florentín C.  
Diputado Nacional

13

  
Lic. Edgar Acosta Alcaraz  
Diputado Nacional



CONGRESO DE LA NACIÓN

**Comisión Bicameral de Investigación**

*Sobre la Ejecución del Programa de Reconversión del Centro, Modernización del Transporte Público Metropolitano y Oficinas del Gobierno – Proyecto Metrobús, con carácter Transitorio*

etapas iniciales del Proyecto, generó que por 6 años el enfoque de los potenciales impactos del Metrobús girara únicamente en torno a los ocupantes informales del espacio público.

**40. Sobre el INFORME DE INTERVENCIÓN:**

- En el referido documento no se mencionó el informe del MICI, lo cual constituye una observación no menor, teniendo en cuenta que la Resolución del MOPC N° 1501/18 por medio de la cual se interviene la Unidad Coordinadora del Programa RU/BTR, establece que entre sus competencias deberá *“investigar sobre la legalidad administrativa y operativa de las tareas desarrolladas y ejecutadas desde su inicio a la fecha, con los más amplios poderes”*.
- Con relación al Contrato DC-Stiler, la empresa no inició obras – dada la intervención del Programa y la suspensión de los trabajos del BTR, pero recibió el pago del ANTICIPO. El informe de referencia, no da detalles acerca de la situación en la cual se encuentra su recupero.

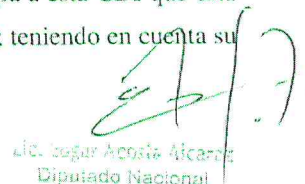
**PROCESO DE CIERRE DEL CONTRATO**

**41. Sobre ACTAS DE ENTENDIMIENTO:**

- En sus cuerpos no se individualiza cuáles han sido los dictámenes legales e informes técnicos y financieros que han respaldado el acuerdo y legalidad de su firma, atendiendo los compromisos asumidos por el MOPC en dichos actos.
- No se han observado las acciones posteriores y el detalle de los trámites encarados por el MOPC en cada punto convenido.
- Muy poco se conoce sobre los alcances del acta de entendimiento celebrado en setiembre de 2018, sobre todo su justificación y el análisis legal/técnico que ha invocado el MOPC para su firma correspondiente.
- En virtud a lo establecido en los **artículos 76 y 77** de la Ley de CONTRATACIONES PÚBLICAS, por la cual se establece que la razón para suspender el contrato será por **INTERÉS PÚBLICO**, preocupa a esta **CBI** que esta causal no haya sido invocada en las Actas de entendimiento; teniendo en cuenta su

  
Armando Florentín  
Senador Nacional

14

  
Lic. Eugén Acosta Aicardi  
Diputado Nacional



CONGRESO DE LA NACIÓN

**Comisión Bicameral de Investigación**

*Sobre la Ejecución del Programa de Reconversión del Centro, Modernización del Transporte Público Metropolitano y Oficinas del Gobierno – Proyecto Metrobús, con carácter Transitorio*

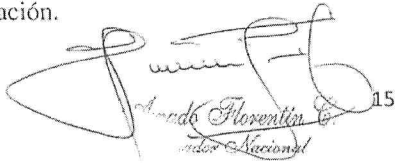
importancia en el proceso, por ello, es de nuestro parecer que las circunstancias que rodearon y justificaron la firma de dicho documento sustancial debieron formar parte expresa.

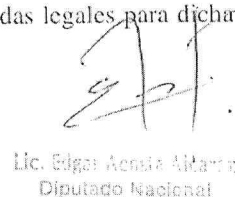
- Constatamos el incumplimiento del numeral III del Acta de entendimiento de fecha 23/10/2018 donde dice: *“Que las actuales autoridades del MOPC han activado y están utilizando energéticamente todos los mecanismos legales pertinentes para la determinación de los responsables de que las Obras del Metrobús no se hayan podido completar aún en tiempo y forma”*.
- Los presupuestos originalmente previstos para la ejecución del Contrato Principal con la firma Mota Engil fueron utilizados también para las obras finales derivadas de las Actas de Entendimiento, sufriendo, a nuestro criterio, una especie de distorsión de su naturaleza original.

42. No se verifican actuaciones de la Administración actual del MOPC que implique la decisión de deslindar responsabilidades por las falencias incurridas y que han desembocado en las consecuencias del proceso. El Informe de Intervención al cual hemos accedido no ha determinado a los responsables ni ha causado el efecto legal requerido como en los casos de Instrucción de Sumario Administrativo.

43. Verificamos que las Actas de Entendimiento y las Adendas firmadas con posterioridad a la suspensión de los trabajos por parte de la firma Mota Engil y el MOPC fueron celebradas sin contar con el visto bueno de la Empresa Fiscalizadora. Entendemos que, al respecto amerita una investigación a profundidad sobre las causas invocadas para tal operatividad. (fs. 400 al 405).

44. En ocasión de las audiencias desarrolladas ante esta CBI con el Ex Ministro del MOPC Ramón Jiménez Gaona y el Ex Procurador de la República, Roberto Moreno Rodríguez Alcalá se pudo notar serias diferencias de criterios y afirmaciones. Por una parte, el Ex Ministro responsabilizó al Ex Procurador que todo el problema generado por la falta de solución con los frentistas se debió a un Dictamen firmado por éste (PGR N° 116/17). Y, por la otra, el Ex Procurador manifestó que dicho dictamen no fue vinculante y que por el contrario, entre sus recomendaciones a proveído todas las salidas legales para dicha situación.

  
Florentín G. Cordero  
Diputado Nacional

  
Lic. Edgar Acosta Altamirano  
Diputado Nacional





CONGRESO DE LA NACIÓN

**Comisión Bicameral de Investigación**

*Sobre la Ejecución del Programa de Reconversión del Centro, Modernización del Transporte Público Metropolitano y Oficinas del Gobierno – Proyecto Metrobús, con carácter Transitorio*

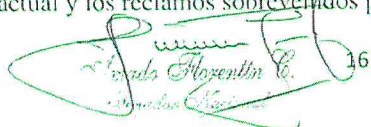
45. En la misma línea del punto anterior, hemos tenido acceso al Dictamen Jurídico MOPC DAJ N° 654 de fecha 17/05/2018, en donde se recomendó salidas jurídicas para la liberación de la franja de dominio. Sin embargo, no hemos observado su aplicación por parte de la Administración anterior del MOPC en cuanto a las acciones para dicho fin.
46. La **SECRETARÍA NACIONAL ANTICORRUPCIÓN** no ha investigado sobre el Proyecto Metrobús, a pesar de haber tenido conocimiento de los resultados del Informe de Intervención del MOPC y la existencia de innumerables denuncias ciudadanas de público conocimiento sobre indicios de corrupción en el proceso, en contra de sus atribuciones dispuestas por Decreto Nro. 10144, *art. 4 inc d) coordinar con los diferentes organismos del Estado, las instancias internas institucionales especializadas en temas relacionados a la lucha contra la corrupción, y la ciudadanía en general para la obtención de información referente a posibles actos de corrupción, e) impulsar la realización de estudios, evaluaciones, sondeos, estadísticas, con miras a establecer las principales causas de corrupción, o ineficiencia en materia administrativa y realizar y proponer acciones para atacar dichas causas*".

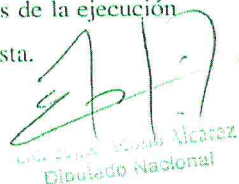
**PROCURADORA GENERAL DE LA REPÚBLICA**

47. Se constató que el MOPC solicitó a la Procuraduría General de la República la conformación de un equipo, conjuntamente con los abogados de la dirección de asuntos jurídicos del Ministerio, para analizar el proceso jurídico administrativo para el estudio de los inconvenientes surgidos en la ejecución y suspensión de trabajos por parte de la Empresa Mota Engil.

Los dictámenes de la Procuraduría han servido de base, para el rechazo de los reclamos (de Mota Engil) a cargo del Ingeniero Supervisor de Obras del MOPC, quien, entendemos, pudo expedirse mucho antes, en base a sus atribuciones originalmente conferidas por las previsiones contractuales.

Reconocemos la importancia de la representación legal ejercida por la PGR ante las instancias de Arbitraje, en la cual se encuentra actualmente el análisis de la ejecución contractual y los reclamos sobrevenidos por parte de la firma Contratista.

  
Juan Florentín C.  
Procurador General

  
Carlos Alcaraz  
Diputado Nacional



CONGRESO DE LA NACIÓN

**Comisión Bicameral de Investigación**

*Sobre la Ejecución del Programa de Reversión del Centro, Modernización del Transporte Público Metropolitano y Oficinas del Gobierno – Proyecto Metrobús, con carácter Transitorio*

---

**DOCUMENTACIONES PROVEÍDAS POR EL MOPC – LIMITACIONES**

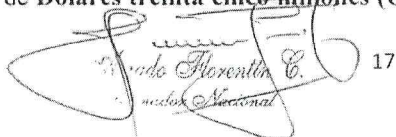
48. No se remite un Listado cronológico de empresas consultoras del Proyecto Metrobús, que contenga los resultados de cada uno, conforme lo solicitado vía Nota por la Comisión de Investigación. Esta circunstancia ha impedido la comprensión de las planillas remitidas y por tanto su análisis correspondiente. La información proveída en soporte digital es dispersa y genérica.
49. La CBI ha solicitado al MOPC vía nota las copias de pólizas de cumplimiento de contrato y garantías de anticipo; sin embargo, no se ha verificado su presentación en las condiciones solicitadas, lo cual ha significado la imposibilidad de su verificación.
50. En ese mismo sentido, no hemos observado la presentación de las documentaciones que respaldan la situación particular para el recupero de la garantía con la Empresa ITAU, por tanto no fue posible su estudio y pertinencia.
51. Con respecto a la Contratación de la Empresa ECATEF, adjudicada en febrero de 2018, esta Comisión deja constancia que en la Nota remitida por el MOPC donde dice adjuntar información digital con planillas de pagos y certificados, no ha sido remitida, y por ende, la CBI se vio imposibilitada de cotejar los antecedentes señalados.

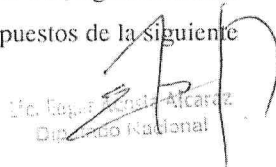
**DE LOS RECURSOS DEL PROGRAMA**

**52. Aumento no reflejado en norma legal**

Mediante la Ley N° 5133, del 24 de diciembre de 2013, se aprobaron tres contratos de préstamos por el monto total de **Dólares ciento cuarenta y cuatro millones (US\$ 144.000.000.-)**, conforme se observa en el cuadro detallado más abajo.

Como contrapartida local de los Contratos 2419/OC-PR y 2420/BL-PR, figura el monto total de **Dólares treinta cinco millones (US\$ 35.000.000.-)**, compuestos de la siguiente

  
17

  
Diputado Nacional



CONGRESO DE LA NACIÓN

**Comisión Bicameral de Investigación**

*Sobre la Ejecución del Programa de Reconversión del Centro, Modernización del Transporte Público Metropolitano y Oficinas del Gobierno – Proyecto Metrobús, con carácter Transitorio*

manera: a) recursos de fuente nacional por **Dólares diez y seis millones (US\$ 16.000.000.-)**; y, b) préstamo realizado ante el Fondo de la Organización de los Países Exportadores de Petróleo – OFID por **Dólares diez y nueve millones (US\$ 19.000.000.-)**.

Por fuera de los contratos de préstamos señalados, mediante el Artículo 7º de la mencionada Ley 5133, se autoriza al Poder Ejecutivo a emitir y mantener Bonos de la Tesorería General hasta por el equivalente a **Dólares cincuenta y cinco millones (US\$ 55.000.000.-)**. Por ende, esta Ley 5133 aprobó en total **Dólares doscientos quince millones (US\$ 215.000.000.-)**.

**Monto total aprobado en la Ley Nº 5133**

Detalle	Monto en Dólares
Contrato 2419/OC-PR (BID)	47.000.000.-
Contrato 2420/BL-PR (BID)	78.000.000.-
Contrato 1386-P (OFID)	19.000.000.-
<b>Subtotal</b>	<b>144.000.000.-</b>
Recursos de Fuente Nacional	16.000.000.-
<b>Total en Anexo Único</b>	<b>160.000.000.-</b>
Bonos Art. 7º Ley 5133	55.000.000.-
<b>Total aprobado Ley Nº 5133</b>	<b>215.000.000.-</b>

En el Informe de Intervención se observa un aumento registrado como préstamo 2420-1 del BID por **Dólares diez y ocho millones (US\$ 18.000.000.-)** y como contrapartida local por **Dólares ciento veinte y seis millones ochocientos treinta y siete mil quinientos diez (US\$ 126.837.510.-)**, totalizando este aumento la suma de **Dólares ciento cuarenta y cuatro millones ochocientos treinta y siete mil quinientos diez (US\$ 144.837.510.-)**.

Sobre este monto no obra en Comisión ningún instrumento legal, por medio del cual se

Lic. Edgar Acosta Alcaraz  
Diputado Nacional





CONGRESO DE LA NACIÓN

**Comisión Bicameral de Investigación**

*Sobre la Ejecución del Programa de Reconversión del Centro, Modernización del Transporte Público Metropolitano y Oficinas del Gobierno – Proyecto Metrobús, con carácter Transitorio*

haya autorizado dicho aumento que representa 67,36% sobre el total autorizado en la mencionada Ley 5133.

Detalle del aumento sin instrumento legal	Monto en Dólares
2420-1 (BID)	18.000.000.-
Contrapartida local	126.837.510.-
<b>Total</b>	<b>144.837.510.-</b>

Conforme al total del Informe de Intervención que asciende a **Dólares trescientos cincuenta y nueve millones ochocientos treinta y siete mil quinientos diez (US\$ 359.837.510.-)**, solamente **Dólares doscientos quince millones (US\$ 215.000.000.-)** cuenta con aprobación legal.

**53. Aplicación de los recursos**

En el Anexo Único de los Contratos de Préstamo 2419/OC-PR y 2420/OC-PR con el BID, aprobado por Ley N° 5133, se detalla en el “Costo del Programa y Plan de Financiamiento”, la distribución por categorías de inversión y por fuente de financiamiento, solamente por la suma de **Dólares ciento sesenta millones (US\$ 160.000.000.-)**, como puede observarse en el cuadro más abajo.

En el mencionado Anexo Único no se halla asignado a ningún componente específico **Dólares cincuenta y cinco millones (US\$ 55.000.000.-)**. Sin embargo, de acuerdo a lo aprobado en el Artículo 7° de la Ley 5133, estos recursos debían destinarse al financiamiento de los requerimientos adicionales del Programa “Reconversión Centro, Modernización del Transporte Público Metropolitano y Oficinas del Gobierno”, emergentes de la construcción de infraestructura electromecánica para transporte masivo de pasajeros y las inversiones complementarias para la implementación del Programa.

Gerardo Hernández  
Diputado Nacional

Lic. César Acosta Alcarán  
Diputado Nacional



CONGRESO DE LA NACIÓN

**Comisión Bicameral de Investigación**

*Sobre la Ejecución del Programa de Reconversión del Centro, Modernización del Transporte Público Metropolitano y Oficinas del Gobierno – Proyecto Metrobús, con carácter Transitorio*

Con referencia a la asignación por **Dólares ciento cuarenta y cuatro millones ochocientos treinta y siete mil quinientos diez (US\$ 144.837.510.-)**, no se cuenta en Comisión ningún instrumento legal con respecto al destino de los mismos.

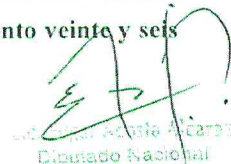
APROBADO POR LEY N° 5133 (Anexo Único de los Contratos de Préstamo 2419/OC-PR y 2420/OC-PR)					AUMENTO SIN INSTRUMENTO LEGAL	
DESTINO	CONTRATOS 2419 Y 2420	APORTE LOCAL (16.000.000 + 19.000.000 del O FID)	TOTAL	BONOS	PRESTAMO 2420-1	APORTE LOCAL
COMPONENTE RU	22.190.000	6.270.000	28.460.000	-	18.000.000	126.837.510
COMPONENTE BTR	89.100.000	26.800.000	115.900.000	-	-	-
ADMINISTRACIÓN	3.824.000	376.000	4.200.000	-	-	-
AUDITORÍA	182.000	18.000	200.000	-	-	-
IMPREVISTOS	4.804.000	436.000	5.240.000	-	-	-
FAPEP	4.900.000	1.100.000	6.000.000	-	-	-
SIN AFECTACION ESPECIFICA EN EL ANEXO UNICO	-	-	-	55.000.000	-	-
<b>TOTAL</b>	<b>125.000.000</b>	<b>35.000.000</b>	<b>160.000.000</b>	<b>55.000.000</b>	<b>18.000.000</b>	<b>126.837.510</b>
SUB TOTAL APROBADO POR LEY (PRÉSTAMOS+BONOS)				<b>215.000.000</b>	TOTAL AUMENTO	<b>144.837.510</b>
TOTAL APROBADO POR LEY + AUMENTO						<b>359.837.510</b>

En el cuadro siguiente, se observan las diferencias entre la distribución inicial autorizada mediante la Ley 5133, para los recursos procedentes de los préstamos, conforme a los componentes expuestos en el Anexo Único y la distribución expuesta en el Informe de Intervención. De acuerdo a ello, el Componente "Reconversión Urbana" aumentó **Dólares diez y ocho millones (US\$ 18.000.000.-)**, así como también el Componente "Administración", por **Dólares cinco millones doscientos veinte y tres mil seiscientos ocho (US\$ 5.223.608.-)**.

DESTINO DE LOS PRÉSTAMOS	ESTABLECIDO EN EL ANEXO UNICO APROBADO POR LA LEY N° 5133	ESTABLECIDO EN EL INFORME DE INTERVENCIÓN (Contratos 2419, 2420 y 2420-1)	DIFERENCIA
COMPONENTE RU	22.190.000	40.190.000	18.000.000
COMPONENTE BTR	89.100.000	89.100.000	-
ADMINISTRACIÓN	3.824.000	9.047.608	5.223.608
AUDITORÍA	182.000	182.000	-
IMPREVISTOS	4.804.000	-	(4.804.000)
FAPEP	4.900.000	4.480.392	(419.608)
<b>TOTAL</b>	<b>125.000.000</b>	<b>143.000.000</b>	<b>18.000.000</b>

En referencia a la Contrapartida local, como puede verificarse en el cuadro más abajo, las diferencias entre la asignación inicial mediante Ley 5133 y el Informe de Intervención, se reflejan en el Componente "Reconversión Urbana" por **Dólares ciento veinte y seis**

 20

  
Diputado Nacional





CONGRESO DE LA NACIÓN

**Comisión Bicameral de Investigación**

*Sobre la Ejecución del Programa de Reconversión del Centro, Modernización del Transporte Público Metropolitano y Oficinas del Gobierno – Proyecto Metrobús, con carácter Transitorio*

millones setecientos noventa y dos mil quinientos seis (US\$ 126.792.506.-); en el Componente "Bus de Tránsito Rápido" la suma de Dólares treinta y dos millones un mil (US\$ 32.001.000.-); el Componente "Administración" por Dólares novecientos treinta mil trescientos noventa y cuatro (US\$ 930.394.-); así como, "Imprevistos" por Dólares tres millones setecientos cuarenta y cuatro mil (US\$ 3.744.000.-).

DESTINO DE LA CONTRAPARTIDA LOCAL	ESTABLECIDO EN EL ANEXO ÚNICO APROBADO POR LA LEY N° 5133	ESTABLECIDO EN EL INFORME DE INTERVENCIÓN	DIFERENCIA
COMPONENTE RU	6.270.000	133.062.506	126.792.506
COMPONENTE BTR	26.800.000	58.801.000	32.001.000
ADMINISTRACIÓN	376.000	1.306.394	930.394
AUDITORÍA	18.000	27.610	9.610
IMPREVISTOS	436.000	4.180.000	3.744.000
FAPEP	1.100.000	460.000	(640.000)
<b>TOTAL</b>	<b>35.000.000</b>	<b>197.837.510</b>	<b>162.837.510</b>

**54. Ejecución Presupuestaria período (2016-2020) del Proyecto "Reconversión Puerto Asunción, Centro, Oficina P2419/OC-PR y 2420/BL-PR" (Código SNIP 83)**

Dentro del Presupuesto General de la Nación-PGN (2016-2019) asignado anualmente al Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones-MOPC, es posible ubicar al Proyecto individualizado como "Reconversión Puerto Asunción, Centro, Oficina P2419/OC-PR y 2420/BL-PR" (Código SNIP 83), dentro del Tipo de Presupuesto 3 "Programas de Inversión", y en el PGN 2020 (al 04 de agosto de 2020), se encuentra en la Clase "Programa Central" como Proyecto 21. A continuación se detalla el resumen de las ejecuciones presupuestarias del periodo mencionado más arriba.

PROYECTO: SP REC. Z. PTO. AS. CENT OFIC, CONT. P2419/OC-PR Y 2420/BL-PR Snips afec.:83

EJERCICIO FISCAL	PRESUPUESTO INICIAL	MODIFICACIONES	PRESUPUESTO VIGENTE	OBLIGADO	SALDO PRESUPUESTARIO	PAGADO	OBLIGACIONES PENDIENTES DE PAGO
2016	243.746.925.710	89.522.651.524	154.224.274.186	67.812.996.037	86.411.278.149	65.175.199.669	2.637.796.368
2017	154.224.274.186	23.164.903.836	177.389.178.022	104.485.342.198	72.903.835.824	90.229.431.661	14.255.910.537
2018	433.005.860.584	157.695.135.973	275.310.724.611	142.903.091.255	132.407.633.356	129.930.022.605	12.973.068.650
2019	400.786.585.395	135.072.242.311	265.714.343.084	243.514.394.345	22.199.948.739	237.667.569.997	5.846.824.348
2020	229.350.964.344	60.163.932.768	169.187.031.576	107.754.824.190	61.432.207.386	100.018.601.973	7.736.222.217
<b>TOTAL</b>	<b>1.461.114.610.219</b>	<b>419.289.058.740</b>	<b>1.041.825.551.479</b>	<b>666.470.648.025</b>	<b>375.354.903.454</b>	<b>623.020.825.905</b>	<b>43.449.822.128</b>

*Amado Florentin*  
21

*[Signature]*





CONGRESO DE LA NACIÓN

## **Comisión Bicameral de Investigación**

*Sobre la Ejecución del Programa de Reconversión del Centro, Modernización del Transporte Público Metropolitano y Oficinas del Gobierno – Proyecto Metrobús, con carácter Transitorio*

---

El presente informe, servirá de base para la realización de una investigación más profunda en cuanto a la situación del Programa. Se recomienda la realización de una auditoría financiera (MOPC – Ministerio de Hacienda), a los efectos de corroborar las inconsistencias detectadas en este apartado, específicamente lo concerniente al aumento, distribución y ejecución de los recursos y la existencia de previsiones legales que lo respalden.

La actuación débil y silenciosa de las instituciones de control ante los hallazgos sustanciales descriptos, ameritará para el futuro, en procesos de esta envergadura, el esfuerzo y compromiso del Estado Paraguayo, para efectuar previsiones legales e intervenciones oportunas, así como el establecimiento de mecanismos de acompañamiento simultáneo previstos en la misma ley de préstamos, que permita tener acceso, en línea, a todos los trámites y operaciones entre el organismo financiador y ejecutor.

Amado Florentín C.  
Centros Nacionales

Lic. Edgar Acosta Alcaraz  
Diputado Nacional



CONGRESO DE LA NACIÓN

**Comisión Bicameral de Investigación**

*Sobre la Ejecución del Programa de Reconversión del Centro, Modernización del Transporte Público Metropolitano y Oficinas del Gobierno – Proyecto Metrobús, con carácter Transitorio*

**RECOMENDACIONES FINALES**


En virtud a las conclusiones esgrimidas, luego del análisis de antecedentes y las informaciones obtenidas en las audiencias, es nuestro parecer efectuar las siguientes recomendaciones:

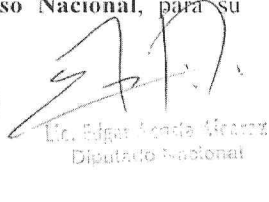
- Remitir el presente informe al **Ministerio Público**: Ante la posibilidad que los hechos relatados constituyan un hecho punible y atendiendo lo establecido en el art. 286 num. 1. del Código de Procedimientos Penales, que establece la obligación por parte de los funcionarios públicos de denunciar, y tomando el término de funcionario público en su sentido más amplio, de servidor público, corresponde remitir los antecedentes a la Fiscalía General.

Con ajuste al principio de legalidad, reprochabilidad y otros, para determinar la configuración y concurrencia de posibles hechos punibles; independientemente a lo administrativo, se concluye que existen motivos fundados y suficientes para presumir la existencia de conductas (acción u omisión) que ameritan ser investigadas y que podrían configurar tipos penales.

El Ministerio Público, a través de sus unidades Especializadas de Investigación, es el competente para investigar a profundidad los procesos llevados adelante por las Instituciones, sus funcionarios responsables, de acuerdo a los cargos y obligaciones asumidos por éstos, en cuanto a hechos que pudieron haber sucedido, y las demás personas físicas y jurídicas que han estado comprometidas en el proceso de contratación en las condiciones efectuadas.

- Remitir el presente informe al **Poder Ejecutivo**: el Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones, hasta la fecha no ha informado acerca de sumario administrativo alguno, y tampoco ha impulsado una denuncia penal, para la investigación de los hechos que han generado consecuencias nefastas para la ciudadanía y comprometen al Estado Paraguayo por sumas multimillonarias en instancias de judiciales.
- Remitir el presente informe a ambas Cámaras del **Congreso Nacional**, para su consideración.

  
Amado Florentín G.  
Senador Nacional

  
Lic. Edgar Leizaola Mearoz  
Diputado Nacional



*Congreso Nacional*  
*H. Cámara de Diputados*

**LOS DEMÁS**

**ANTECEDENTES**

**DEL INFORME FINAL**

**SE ENCUENTRAN EN**

**FORMATO**

**DIGITAL**

**[www.diputados.gov.py/OD](http://www.diputados.gov.py/OD)**