



MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS
Y COMUNICACIONES

■ GOBIERNO
■ NACIONAL

Paraguay
de la gente

Asunción, 13 de julio de 2020

M.O.P.C. N° 866 /2020.

Señor Ministro – Secretario Ejecutivo:

De mi mayor consideración.

Tengo el agrado de dirigirme a su Excelencia, en el marco de la Evaluación correspondiente a la Etapa de pre factibilidad, de la iniciativa privada presentada por la firma JAN DE NUL N.V. S.A. según "PROPUESTA DE VÍA NAVEGABLE POR EL RÍO PARAGUAY TRAMO NORTE ASUNCIÓN- APA", en el marco de la Ley N° 5102/13- "Promoción de la inversión en infraestructura pública y ampliación y mejoramiento de los bienes y servicios a cargo del Estado" con relación a la Nota STP/S.E./N° 618/2020, registrada en Mesa de Entrada Única de este ministerio como Expediente N° 21.804 en fecha 02 de junio de 2020, mediante la cual la Secretaría Técnica de Planificación del Desarrollo Económico y Social comunica que el proponente privado ha presentado la Nota (Expediente STP N° 891/2020) como complemento del Estudio de Pre factibilidad, manifestando haber dado respuesta a las observaciones y recomendaciones que constan en los informes remitidos vía Nota STP/S.E. N° 383/2020 de fecha 28 de febrero del corriente año.

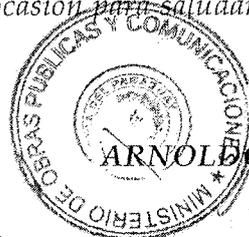
Al respecto, se acompaña el "ANÁLISIS DE LA INICIATIVA PRIVADA PRESENTADA POR LA FIRMA JAN DE NUL N.V. S.A. "PROPUESTA DE VIA NAVEGABLE POR EL RIO PARAGUAY TRAMO NORTE ASUNCIÓN-APA, EN EL MARCO DE LA LEY 5102/2013 "DE PROMOCIÓN DE LA INVERSIÓN EN INFRAESTRUCTURA PÚBLICA Y PRIVADA Y AMPLIACIÓN Y MEJORAMIENTO DE LOS BIENES Y SERVICIOS A CARGO DEL ESTADO".

En el mismo sentido, y en concordancia con la promoción del desarrollo económico nacional a través de la inversión en infraestructura pública y prestación de servicios, por medio de la participación Público-Privada, se manifiesta el interés en impulsar la propuesta mencionada.

Finalmente, se solicita la continuidad de los trámites correspondientes, conforme a las disposiciones legales.

Hago propicia la ocasión para saludar a Vuestra Excelencia con mi más alta estima.

| | |
|-------------------------------------|-------------|
| SECRETARIA TECNICA DE PLANIFICACION | |
| N° Ent. S.T.P. 1551 | Mora: 13:05 |
| Fecha Registro: 14-07-2020 | |
| Recibido por: Bertha Baertram | |



ARNOLDO WIENS DIRKSEN
Ministro

A Su Excelencia
CARLOS PEREIRA OLMEDO, Ministro – Secretario Ejecutivo
Secretaria Técnica de Planificación del Desarrollo Económico y Social
E. S. D.

AWD/em

M.O.P.C.



ANÁLISIS DE LA INICIATIVA PRIVADA PRESENTADA POR LA FIRMA JAN DE NUL N.V S.A. "PROPUESTA DE VÍA NAVEGABLE POR EL RÍO PARAGUAY TRAMO NORTE ASUNCIÓN- APA, EN EL MARCO DE LA LEY 5102/2013 "DE PROMOCIÓN DE LA INVERSIÓN EN INFRAESTRUCTURA PÚBLICA Y PRIVADA Y AMPLIACIÓN Y MEJORAMIENTO DE LOS BIENES Y SERVICIOS A CARGO DEL ESTADO".

Denominación del Proyecto: *"Propuesta de Vía Navegable por el Río Paraguay, Tramo Norte Asunción- Apa, en el marco de la Ley 5102/2013 "De Promoción de la Inversión en Infraestructura Pública y Privada y Ampliación y Mejoramiento de los Bienes y Servicios a Cargo del Estado".*

Proponente: JAN DE NUL N.V. S.A.

Tipo de Iniciativa: Privada

Marco Legal: Ley N° 5102/2013 *"De Promoción de la inversión en infraestructura pública y ampliación y mejoramiento de los bienes y servicios a cargo del Estado"*; Decreto Reglamentario N° 1350/2014. Ley N° 5567/2016 *"Que modifica el artículo 52 de la Ley N° 5102/2013 "De Promoción de la inversión en infraestructura pública y ampliación y mejoramiento de los bienes y servicios a cargo del Estado"*.

Resoluciones de reglamentación emitidas por la STP: Resolución DGPPPP N° 01/2020 *"Por la cual se reglamenta el proceso de declaración de interés preliminar de la Administración Contratante"*; Resolución N° 567/2019 *"Por la cual se aprueba el formulario estándar de recepción de iniciativas públicas o privadas de proyectos de inversión pública"*; Resolución N° 512/2017 *"Por la cual se aprueba el manual de procedimientos para el tratamiento de iniciativas públicas y de iniciativas privadas"*; Resolución N° 385 *"Que aprueba las Guías Metodológicas APP"*.

Etapa evaluada: Pre factibilidad.

Por medio de Nota STP/S.E./N° 618/2020 ingresada por Mesa de Entrada Única del Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones con N° 21804 de fecha 02 de junio del corriente año, la Secretaría Técnica de Planificación del Desarrollo Económico y Social, ha remitido el Expediente STP N° 891/2020 de fecha 13 de mayo de 2020, a través del cual comunica que el proponente privado JAN DE NUL N.V. S.A. manifestó haber complementado el Informe de Pre factibilidad y haber dado respuesta a las observaciones y recomendaciones que constan en los Informes Técnicos elaborados por el Ministerio de Hacienda, Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones y por la Secretaría Técnica de Planificación del Desarrollo Económico y Social, remitido al proponente privado mediante Nota STP/S.E./N° 383/2020 de fecha 28 de febrero del corriente año.

Conforme consta en la Nota STP/S.E./N° 383/2020 del 28 de febrero de 2020, remitida al proponente privado junto con los Informes elaborados por el Ministerio de Hacienda; por el Ministerio de Obras Públicas y por la Secretaría Técnica de Planificación del Desarrollo Económico y Social a través de la Dirección General de Proyectos de Participación Público Privada, la STP en el marco de sus atribuciones ha determinado cuanto sigue: *"De manera conclusiva, esta Dirección General considera que, en caso de contar con la aprobación en etapa de pre factibilidad de las demás instituciones involucradas, en la etapa de Factibilidad deberán*



Econ. Jorge Vergara
Director
Director de Proyectos Estratégicos
(DIPE)



ser subsanadas las observaciones vertidas en este documento. Asimismo, y aún como parte de esta etapa, deberá realizarse el Taller de Elegibilidad, que será organizado en forma conjunta entre la STP, el MOPC y el proponente privado, que tendrá como resultado el Análisis de Valor por Dinero Cualitativo y nos dará una primera idea respecto al potencial de este proyecto para su desarrollo a través de la modalidad de Alianza Público Privada (Ley N° 5.102/2013)”.

Asimismo, en el Informe Técnico¹ remitido al proponente, se verifica el resumen de las deficiencias detectadas por el MOPC, con relación al proyecto, en los siguientes términos: *“TÉCNICAS. Todas las inconsistencias verificadas y expuestas en el análisis técnico, conllevan a concluir que los criterios técnicos utilizados y la falta de precisión configuran un proyecto deficiente. EVALUACIÓN SOCIOECONÓMICA. No se ha verificado los indicadores de rentabilidad económica, concretamente el Valor Actual Neto Social, Tasa Interna de Retorno Social que permitan validar la conveniencia de llevar a cabo el proyecto. FINANCIERAS. Al presentarse una subestimación de las actividades propuestas y una sobrestimación de la demanda, se encontrarían afectados el nivel de la inversión, los ingresos, y consecuentemente impactarían en la rentabilidad social del proyecto. SOCIO AMBIENTAL. La propuesta plantea que se realizará un Estudio de Impacto Socio Ambiental (EISA), el cual se desarrollará como parte de los preparativos del proyecto, permitiendo ajustar las condiciones y las actuaciones y/o procesos. Pero no se realiza un estudio. Por tanto el proyecto es deficiente en este aspecto.”*

En efecto, a modo de dar continuidad a la evaluación de la presente etapa, corresponde el análisis de las respuestas remitidas por el proponente, a fin de verificar la pertinencia de las mismas con relación a los puntos observados, en específico en el Informe Técnico del Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones ².

1- IDENTIFICACIÓN DE LA NECESIDAD INSATISFECHA. PROBLEMA A SOLUCIONAR. CARACTERÍSTICAS DE LA POSIBLE SOLUCIÓN.

La problemática a solucionar se presenta en período de estiaje del río Paraguay, que comprende el periodo de octubre a marzo, los niveles del río presentan dificultades para la navegación de los convoyes típicos que operan en la vía de navegación ocasionando dificultades en la navegación como pérdidas de tiempo y fraccionamientos de convoyes, que finalmente repercute en el costo del flete.

La IP propuesta deberá considerar un canal de navegación como mínimo de 100 m de ancho de solera y una pendiente de 1:3 en tramos arenoso y una pendiente de 1:1 en tramos rocosos, con una profundidad de 10 pies más 2 pies de revancha además de la operación, balizamiento y mantenimiento de dicha obra por un plazo de 20 años, con posibilidad de prórroga, garantizando los valores mencionados durante 350 días al año durante las 24 horas del día, para una navegación segura.

2- ANÁLISIS DE MERCADO, TÉCNICO, DE RIESGO, JURÍDICO, DE COMPETENCIA, DE ORGANIZACIÓN, ECONÓMICO Y FINANCIERO.

• ANÁLISIS DE MERCADO

En las observaciones se hace mención a que la demanda considerada en la propuesta abarcaba el tramo de la Hidrovía Paraguay – Paraná con un total de 26.714.919 toneladas. Por esta razón

¹ Nota MOPC N° 356/2020 del 28 de febrero de 2020, que contiene el Informe Técnico elaborado por el Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones.

² Nota MOPC N° 356/2020 del 28 de febrero de 2020, que contiene el Informe Técnico elaborado por el Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones.





se solicitó utilizar solo la demanda que corresponde al tramo. Es punto ha sido corregido en la información complementaria, y en el análisis de mercado se ha centrado en torno al tramo del proyecto, resultando la demanda base con un total de 15.649.722 toneladas.

Para la factibilidad, el estudio de demanda deberá contar con: i) encuesta Origen Destino, ii) Disponibilidad a Pagar y iii) modelación de viajes utilizando costo generalizado de viaje. Lo presentado por la firma no considera ninguno.

- **ANÁLISIS TÉCNICO**

En cuanto al aspecto técnico y a efecto de la definición del proyecto, dos aspectos son fundamentales. El ancho de la solera del canal de navegación y los niveles de referencias para cada estación a ser tenidos como referencia en el tramo del proyecto.

1. Con relación al ancho del canal se decidió que las dimensiones del nuevo canal se harán en el estudio en la etapa de factibilidad dado que en la misma se realizarán relevamientos batimétricos y, en consecuencia, será posible realizar una estimación más precisa de los volúmenes a dragar.
2. En relación a los niveles de referencias: deben ser revisados, actualizados y/o acordados en la etapa de factibilidad.
En ese sentido la empresa debe instalar nuevas estaciones de medición a fin de poder referir los niveles de referencias con datos de calidad para asegurar los niveles de servicios que se requerirán durante la duración del contrato.
En consecuencia, es muy importante tener en cuenta el período a considerar para definir los niveles de referencias.
3. Con relación al área para el vertido de productos del dragado se debe considerar criterios básicos de los estudios que se realizarán a tales efectos
4. Con respecto a la señalización, se deberá indicar, en el estudio de factibilidad, el alcance y características del servicio (Proyecto, instalación, operación y mantenimiento) y los medios que se pondrán a disposición a efectos del mismo. Así también el tipo de señalización (boyas o señales de margen), lumínica o ciega o algún sistema de identificación automática (AIS) o similar.

- **ANÁLISIS DE RIESGO**

En las observaciones realizadas se mencionaba que no se verificaba un adecuado desarrollo de riesgos potenciales del proyecto.

En términos generales el Proponente Privado ha incluido una tabla en donde se identifican las principales categorías en las que se organizan los posibles riesgos que afectan al proyecto. En la tabla se incluye una asignación del riesgo, la justificación y los mecanismos de mitigación.

Con respecto a este apartado entendemos que hay riesgos que deben ser incorporados y otros que merecen ser profundizados y cuya asignación podría ser redistribuida en oportunidad del estudio de factibilidad o como consecuencia del mismo.

En efecto, en caso de que se decida declarar de interés público el presente proyecto y que se soliciten en consecuencia los estudios de factibilidad, se deberá analizar con mayor detalle la asignación de los riesgos y las medidas de mitigación. Vale decir que el hecho de que la Administración Contratante resuelva avanzar a la etapa de estudios de factibilidad no implica de

Econ. Jorge Vergara
Director
Director de Proyectos Estratégicos
(DIPE)



modo alguno que se encuentre convalidando la actual tabla de riesgos, sus categorías, asignación y mecanismos de mitigación.

Es sabido que uno de los pilares del éxito de un contrato de participación público privada consiste en una correcta distribución de riesgos, debiéndolos asignar a quien se encuentre en mejor posición para mitigarlos.

A modo ejemplificativo podemos citar algunos riesgos que consideramos merecen ser analizados con mayor detalle en cuanto a su asignación y medidas de mitigación:

1. Riesgo de Detección de interferencias durante el desarrollo de la ingeniería de proyecto, referida a la obligación de la Administración Contratante de proveer durante el procedimiento licitatorio estudios preliminares de los servicios públicos y privados que podrían verse afectados por la construcción de la obra y las posibles interferencias que ellas generarían. Describe el Proponente Privado que si hubiera alguna interferencia no incluida en los Estudios Preliminares que genera un costo relevante, la Administración Contratante reconocerá las mayores erogaciones en su documentada incidencia.

Conforme a la práctica, la asignación de este tipo de riesgo dependerá de la tipología del proyecto y de la disponibilidad de información técnica del mismo. Normalmente se recomienda asignar este riesgo al Participante Privado, cuando exista o sea factible recabar información confiable. Caso contrario, entendemos que el mismo debe ser compartido, lo cual no implica tampoco que la Administración reconozca las mayores erogaciones que surjan como consecuencia de ello, sino que los sobrecostos serán distribuidos entre ambas partes.

2. Riesgo de obtención de Permisos y Licencias: Conforme a la tabla preparada en la propuesta, este riesgo debe ser compartido. Explican que el Participante Privado asumirá la responsabilidad de solicitar todos los permisos y habilitaciones necesarias para realizar las obras, con la debida antelación y presentando los estudios y/o documentación pertinente de modo tal que no haya impactos en los plazos contractuales, pero que la Administración Contratante asumirá los costos ocasionados por las demoras injustificadas en la obtención de permisos y licencias, atribuibles a ella o al organismo gubernamental competente.

A priori, este es un riesgo que se debe ser asumido por el Participante Privado, ya que es un riesgo vinculado con el diseño y con el plan de trabajo y por lo tanto es él quien se encuentra en mejores condiciones para gestionarlo. Ahora bien, entendemos que existen situaciones en las cuales no puede trasladarse absolutamente este riesgo al Privado, como cuando se requiere también la presentación de documentos de la Administración Contratante ante una autoridad distinta que deba otorgar el permiso o la licencia. En estos casos, se puede establecer la obligación de la Administración Contratante de coadyuvar para el buen desarrollo de la actividad tendiente a la obtención del permiso o licencia, siempre que el Privado haya desarrollado todos los procedimientos exigidos para su obtención con la debida diligencia.

3. Riesgo de cambios de la/s ley/es aplicable/s que afecten a proyectos de dragado y balizamiento bajo el régimen PPP: Según la tabla, el Ente Contratante asumirá el riesgo de cambios en la/s ley/es aplicable/s que afecten a proyectos de dragado y balizamiento bajo el régimen PPP o asimilables o que sean discriminatorios con el Proyecto o con el Participante Privado.



Econ. Jorge Vergara
Director
Director de Proyectos Estratégicos
(DIPE)



Conforme a las mejores prácticas este riesgo debe ser compartido entre la Administración Contratante y el Participante Privado, estableciendo un mecanismo de restablecimiento del equilibrio económico financiero ante variaciones significativas de los ingresos o costos del proyecto a fin de compensar a la parte afectada, señalando un límite mínimo de variaciones de ingresos o costos a fin de considerar que el equilibrio económico fue afectado.

Tal como se señaló al comienzo de este apartado, existen otros riesgos que no fueron incluidos, como por ejemplo, el Riesgo de Financiamiento, el cual se asigna al Participante Privado; y otros que merecen más estudios y análisis a los efectos de su asignación y establecimiento de medidas de mitigación, como los señalados en los párrafos de arriba, o como el de tipo cambiario o de inflación. En definitiva, se reitera que en caso de que se resuelva declarar de interés la presente propuesta, ello no implicará que la Administración Contratante convalide la actual tabla de riesgos presentada por el Proponente Privado.

En la etapa de factibilidad los riesgos deberán ser además cuantificados y analizados en el estudio de Valor por Dinero.

- **ANÁLISIS DE COMPETENCIA, DE ORGANIZACIÓN, ECONÓMICO**

Un punto que fue levantado por el Ministerio de Hacienda es el de la naturaleza del eventual cobro que haría el Participante Privado como contraprestación de los servicios que prestaría. Consultan si sería considerado una tarifa o tasa. Si bien este punto ya fue abordado por la Procuraduría General de la República, consideramos que aún no fue profundizado debidamente, por lo cual se recomienda analizarlo con más detalle al momento de llevar a cabo el estudio de factibilidad. Será importante coordinar y determinar la naturaleza de este cobro también con la Sub Secretaría de Estado de Tributación, pues las implicancias varían dependiendo de si se la considera una tarifa o una tasa, sobre todo en términos impositivos. Al respecto, existe jurisprudencia sobre la naturaleza jurídica del peaje, la cual se recomienda sea examinada también al momento del análisis.

- **ANÁLISIS DE LA EVALUACIÓN SOCIOECONÓMICA**

En las observaciones técnicas realizadas se levantó el punto de que la propuesta no incluía una evaluación socioeconómica. El proponente presenta una versión de la evaluación socioeconómica, en la cual se clarifica que la demanda utilizada es la que corresponde al tramo del proyecto, siendo esta de 15.649.722 toneladas.

El análisis realizado, utilizó la metodología Costo Beneficio, descontando el flujo al 9% conforme a la normativa SNIP. La Tasa Interna de Retorno del proyecto resultante de los cálculos es 9,15%.

Con lo mencionado, el punto se encuentra salvado. Se recomienda que, en la Factibilidad ante los ajustes de costos y beneficios, también se considere el escenario donde el peaje representa un costo social para el usuario.



Econ. Jorge Vergara
Director
Director de Proyectos Estratégicos
(DIPE)



Además, identificar y analizar los posibles Impactos adversos y garantizar que las necesidades y condiciones de las personas afectadas por el proyecto propuesto se tengan plenamente en cuenta en el diseño del mismo. Se identificarán las mitigaciones adecuadas según sea necesario. El Estudio deberá proporcionar las medidas adicionales que deberán contribuir a mejorar las oportunidades de los beneficios de desarrollo para los grupos afectados.

Identificar potenciales conflictos sociales con el proyecto; y, sobre todo, presentar un plan de comunicación y en programas de socialización y educación ambiental en marco del proyecto.

ii. En lo que respecta a los Estudios Ambientales:

-Identificación pormenorizada de los Impactos y su descripción mediante una Matriz de Leopold modificada u otra de similar funcionalidad, por Etapas del Proyecto y por Medio afectado. Se solicita prestar atención a los efectos de generación de turbidez en el medio fluvial, el cambio en las propiedades originales del sustrato del fondo del río y la incorporación de nuevas partículas en las áreas de deposición, así como la afectación a la comunidad lotica (peces y plantas acuáticas), los procesos erosivos etc.

-Valoración de Impactos Ambientales: Descripción de estos según sus características, caracterizándolos mediante su: a) Signo b) Intensidad, c) Extensión, d) Momento, e) Persistencia, f) Reversibilidad, g) Sinergia h) Acumulación, i) Efecto, j) Periodicidad, k) Recuperabilidad, l) Importancia, etc.

De esta manera se podrá conocer la mayor o menor gravedad de un Impacto por medio de una escala cualitativa. La valoración será en función a los efectos producidos, su categoría y caracterización.

-Calcular la Importancia de cada Impacto.

-Clasificar los Impactos según su Importancia en: a) Compatibles, b) moderados c) severos, d) críticos, e) residual.

-Clasificar los Impactos según su Signo en: a) Positivos, b) Negativos

-Clasificar los Impactos según el medio afectado, agrupándolos en: a) Biótico, b) Físico, c) Social, e) Económico. (y sus sub clasificaciones).

-Una descripción pormenorizada (cuali y cuantitativa) y de a nivel de detalle de las medidas prevención y de mitigación de Impactos Ambientales.

-Una descripción a detalle de los protocolos de emergencia que se piensa implementar en casos de siniestros en el agua de las embarcaciones que realizan dragado u otros afectados al proyecto.

-Descripción de sistemas de monitoreo de calidad de agua, y las comunidades (bióticos, abióticos, icticos, faunísticos, etc) del Río y de las zonas ribereñas. (los lugares de monitores deberán ser georreferenciados). Los datos que tome el sistema de monitoreo debe ser representativos en su temporalidad y también en su ubicación, solo mediciones repetidas y exactas pueden dar una idea correcta de los impactos.



Econ. Jorge Vergara
Director
Director de Proyectos Estratégicos
(DIPE)



- Esbozar un Programa de Manejo de Ecosistemas loticos, un Programa de Recuperación de Hábitat, un Programa de compensación por afectación a las comunidades bióticas, un Programa de Conservación de especies faunísticas y vegetales en peligro por citar algunos

Se sugiere al proponente complementar la información presentada en los aspectos ambientales, al menos con descripciones específicas del proyecto y el área de intervención, con datos locales, de fuentes secundarias.

Presentar los costos afinados estimados de la implementación de las medidas de mitigación.

Resultados del Taller de Elegibilidad. Comentarios.

En fecha 07 de mayo del corriente año, se llevó a cabo el Taller de Elegibilidad, desarrollado de manera virtual, con la coordinación de la Secretaría Técnica de Planificación del Desarrollo Económico y Social, cuyo resultado se encuentra plasmado en el Informe elaborado por la STP³.

En la parte pertinente de dicho Informe, la STP dispuso al respecto: *"...se puede concluir de manera preliminar que el proyecto de Iniciativa Pública denominado "Propuesta de Vía Navegable por el Río Paraguay Tramo Norte Asunción- Apa", posee características y potencialidad para ser elegible y ser ejecutado mediante un contrato de Participación Público-Privada (PPP). Es preciso destacar, que la evaluación de elegibilidad forma parte de las otras tareas de evaluación del Estudio de Prefactibilidad, relacionadas al análisis de los aspectos legales, del contenido de la presentación de los dictámenes e informaciones de las instituciones que intervienen en el circuito de evaluación de las APP, además de constituirse en una metodología válida para la estimación del valor por dinero cualitativo y formar parte de los estudios requeridos por la Ley 5.102/13 y su Decreto Reglamentario 1.350/14, necesarios para continuar con el proceso de pre-inversión"* .

Tal como se indica en el Informe, es dable resaltar que el Índice de Elegibilidad se realiza como parte del estudio de pre factibilidad, por lo que el mismo constituye un indicador, independientemente al análisis que involucra los demás aspectos evaluados.

Recomendaciones.

En mérito de las consideraciones que anteceden, esta Dirección entiende que las observaciones correspondientes a la etapa de pre factibilidad han sido atendidas por el proponente.

En ese sentido, se considera que la conveniencia del impulso del proyecto, radica en que cumplidas determinadas exigencias y condiciones para su ejecución, la propuesta representaría una alternativa capaz de contribuir con una solución para atacar un problema actual existente con la navegabilidad del Río Paraguay en dicho tramo.

Siguiendo esa línea, de considerarse de interés la propuesta, resulta conveniente recomendar que las observaciones contenidas en el *"ANÁLISIS DEL PROYECTO PRESENTADO POR LA FIRMA JAN DE NUL N.V. S.A. – PROPUESTA DE VÍA NAVEGABLE POR EL RÍO PARAGUAY TRAMO NORTE ASUNCIÓN- APA, EN EL MARCO DE LA LEY N° 5102/13 PROMOCIÓN DE LA INVERSIÓN EN INFRAESTRUCTURA PÚBLICA Y AMPLIACIÓN Y MEJORAMIENTO DE LOS BIENES Y SERVICIOS A CARGO DEL ESTADO"*, remitido a la STP por medio de Nota MOPC N° 356/2020 de fecha 28 de

³ Nota STP/S.E./N° 616, ingresada al MOPC por Mesa de Entrada Única con N°21463 de fecha 29 de mayo de 2020.

Econ. Jorge Vergara
Director
Director de Proyectos Estratégicos
(DIPE)





Ministerio de
**OBRAS PÚBLICAS
Y COMUNICACIONES**

**GOBIERNO
NACIONAL**

*Paraguay
de la gente*

febrero del corriente, posteriormente comunicado al proponente privado por Nota STP/S.E./Nº 383/2020 del 28 de febrero del 2020, así como aquellas observaciones levantadas en el presente Informe, sean íntegramente atendidas por el proponente, en etapa de factibilidad, sin perjuicio del análisis que compete a las demás entidades involucradas en el circuito de evaluación.

Finalmente, de declararse de interés la propuesta, se recomienda iniciar las tratativas de acuerdo para el inicio de la etapa de factibilidad teniendo como puntos principales del citado acuerdo, el contenido, el plazo y el costo de los estudios de factibilidad que deberá atender el proponente privado; los requisitos establecidos por la Ley y las recomendaciones mencionadas en este informe.

Con base en lo expuesto, se emite el presente informe a los efectos correspondientes.



on. Jorge Vergara
Director
de Proyectos Estratégicos
(DIPE)