

Viceministerio de Economía y Planificación
Gerencia de Economía
Dirección General de Inversión Pública
Coordinación de Proyectos con Financiamiento Privado

DICTAMEN PPP N° 06/2026

Estudio de Prefactibilidad del proyecto
***“Iniciativa Privada para el proyecto vial de Duplicación y
Rehabilitación de las rutas Py06 y Py07. Tramo PY06
Encarnación – Minga Guazú (PY02) y Tramo PY07
Intersección con PY06 hasta Enlace Vial CMDE
Longitudes: 241 km (PY06) y 181 km (PY07)”***

Abril de 2026

ÍNDICE

INTRODUCCIÓN	3
RESUMEN DEL PROYECTO.....	4
1. ASPECTOS LEGALES	6
2. DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO.....	13
2.1. IDENTIFICACIÓN DEL PROBLEMA	13
2.2. DIAGNÓSTICO DE LA SITUACIÓN ACTUAL	15
2.3. IDENTIFICACIÓN DE LA POBLACIÓN OBJETIVO	16
2.4. VIDA ÚTIL DEL PROYECTO.....	17
2.5. LOCALIZACIÓN	17
2.6. DEMANDA ACTUAL Y PROYECTADA.....	18
2.7. ANÁLISIS DE ALTERNATIVAS TÉCNICAS DE SOLUCIÓN	19
2.8. INDICADORES DE RENTABILIDAD.....	20
2.8.1. Valor Presente Neto Social (VPNS)	20
2.8.2. Tasa Interna de Retorno Social (TIRS).....	20
2.9. COSTOS DEL PROYECTO.....	21
2.9.1. CAPEX	21
2.9.2. OPEX.....	22
2.10. CRONOGRAMA FÍSICO- FINANCIERO.....	23
3. ASPECTOS FINANCIEROS	24
3.1. Recursos propios	24
3.2. Financiación ajena.....	25
4. ESFUERZO NETO DEL ESTADO	26
5. ANÁLISIS DE RIESGOS.....	27
6. VALOR POR DINERO: CRITERIOS DE LOS PROYECTOS PPP.....	32
6.1. VALOR POR DINERO CUALITATIVO	33
7. MATRIZ DE MARCO LÓGICO	38
8. ANÁLISIS DEL SISTEMA NACIONAL DE INVERSIÓN PÚBLICA	38
REFERENCIA BIBLIOGRÁFICA	41
ANEXOS	42

Departamento de Análisis de Proyectos con Financiamiento Privado

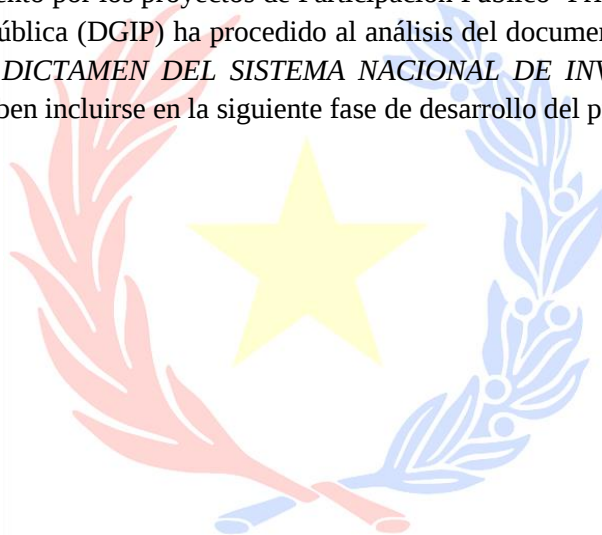
ACRÓNIMOS

AC	Administración Contratante
AFC	Análisis Factorial Confirmatorio
AFE	Análisis Factorial Exploratorio
CAPEX	<i>Capital Expenditures</i>
DGIP	Dirección General de Inversión Pública
GTI	Grupo Técnico Interinstitucional
IE	Índice de Elegibilidad
MEF	Ministerio de Economía y Finanzas
OPEX	<i>Operating Expenditures</i>
PPP	Participación Público- Privada
TIR	Tasa Interna de Retorno
TIRS	Tasa Interna de Retorno Social
TSD	Tasa Social de Descuento
VpD	Valor por Dinero
VPN	Valor Presente Neto
VPNS	Valor Presente Neto Social

INTRODUCCIÓN

En este documento presentamos el parecer técnico que hace referencia a la etapa de Prefactibilidad del Proyecto *“INICIATIVA PRIVADA PARA EL PROYECTO VIAL DE DUPLICACIÓN Y REHABILITACIÓN DE LAS RUTAS PY06 Y PY07. Tramo PY06 Encarnación – Minga Guazú (PY02) y Tramo PY07 Intersección con PY06 hasta Enlace Vial CMDE Longitudes: 241 km (PY06) y 181 km (PY07)”* elaborado por la empresa SACYR CONCESIONES SL. Y OCHO A S.A., en carácter de proponente privado bajo la modalidad de financiamiento de Participación Público-Privada (PPP) y remitido al Ministerio de Economía y Finanzas (SIME N° 80.048/2025).

Con la finalidad de realizar una evaluación exhaustiva en etapa más avanzada en lo que concierne a las condiciones y recaudos del proyecto desde la perspectiva social, económica y fiscal en su fase de factibilidad y la conveniencia referida a costos al ser comparados bajo la implementación del esquema de financiamiento por los proyectos de Participación Público- Privada (PPP), la Dirección General de Inversión Pública (DGIP) ha procedido al análisis del documento, donde se incorporan en el último apartado *DICTAMEN DEL SISTEMA NACIONAL DE INVERSIÓN PÚBLICA* las consideraciones que deben incluirse en la siguiente fase de desarrollo del proyecto.

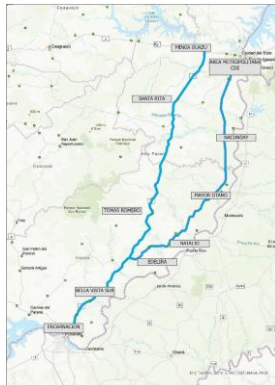
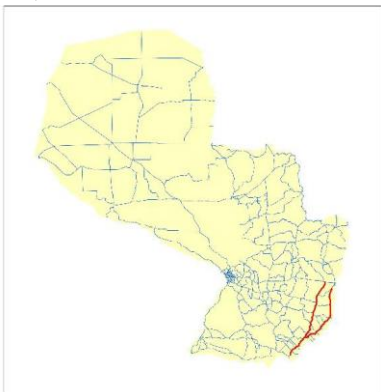


Departamento de Análisis de Proyectos con Financiamiento Privado

RESUMEN DEL PROYECTO

Nombre del proyecto	Iniciativa privada para el proyecto vial de duplicación y rehabilitación de las rutas PY06 y PY07. Tramo PY06 Encarnación – Mingua Guazú (PY02) y Tramo PY07 Intersección con PY06 hasta Enlace Vial CMDE Longitudes: 241 km (PY06) y 181 km (PY07)
Proponente	SACYR CONCESIONES SL. Y OCHO A S.A.
Monto	USD 237,6 millones.
Objetivo	Aumentar la capacidad y mejorar la seguridad vial del corredor Vial logístico y de integración PY06 y PY07 entre Encarnación y Mingua Guazú (Intersección PY02) y Intersección PY06 San Clara con el Corredor Metropolitano del Este, a través del Mejoramiento, Rehabilitación, Mantenimiento y Explotación bajo la modalidad APP.
Objetivos específicos	Mejorar la movilidad y aumentar la capacidad operativa de la Ruta PY06 y PY07, mediante las siguientes actividades: - Ruta PY06_Duplicación de 31,79 km de calzada existente en tramos estratégicos con alto volumen de tránsito. - Ruta PY06_Rehabilitación de 188,70 km de la vía actual, recuperando condiciones óptimas de servicio y seguridad vial. - Ruta PY06_Construcción de 20,48 km de variantes para desvío del tránsito pesado y urbano en zonas densamente pobladas. - Ruta PY06_Implementación de obras de drenaje y señalización horizontal y vertical - Ruta PY07_Mantenimiento Vial del Tramo Corredor de Exportación 145 km entre Natalio y Enlace Vial (Trébol) del Corredor Metropolitano del Este - Ruta PY07_Rehabilitación Vial de 36 km PY07 entre intersección con Ruta PY06 y Ciudad de Natalio - Reubicación puesto de Peaje en Ruta PY06 y construcción de nuevo puesto de Peaje en Ruta PY07. Operación de la existente.
Localización geográfica	Tramos viales de las Rutas Nacionales PY06 y PY07, un tramo de 241 km inicia en la Ciudad de Encarnación (km 8,9) hasta la Ciudad de Mingua Guazú (km 249,4), uniendo los departamentos de Itapúa y Alto Paraná. El otro tramo inicia en la intersección de la Ruta PY07 con la

Departamento de Análisis de Proyectos con Financiamiento Privado

	Ruta PY06 cercana a la localidad de San Clara y une el Corredor de Exportación entre Natalio y Cedrales, finalizando en el actual enlace tipo Trebol correspondiente al Corredor Metropolitano del Este (CMDE).  Ruta PY06: Atraviesa las Localidades de Capitán Miranda (km 13), Trinidad (km 28), Hohenau (km 35), Obligado (km 38), Bella Vista (km 45), Pirapo (km 67), Capitán Meza (km 85), Edelira (km 93), Tomas Romero Pereira (km 117), San Rafael del Paraná (km 138) del Dpto. Itapua y Dr Raul Peña (km 163), Iruña (km 171), Naranjal (km 185), Sta Rita (km 206), Tavapy (km 225) y Mingua Guazú (km 248) del Dpto. de Alto Paraná. Ruta PY07: Atraviesa las Localidades de Capitán Meza (zona de influencia norte), Natalio, San Rafael del Paraná, Mayor Otaño, Ñacunday, Los Cedrales y el Enlace vial Área Metropolitana de Ciudad del Este (CMDE). Extensión total: 442 kilómetros.		
Etapas del Ciclo de Vida	Prefactibilidad	Duración Total del Proyecto	30 años
Periodo de Construcción	24 a 36 meses	Duración de la Operación	26 años
CAPEX	USD 232.745.326 (tipo de cambio Gs. 7.350) según presenta en la estimación de obra del proyecto		
OPEX	USD 2% OPEX		

Departamento de Análisis de Proyectos con Financiamiento Privado

EXPROPIACIONES	USD 3.481.600
Tramos propuestos en el trazado	Ruta PY06: 5 tramos Ruta PY07: 2 tramos
Escenarios Propuestos	Alternativa 1: Rehabilitación mediante fresado y refuerzo con mezclas asfálticas. Alternativa 2: Rehabilitación mediante refuerzo con hormigón hidráulico (<i>whitetopping</i>), incluyendo su variante adherida y no adherida.

Fuente: Elaboración propia en base a datos presentados por el proponente privado y respuestas al Correo SNIP N° 132/2026.

1. ASPECTOS LEGALES

Este instrumento de evaluación se elabora en base a los siguientes marcos normativos que rigen los proyectos de Inversión Pública, en particular con financiamiento privado bajo la modalidad de Participación Público Privada (PPP), así como las normas atinentes a cuestiones presupuestarias:

- Ley N° 6490/2020 “*De Inversión Pública*”.
- Ley N° 7452/2025 “*De Modernización del Régimen de Promoción de la Inversión en Infraestructura Pública y Ampliación y Mejoramiento de los Bienes y Servicios a cargo del Estado*”.
- Ley N° 1535/1999 “*De Administración Financiera del Estado*” y su Decreto Reglamentario N° 8127/2000, por el cual se establecen las disposiciones legales administrativas que reglamentan la implementación de la Ley N° 1535/1999 y el funcionamiento del Sistema Integrado de Administración Financiera- SIAF.
- Ley N° 7408/2024, que “*Aprueba el Presupuesto General de la Nación para el ejercicio fiscal 2025*” y posteriores Leyes que aprueben el Presupuesto General de la Nación (PGN) de los años siguientes, durante la implementación del Proyecto, con sus respectivos instrumentos normativos modificatorios, en su caso.
- Decreto N° 4436/2020 “*Por el cual se reglamenta la Ley N° 6490/2020 ‘De Inversión Pública’*”.
- Decreto N° 3248/2025 “*Por el cual se reglamenta la Ley N° 7408/2025 ‘Que aprueba el Presupuesto General de la Nación para el ejercicio fiscal 2025’*” y posteriores decretos que

Departamento de Análisis de Proyectos con Financiamiento Privado

reglamenten las Leyes que aprueben el PGN de los años que abarque la implementación del proyecto, con sus respectivos instrumentos normativos modificatorios, en su caso.

La Ley N° 7452/2025 (Ley PPP) establece una serie de principios que deben observarse en todas las actuaciones relacionadas en la aplicación de la ley, entre los cuales resalta la rentabilidad social, la eficiencia económica y la responsabilidad fiscal. Por ende, los proyectos PPP tienen que responder a la materialización del bien común, generar eficiencia en la gestión o uso de la infraestructura y prestación de servicios, teniendo en cuenta la capacidad de pago del Estado para atender los compromisos financieros que se deriven de la ejecución de los proyectos.

A continuación, se presenta un resumen de los principios más resaltantes aplicables a esta etapa de la evaluación del proyecto (Artículo 2°):

- **Transparencia y rendición de cuentas:** *Será de conocimiento público la información relativa a los contratos reglados por la presente ley, incluidos los actos que impliquen compromisos fiscales para el Estado y tengan efectos sobre los usuarios.*
- **Rentabilidad social:** *Todo proyecto realizado en el marco del objeto de la presente ley deberá responder a la materialización del bien común al interés público, estableciendo con claridad los objetivos generales y beneficios que el Estado pretende obtener. El Estado definirá criterios generales de rentabilidad social a efectos de cada proyecto en forma previa a su ejecución.*
- **Eficiencia económica:** *Los contratos objeto de la presente ley deberán estructurarse, de modo tal a generar eficiencia en la gestión o uso de infraestructuras y prestación de servicios. Los mecanismos de participación público-privado sólo podrán emplearse cuando, mediante estudios económicos y técnicos, se compruebe que constituyen una opción eficiente, eficaz y sostenible para la construcción de la obra y la prestación del servicio.*
- **Competencia e igualdad:** *la selección de los participantes privados se efectuará mediante procedimientos transparentes y competitivos, respetando los principios de no discriminación, igualdad y amplia publicidad, para promover la participación del mayor número de agentes económicos y seleccionar al participante privado que pueda prestar el bien o servicio de la forma más eficiente y eficaz.*
- **Seguridad jurídica:** *los contratos establecerán el régimen de derechos, obligaciones y responsabilidades aplicables a las partes; pudiendo ser modificados de conformidad con el marco normativo y contractual aplicable.*

Departamento de Análisis de Proyectos con Financiamiento Privado

- **Responsabilidad fiscal:** para la inversión que se realice a través de los contratos objeto de la presente ley, debe considerarse la capacidad de pago del Estado para atender los compromisos financieros que se deriven de la ejecución de proyectos, y la adecuada contabilización de los compromisos firmes y contingentes.
- **Temporalidad:** Todo contrato deberá contemplar un plazo máximo, que, incluyendo sus prórrogas, no podrá exceder de 40 (cuarenta) años, incluido el total de las prórrogas excepcionales previstas en los casos establecidos en el Artículo 32 de la presente Ley. A falta de estipulación del plazo en el contrato, se entenderá que éste rige por ese plazo máximo;
- **Sustentabilidad ambiental:** los contratos objeto de la presente ley deberán diseñarse y desarrollarse considerando los estándares ambientales requeridos, riesgos relacionados con el cambio climático y la normativa general vigente en la materia.

Otros artículos de la Ley N° 7452/2025.

Artículo 3°.- Alcance: “Los contratos de participación público-privada pueden incluir la gestión de infraestructuras y servicios en los sectores identificados en el artículo 51 de la presente Ley. Esta Ley establece el marco que regirá la identificación, desarrollo, selección, evaluación, aprobación, contratación y gestión de proyectos y contratos bajo la modalidad de Participación Público Privada.

Los compromisos del participante privado serán establecidos en los pliegos de bases y condiciones y en el contrato de participación público-privada e incluirán como mínimo el financiamiento total o parcial del costo total de la inversión inicial, así como la operación y el mantenimiento de una infraestructura y de sus servicios asociados, además de una de las siguientes alternativas:

- a. El diseño y construcción de una infraestructura y el equipamiento que en su caso sea necesario; o,
- b. La construcción o reparación y mejoramiento de una infraestructura y el equipamiento que en su caso sea necesario; o,
- c. En el caso de empresas públicas y sociedades anónimas con participación estatal, la gestión de los servicios propios de su objeto.

Solo se podrán realizar bajo el régimen de participación público-privada previsto en la presente Ley los proyectos en los cuales los costos de inversión inicial superen, en valor presente, el equivalente a 12.500 (doce mil quinientos) salarios mínimos mensuales para actividades diversas no especificadas en la capital de la República.

Departamento de Análisis de Proyectos con Financiamiento Privado

Este valor podrá disminuirse excepcionalmente, previo análisis y con una autorización caso por caso emitida por el Equipo Económico Nacional (EEN) y hasta el límite que el Ministerio de Economía y Finanzas considere conveniente, atendiendo el marco fiscal de mediano plazo.”.

Artículo 4°.- Distribución de compromisos, riesgos y beneficios: *“Los contratos de participación público-privada deberán establecer en forma expresa, para situaciones específicas y acordadas, los riesgos, compromisos y beneficios que asumen respectivamente el Estado y el participante privado”.*

Artículo 7°.- Administraciones contratantes: *“Las Administraciones contratantes, dentro del ámbito de sus respectivas competencias, podrán desarrollar proyectos a través de contratos de participación público privada previstos en la presente ley. Las Administraciones contratantes podrán unirse para desarrollar proyectos de participación público privada en forma conjunta, en cuyo caso celebrarán los correspondientes convenios, contratos o acuerdos con tal fin... La decisión de impulsar un proyecto a través del régimen previsto en la presente ley requerirá de la aprobación del Poder Ejecutivo... Con carácter previo a dicha aprobación, deberán realizarse los procedimientos de evaluación previstos en la presente ley y en su reglamentación, así como en la Ley N° 6490/2020 “DE INVERSIÓN PÚBLICA” y su reglamentación...”.*

Artículo 8°.- Ministerio de Economía y Finanzas: *“El Ministerio de Economía y Finanzas (MEF) tendrá las siguientes funciones en el marco la estructuración y desarrollo de proyectos que se realicen bajo contratos de participación público-privada:*

- *Evaluar la asignación de riesgos e impactos fiscales previstos y viabilidad comercial y financiera en la fase de estudios y preparación de proyectos de contratos de participación público – privada;*
- *Emitir dictámenes previos con carácter vinculante de los proyectos de participación público-privada sobre la distribución de riesgos y los impactos fiscales, así como sobre la factibilidad de la implementación de proyectos;*
- *Velar por la consistencia fiscal de los pagos futuros firmes y contingentes cuantificables de estos proyectos, conforme a los términos de la presente ley;*
- *Emitir dictámenes técnicos vinculantes, en las áreas de su competencia, atendiendo a los compromisos y riesgos fiscales para la Administración Financiera del Estado...” (Numeral 5 menciona cualquier situación que pueda comprometer recursos del Estado); entre otras atribuciones.*

Artículo 32°.- Compensación por actos sobrevinientes: *“El participante privado tendrá derecho a obtener una compensación de la Administración Contratante, en caso de verificarse los siguientes tipos de actos o hechos imprevisibles y extraordinarios a la firma del contrato de participación público privada.*

a. Modificaciones unilaterales al contrato de participación público-privada dispuestas por la Administración Contratante, en el marco de sus atribuciones y competencias por razones de interés público; de acuerdo con lo previsto en el Artículo 30 de esta Ley;

Departamento de Análisis de Proyectos con Financiamiento Privado

- b. Eventos de fuerza mayor, ajenos a la voluntad del participante privado e incontrolables por este, siempre que el derecho a la compensación por estos eventos se encuentre expresamente previsto en el contrato;*
- c. Actos de carácter particular del Estado que produzcan efectos directos sobre el contrato de participación público-privada;*
- d. Actos de carácter general del Estado que produzcan efectos directos sobre el contrato de participación público-privada, siempre que el derecho a la compensación por estos actos se encuentre expresamente previsto en el contrato; y,*
- e. Otros eventos expresamente previstos en los contratos de participación público-privada que no sean imputables al participante privado.*

Salvo en el supuesto de la letra a), el derecho de compensación estará condicionado a que el evento en cuestión cause un claro perjuicio al participante privado alterando materialmente el equilibrio económico financiero del contrato. Dicha materialidad deberá ser precisada en el pliego y contrato respectivos.

La compensación en estos casos tendrá lugar una vez verificada la materialidad del impacto antes referida; y podrá implementarse a través de una extensión del plazo del contrato que no podrá exceder los 10 (diez) años, toda vez que no supere el plazo máximo establecido en el artículo 2° de la presente ley, de la variación al régimen de inversiones previsto inicialmente, modificación del régimen tarifario, pago de subsidios, revisión de los aportes públicos de retribución, entre otros, de acuerdo con los alcances, mecanismos y procedimientos previstos en los contratos de participación público-privada”.

Artículo 47°.- Competencia para tramitar iniciativas privadas: *“La DGIP estará facultada a recibir, admitir, instruir y sustanciar iniciativas privadas para el desarrollo de proyectos impulsados en el marco de la presente Ley, comprendidos dentro de su respectivo ámbito de competencia, siempre que su objeto no sea similar a otro que:*

- a. Haya sido presentado por un proponente anterior y se encuentre a estudio de la Administración Contratante;*
- b. La Administración Contratante estuviere realizando a su respecto los estudios previos para su promoción en régimen de iniciativa pública; y,*
- c. La Administración Contratante lo hubiere identificado y previsto en su planificación con la mención expresa de que será promovido de oficio por su parte;*

En caso que el proyecto no este comprendido en los supuestos contenidos en los incisos precedentes, se continuará con el análisis del proyecto siempre y cuando la futura Administración Contratante manifieste su interés preliminar por medio de un acto administrativo emitido por la máxima

Departamento de Análisis de Proyectos con Financiamiento Privado

autoridad dentro del plazo de 30 (treinta) días. Cumplido este plazo, se considerará el proyecto como no admitido por parte de la futura Administración Contratante.

Los Proyectos que no hubiesen sido admitidos conforme a las disposiciones del presente artículo, no podrán volver a presentarse, tanto por el postulante que haya originado el Proyecto como por terceros, así como por las Administraciones Contratantes, antes de transcurridos 2 (dos) años de la no admisión.

El porcentaje de participación del Estado en proyectos de iniciativa privada podrá ser de hasta el 25% (veinticinco por ciento) del valor presente del costo total del proyecto. Los aportes del Estado podrán aplicarse entre las etapas de construcción y de operación y mantenimiento.

La tasa de interés para el cálculo del valor presente será igualmente definida de acuerdo a lo establecido en el Art. 12°.

Este porcentaje podrá aumentar excepcionalmente, previa autorización del Equipo Económico Nacional (EEN) y hasta el límite que el Ministerio de Economía y Finanzas considere conveniente, atendiendo el Marco Fiscal de Mediano Plazo.

A los efectos precedentes, se considera que un proyecto es similar a otro cuando su objeto sea total o parcialmente coincidente con el de ésta (área geográfica, bienes públicos o privados utilizados, destino y actividades principales), y su aceptación sea incompatible o afecte negativamente el desarrollo de dicho otro proyecto.

En caso de presentación de iniciativas de proyectos similares, se priorizará la tramitación de la presentada en primer término.”.

Artículo 48°.- Etapas del procedimiento de iniciativa privada: *“La tramitación de las iniciativas privadas comprenderá las siguientes etapas:*

1. Presentación: El proponente interesado en desarrollar su iniciativa en el marco de un proyecto de participación público-privada, deberá presentar su proyecto ante la DGIP, acreditando capacidad técnica, económico-financiera y legal para el desarrollo del proyecto en cuestión. El proponente podrá ser individual o estar integrado por más de una persona jurídica. Su propuesta deberá contener información relativa a su identificación como proponente; al proyecto que pretende desarrollar; y a su viabilidad analizada a nivel de prefactibilidad.

2. Evaluación de prefactibilidad: La información recibida será analizada por la DGIP en coordinación con la Administración Contratante que dentro del plazo de 45 (cuarenta y cinco) días evaluarán la conveniencia de su aceptación, con o sin modificaciones, o su rechazo. Dicho plazo podrá ser prorrogable por la DGIP.

La aceptación implicará un dictamen favorable, declarando la iniciativa de interés público. Esta declaración no generará ninguna obligación económica para el Estado.”.

Departamento de Análisis de Proyectos con Financiamiento Privado

Artículo 50°.- Confidencialidad de la iniciativa privada: *“Toda la información relativa a la iniciativa privada presentada tendrá carácter confidencial, hasta la emisión favorable de los dictámenes del Ministerio de Economía y Finanzas y de la Administración Contratante en relación a los Estudios de Prefactibilidad, y la correspondiente declaración de interés público por parte de la Administración Contratante o el rechazo del proyecto respectivo. Los antecedentes relativos a los proyectos rechazados serán publicados en el sitio electrónico de la Administración Contratante. Aprobada por la Administración Contratante, la iniciativa quedará transferida de pleno derecho a la misma. Si no se efectuare el llamado, el promotor de la iniciativa mantendrá todos los derechos sobre la misma por un período de 2 (dos) años y el Estado deberá reembolsar los costos incurridos en la etapa de factibilidad en caso que esta haya sido aprobada.”.*

Artículo 51°.- Autorización legislativa: *“Se autoriza a las Administraciones Contratantes a estructurar, seleccionar, adjudicar y celebrar los contratos respectivos, en los términos establecidos en la presente Ley, de los siguientes proyectos: ... 3. Construcción, rehabilitación y mantenimiento de rutas y autopistas nacionales...El Poder Ejecutivo queda expresamente facultado a determinar, detallar y precisar, los términos, contenido, condiciones y características de los proyectos específicos a ser ejecutados.”.*

Artículo 55°.- Incumplimiento: *“El incumplimiento de la presente Ley por parte de los funcionarios responsables en el correspondiente nivel de la administración pública, será considerado mal desempeño en sus funciones y se aplicarán las sanciones previstas en las disposiciones legales pertinentes.”.*

Análisis de los aspectos legales del proyecto. Generalidades

El primer punto objeto de análisis de este apartado recae sobre el alcance que la ley solicita en relación a los contratos a ser formalizados bajo la modalidad de PPP. En ese sentido, el art. 3° de la Ley N° 7452/2025 determina que dichos contratos podrán comprender proyectos de infraestructura y de gestión de servicios de conformidad a las distintas tipologías previstas en el art. 51° del mismo cuerpo legal.

El mismo art. 3°, dispone además que todo contrato de PPP deberá incluir como mínimo el financiamiento total o parcial de las inversiones, así como la operación y el mantenimiento de infraestructura y de sus servicios asociados. Adicionalmente a estos presupuestos, podrá incluir, conforme a la normativa alguna de las siguientes alternativas: a) el diseño y construcción de infraestructura y el equipamiento que en su caso sea necesario; b) la construcción o reparación y mejoramiento de infraestructura y el equipamiento que en su caso sea necesario; o, c) En el caso de empresas públicas y sociedades anónimas con participación estatal, la gestión de los servicios propios de su objeto.

De igual manera, el art. 51° de la Ley N.º 7452/2025 contempla entre las posibles tipologías de proyectos pasibles a ser desarrolladas bajo la modalidad de PPP las siguientes: *“...3. Construcción, rehabilitación y mantenimiento de rutas y autopistas nacionales...”*; tipología que permitiría que el

Departamento de Análisis de Proyectos con Financiamiento Privado

Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones (MOPC), en virtud a su Carta Orgánica, asuma las potestades y prerrogativas asignadas por la normativa a la Administración Contratante (AC).

Con respecto al monto proyectado de las inversiones, puede observarse que, en las alternativas desarrolladas en el estudio presentado por el proponente privado, los montos preliminares estimados superan valor presente al equivalente a 12.500 (doce mil quinientos) salarios mínimos mensuales para actividades diversas no especificadas en la capital de la República, cumpliendo por lo tanto con el monto mínimo exigido en virtud al art. 3° de la ley.

Cabe señalar que el proyecto, sumadas todas sus etapas el proyecto no contempla una duración que sobrepase los 40 (cuarenta) años –incluidas todas las prórrogas excepcionales previstas en el art. 32° de la Ley PPP-, adecuándose de esta manera al principio de temporalidad establecido en el art. 2° inc. 1) literal g) de la Ley N° 7452/2025, incluyendo las prórrogas excepcionales establecidas en el art. 32 de la misma ley.

En cuanto al límite de aporte del Estado, establecido en el art. 47° (hasta el 25% (veinticinco por ciento) del valor presente del costo total del proyecto), se observa que en la Tabla 2-1 se menciona que el monto de las expropiaciones es de USD 3.481.600, mientras que en la página 138 del documento se menciona que el mismo es de USD 12 millones, hecho que sirvió de fundamento para una consulta efectuada al participante privado por Correo SNIP N° 132/2026. Al respecto, el punto 3 de la nota de fecha 27/03/2026 remitida por el proponente privado aclara: *“El monto de USD 3.481.600 corresponde a las tareas de confección del catastro, avalúo y a la gestión del pago de expropiaciones como se consigna en el numeral 7.3 “Otras Inversiones”, mientras que los montos destinados al pago de las indemnizaciones a los afectados por expropiaciones se incluyen en numeral 7.5 dentro de las necesidades de financiamiento y fueron estimadas en USD 12 millones”*.

2. DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO

2.1. IDENTIFICACIÓN DEL PROBLEMA

En general, viajar o transitar desde Mingua Guazú km 30 (PY02) hasta Encarnación o viceversa, se requiere un tiempo en horas de entre 3:30 a 5:00, cuya variación cercana a las 1:30 horas (90 minutos) se debe a demoras que puedan darse principalmente al cruzar travesías urbanas (Santa Rita, Ma Auxiliadora, Colonias, etc), siendo la capacidad en general se limita a la geometría con dos carriles, uno por sentido.

Los escenarios tiempos de viaje (horas) planteados no muestran las posibles disconformidades por mala exceptiva de los usuarios, dado por el paso y disminución de velocidad en zonas urbanas, cuya demora, la cual molesta o perjudica a los que usan la ruta de paso. A esta situación normalmente se suma la alta presencia de camiones de origen agro productivo, cuya velocidad en sectores de parada o frenada siempre se será la de una aceleración lenta. Finalmente hay que destacar que, si bien puede o no ser u motivo de demora, la condición de pavimento en ciertos sectores es la de un estado regular a malo, lo cual también es motivo de disconformidad. La situación de la Ruta PY06 en condición nocturna no pasa a ser menor por la débil señalización (no encauzamiento) no solo horizontal, sino

Departamento de Análisis de Proyectos con Financiamiento Privado

principalmente en intersecciones. Igualmente se dispone de sectores en subidas con necesidad de terceros carriles para sobrepaso de camiones en marcha lenta

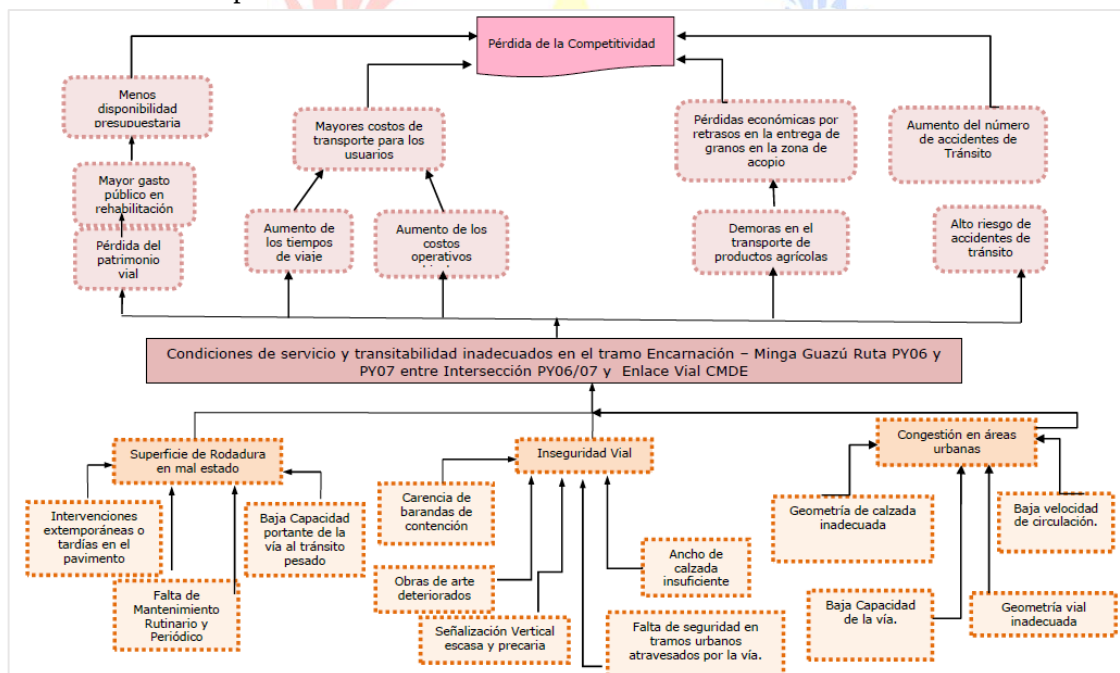
Toda esta problemática, sumado al alto Transito de la Ruta PY06, hacen necesario mejoras no solo estructurales, funcionales, de capacidad y de seguridad vial, sino principalmente dar una categoría de corredor seguro y expedito a una de las tres rutas principales del Paraguay, junto a la Ruta PY01 y PY02.

El tramo entre Cedrales y la Intersección con Ruta PY06 tiene aproximadamente 181 km, los cuales dispone de dos tramos diferentes en lo referente a estándar geométrico y de estado del pavimento.

El tramo de 36 kilómetros entre la Intersección con PY06 hasta Natalio de ancho de 6,2m siendo un antiguo empedrado con asfalto encima y el Tramos entre Natalio y Cedrales de 144 km. El primer tramo mencionado se encuentra en estado malo, el más largo y reciente en estado regular a bueno.

La expectativa de mejora sobre todo del tramo antiguo es alta, dado el mal estado del actual pavimento dado principalmente fisuras, baches. Se espera que los tiempos de viaje sean menores y sobre todo en condiciones más seguras y con indicadores de calidad del pavimento y franja.

Gráfico 1: Árbol de problemas.



Fuente: Documento del proyecto presentado por el proponente privado.

2.2. DIAGNÓSTICO DE LA SITUACIÓN ACTUAL

En base al análisis de la situación actual del tramo se puede apreciar que el problema central detectado son las condiciones de nivel de servicio inadecuado del tramo Encarnación – Minga Guazú, sobre todo en épocas de zafra, donde los camiones de gran porte empiezan a circular por la vía.

Estos tramos sirven de conexión de las zonas productivas dentro del Departamento de Itapúa con las zonas de producción e industrialización localizadas en los Departamentos de Alto Paraná. Siendo un eje clave para el transporte de granos y otros productos estratégicos.

Las inadecuadas condiciones de transitabilidad del tramo y el bajo nivel de servicio se debe primordialmente al mal estado de la superficie de rodadura, el cual actualmente carece de mantenimiento oportuno y de condiciones geométricas acordes al tránsito de la zona, que se compone mayormente por vehículos de gran porte como Camiones doble ejes de gran porte destinados al transporte de productos agrícolas como maíz, soja y trigo.

Así también, la baja capacidad de la vía de dos carriles entre Encarnación y las Colonias Unidas, conlleva bajas velocidades de circulación y en consecuencia bajo niveles de servicio de la vía, llegando a congestionamientos en horas punta.

A lo mencionado anteriormente, se suman las falencias en materia de seguridad vial que afectan a los tramos del proyecto, como ser escasa y precaria señalización vertical, carencia de barandas de contención, obras de arte en mal estado, cantidad de carriles insuficiente.

Las malas condiciones de los tramos acarrearán varios efectos negativos a la población y economía de la zona, entre los cuales se citan:

- a) Pérdida del patrimonio vial con el consecuente aumento de los gastos de mantenimiento (gastos de transporte muy altos y variables en función de los precios de los insumos) en detrimento de la inversión en infraestructura nueva.
- b) Aumento de los tiempos y costos operativos vehiculares, lo que se traduce en mayores costos para los usuarios de las vías.

Todo lo referido anteriormente genera la pérdida de competitividad de los productores de los departamentos de Itapúa y Alto Paraná en comparación con otros productores del país que cuentan con mejores condiciones de accesibilidad y capacidad vial.

En este contexto, es imprescindible incluir la duplicación y circunvalación de la Ruta PY06 dentro de los ejes viales estratégicos y prioritarios, al mismo nivel que otras obras de ampliación en ejecución en la región. La modernización de este tramo no solo permitirá mejorar la calidad del servicio y la seguridad, sino que también potenciará la capacidad logística nacional, acompañando el crecimiento de la producción y fortaleciendo la competitividad regional.

Departamento de Análisis de Proyectos con Financiamiento Privado

El siguiente árbol de problemas sintetiza las principales causas y efectos derivados de la situación actual de la Ruta PY06, sirviendo como base para justificar la necesidad de intervención inmediata y prioritaria en este corredor vial estratégico.

2.3. IDENTIFICACIÓN DE LA POBLACIÓN OBJETIVO

El proyecto presenta como población beneficiaria a los habitantes de las ciudades por las que atraviesan respectivamente las Rutas PY06 y PY07, tal como puede observarse en las siguientes tablas.

Tabla 1: Población total en las ciudades por las que atraviesa la Ruta PY06.

Departamento	km	Distrito	Total	Hombres	Mujeres
Itapúa	0	Encarnación	106.842	52.543	54.299
	13	Capitán Miranda	9.528	4.854	4.674
	28	Trinidad	7.972	4.055	3.917
	35	Hohenau	12.809	6.352	6.457
	38	Obligado	13.606	6.884	6.722
	45	Bella Vista	10.447	5.324	5.123
	67	Pirapó	6.075	3.172	2.903
	85	Capitán Meza	9.253	4.837	4.416
	93	Edelira	17.362	8.998	8.364
	117	Tomás Romero Pereira	25.419	12.879	12.540
	138	San Rafael del Paraná	14.166	7.294	6.872
Alto Paraná	163	Dr. Raúl Peña	5.617	2.915	2.702
	171	Iruña	3.943	2.062	1.881
	185	Naranjal	6.608	3.409	3.199
	206	Santa Rita	27.249	13.609	13.640
	225	Tavapy	6.903	3.571	3.332
	248	Minga Guazú	81.072	41.051	40.021
TOTAL Ruta PY06			364.871	183.809	181.062

Fuente: Documento del proyecto presentado por el proponente privado.

Tabla 2: Población total en las ciudades por las que atraviesa la Ruta PY07.

Departamento	Distrito	Total	Hombres	Mujeres
Itapúa	Natalio	14.865	7.536	7.329
	Mayor Otaño	7.093	3.644	3.449
Alto Paraná	Ñacunday	4.616	2.361	2.255
	Los Cedrales	13.753	7.012	6.741
	Ciudad del Este	325.819	162.914	162.905

Departamento de Análisis de Proyectos con Financiamiento Privado

	(Área Metropolitana – Enlace vial)			
TOTAL Ruta PY07		366.146	183.467	182.679

Fuente: Documento del proyecto presentado por el proponente privado.

El total de beneficiarios según el proyecto presentado asciende a 731.017 habitantes, de los cuales 367.276 son hombres y 363.741 son mujeres.

2.4. VIDA ÚTIL DEL PROYECTO

Se estiman 6 a 12 meses para el diseño y aprobación, 24 a 36 meses para la construcción y entre 27 a 28 años para operación y mantenimiento.

La nota de fecha 27/03/2026 remitida por el proponente privado en respuesta al Correo SNIP N° 132/2026 expresa en su punto 1: “El plazo contractual previsto es de 30 años, al que se le podrán agregar años adicionales en los términos y condiciones previstos en la ley y el decreto reglamentario...”.

Tabla 3: Duración estimada de cada etapa del proyecto.

Fase (etapa)	Duración estimada	Observación
Diseño y aprobación	6 a 12 meses	Desde la firma del contrato
Construcción	24 a 36 meses	Desde la orden de inicio
Operación y mantenimiento	26 años	Desde la recepción de la obra

Fuente: Elaboración propia en base a la nota de fecha 27/03/2026 presentada por el proponente privado.

2.5. LOCALIZACIÓN

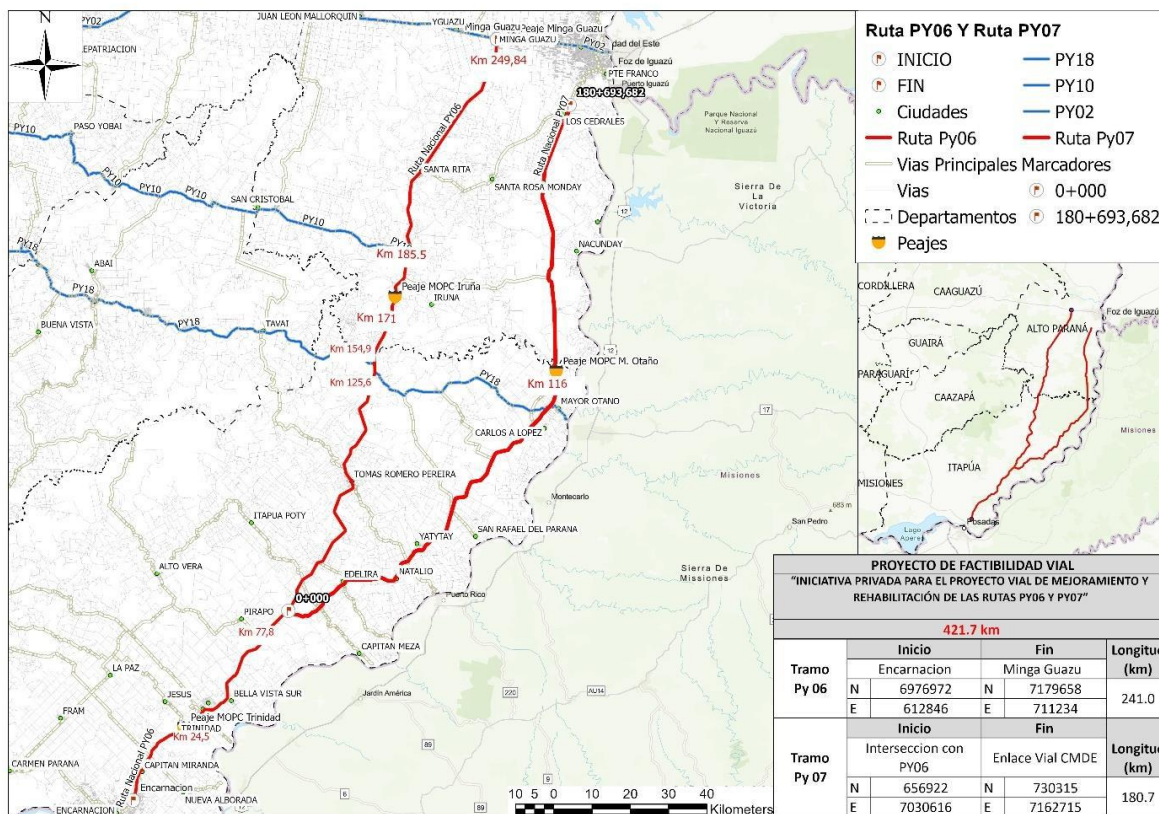
Tramos viales de las Rutas Nacionales PY06 y PY07, un tramo de 241 km inicia en la Ciudad de Encarnación (km 8,9) hasta la Ciudad de Mingua Guazú (km 249,4), uniendo los departamentos de Itapúa y Alto Paraná, el otro tramo inicia en la intersección de la Ruta PY07 con la Ruta PY06 cercana a la localidad de San Clara y une el Corredor de Exportación entre Natalio y Cedrales, finalizando en el actual enlace tipo Trébol correspondiente al Corredor Metropolitano del Este (CMDE).

Ruta PY06: Atraviesa las Localidades de Capitán Miranda (km 13), Trinidad (km 28), Hohenau (km 35), Obligado (km 38), Bella Vista (km 45), Pirapo (km 67), Capitán Meza (km 85), Edelira (km 93), Tomas Romero Pereira (km 117), San Rafael del Paraná (km 138) del Dpto. Itapua y Dr Raul Peña (km 163), Iruña (km 171), Naranjal (km 185), Sta Rita (km 206), Tavapy (km 225) y Mingua Guazú (km 248) del Dpto. de Alto Paraná.

Ruta PY07: Atraviesa las Localidades de Capitán Meza (zona de influencia norte), Natalio, San Rafael del Paraná, Mayor Otaño, Ñacunday, Los Cedrales y el Enlace vial Área Metropolitana de Ciudad del Este (CMDE).

Departamento de Análisis de Proyectos con Financiamiento Privado

Gráfico 2: Mapa de localización del proyecto.



Fuente: Documento del proyecto presentado por el proponente privado.

2.6. DEMANDA ACTUAL Y PROYECTADA

En la siguiente Tabla se muestran los datos recabados en los puestos de peaje de Trinidad e Iruña:

Tabla 4: Vehículos en los puestos de peaje de Encarnación e Iruña desde el 2013 al 2018.

Suma de Cant. Ambos sentidos	Etiquetas de columna													
Etiquetas de fila	ENERO	FEBRERO	MARZO	ABRIL	MAYO	JUNIO	JULIO	AGOSTO	SEPTIEMBRE	OCTUBRE	NOVIEMBRE	DICIEMBRE	Total general	
ENCARNACION														
2013	131.836	107.308	108.798	113.806	119.708	107.366	112.816	113.690	108.088	121.392	126.016	131.350	1.402.174	
2014	132.864	141.418	116.858	128.746	119.438	117.114	129.512	135.054	132.672	142.888	136.252	153.952	1.586.768	
2015	156.026	144.108	143.106	138.128	130.674	131.456	134.508	138.758	127.532	124.658	120.772	136.576	1.626.302	
2016	150.616	130.744	128.278	121.618	118.076	142.331	152.530	149.410	146.568	146.734	147.655	170.467	1.705.027	
2017	179.484	155.894	156.540	150.158	160.126	158.372	172.179	164.257	164.608	157.988	165.400	189.745	1.974.751	
2018	184.936	174.585	182.939	167.147	155.439	142.472	156.529	148.956	142.025	74.125	155.568	179.464	1.864.185	
Total ENCARNACION	935.762	854.057	836.519	819.603	803.461	799.111	858.074	850.125	821.493	767.785	851.663	961.554	10.159.207	
IRUÑA														
2013	42.724	35.040	31.940	37.710	46.482	32.786	36.956	36.852	40.248	40.692	39.906	40.912	462.248	
2014	43.034	49.852	39.374	48.698	48.088	49.392	51.684	52.656	48.442	54.148	51.438	58.034	594.840	
2015	61.392	53.622	50.324	49.100	49.326	46.740	47.074	59.874	54.620	54.720	49.450	54.902	631.144	
2016	66.142	57.046	51.836	49.514	51.450	50.880	55.827	53.735	54.370	51.765	54.382	73.750	670.697	
2017	83.754	72.614	81.131	75.796	74.012	74.783	82.227	79.828	76.232	70.907	71.397	85.067	927.748	
2018	86.186	80.959	80.860	79.428	76.804	67.170	75.611	73.095	67.305	208.362	68.735	80.149	1.044.664	
Total IRUÑA	383.232	349.133	335.465	340.246	346.162	321.751	349.379	356.040	341.217	480.594	335.308	392.814	4.331.341	

Fuente: Documento del proyecto presentado por el proponente privado.

Con estos datos se estima un crecimiento del tránsito del 2,7%.

2.7. ANÁLISIS DE ALTERNATIVAS TÉCNICAS DE SOLUCIÓN

Por correo SNIP N° 132/2026 se recomienda incorporar al menos dos alternativas de solución en la formulación del proyecto, de modo a permitir la comparación de opciones para atender el problema identificado y justificar la selección de la alternativa propuesta. Por nota de fecha 27 de marzo de 2026, el proponente presenta dos alternativas de solución en la formulación del proyecto:

- **Alternativa 1:** Rehabilitación mediante fresado y refuerzo con mezclas asfálticas.
- **Alternativa 2:** Rehabilitación mediante refuerzo con hormigón hidráulico (*whitetopping*), incluyendo su variante adherida y no adherida.

Ambas alternativas fueron evaluadas desde los puntos de vista técnico y económico, como soluciones de intervención estructural. Para ello, se realizó un análisis beneficio–costo utilizando el software HDM-4, cuyos resultados se presentan en el Anexo A – Análisis de Alternativas de Solución, donde se detallan los aspectos técnicos y los presupuestos correspondientes a cada una.

La justificación de la alternativa seleccionada —en este caso, la Alternativa 1: Mezclas Asfálticas— se desarrolla en el Anexo B – Evaluación Socioeconómica de Alternativas, en el cual se comparan los costos y beneficios de la situación base (sin proyecto) frente a las alternativas propuestas (con proyecto). Se hace entrega de manera digital de un Anexo B.1_Respaldo Digital de Evaluación Socioeconómica. Como resultado del análisis, se obtuvieron indicadores económicos que evidencian la viabilidad del proyecto y permiten identificar la alternativa más favorable.

Tabla 5: Resumen de indicadores económicos del proyecto.

HDM - 4 HIGHWAY DEVELOPMENT & MANAGEMENT Resumen de indicadores económicos									
Nombre del estudio: Duplicación y Rehabilitación PY06 y PY07 Fecha de ejecución: 20-03-2026 Unidad monetaria: US Dollar (millones) Tasa de actualización: 9,00%									
Sensibilidad: No se realizó análisis de sensibilidad									
Alternativa	Valor presente de los costos totales de la agencia (RAC)	Valor presente de los costos de inversión de la agencia (CAP)	Incremento e costos de la agencia (C)	Decremento e costos de usuario (B)	Beneficio exógeno: netos (E)	Valor present neto (VPN = B+E-C)	Relación VPN/costi (VPN/RAC)	Relación VPN/CAP (VPN/CAP)	Tasa interna de retom (TIR)
Sin Proyecto	54.259	44.140	0.000	0.000	0.000	0.000	0,000	0,000	0,000
Con Proyecto - A1	283.430	216.815	229.171	718.186	0.000	489.015	1,725	2,255	30,3 (1)
Con Proyecto - A2	272.248	234.350	217.987	681.512	0.000	463.525	1,703	1,978	24,8 (1)

La cifra entre paréntesis es el número de resultados para la TIR en un rango de -90 a +900

Fuente: Nota de fecha 27/03/2026 presentada por el proponente privado. Anexo B.1_Respaldo Digital de Evaluación Socioeconómica.

Tal como se observa en el cuadro precedente, el proyecto presenta indicadores positivos de rentabilidad económica. Por un lado, los valores del Valor Actual Neto (VAN) resultan positivos y, por otro, la Tasa Interna de Retorno (TIR) es superior al 9% en ambas alternativas evaluadas. Independientemente de la alternativa seleccionada, se evidencian mejoras significativas en los tiempos de viaje y en las condiciones de servicio a lo largo del periodo de análisis, lo cual incide directamente en la reducción de los costos de operación vehicular. Cabe señalar que el presente

Departamento de Análisis de Proyectos con Financiamiento Privado

análisis no incorpora la cuantificación de beneficios asociados a la seguridad vial, tales como la reducción de accidentes o eventos derivados del deterioro del pavimento.

De la comparación de resultados, se observa que la Alternativa 1 (mezclas asfálticas: fresado y refuerzo) presenta mejores indicadores económicos. En consecuencia, se adopta el VAN como criterio determinante para la selección de dicha alternativa.

Adicionalmente, la alternativa de fresado y refuerzo con mezclas asfálticas cuenta con amplia experiencia a nivel local en cuanto a su ejecución, lo que facilita su implementación. No obstante, esta solución implica una estrategia de inversión escalonada, que considera una intervención inicial de puesta a punto, seguida de refuerzos periódicos aproximadamente cada 10 años.

2.8. INDICADORES DE RENTABILIDAD

El cálculo de los indicadores de rentabilidad incluye: el Valor Presente Neto (VPN), la Tasa Interna de Retorno (TIR) y la Razón B/C, los cuales se detallan a continuación:

2.8.1. Valor Presente Neto Social (VPNS)

El Valor Presente Neto Social (VPNS) es un indicador que nos permite evaluar si los flujos presentes de los beneficios generados por la implementación del proyecto son mayores a los costos en los que se incurrirá para su desarrollo. En este sentido, se deberán traer a valor presente tanto los impactos positivos (beneficios) como negativos (CAPEX y OPEX) del proyecto usando la Tasa Social de Descuento (TSD), en este caso del 9%, para poder compararlos. La fórmula para calcular el VPNS es la siguiente:

$$VPNS = \sum_{i=0}^{i=n} \frac{B_i - C_i}{(1 + r)^i}$$

Donde:

VPNS : Valor Presente Neto Social.

B_i : Beneficios en el periodo i .

C_i : Costos en el periodo i .

r : Tasa Social de Descuento.

2.8.2. Tasa Interna de Retorno Social (TIRS)

La TIRS es la tasa de descuento que hace que los flujos del proyecto sean iguales a cero, sin embargo, esta se considera social debido a que tiene en consideración los flujos de beneficios generados y los costos del proyecto. A continuación, se presentan las TIR del accionista y del proyecto:

Departamento de Análisis de Proyectos con Financiamiento Privado

Tabla 6: Tasa Interna de Retorno (TIR) del proyecto y del accionista

	Del Proyecto	Del Accionista
Tasa Interna de Retorno (TIR)	13,72%	14,36%

Fuente: Elaboración propia con base a datos presentados por el proponente privado.

A continuación, se presentan los diferentes valores presentes de los beneficios y costos:

Una vez analizados los indicadores de rentabilidad de las alternativas evaluadas en etapa de prefactibilidad, se concluye que el **proyecto es socialmente rentable**, para cualquiera de estas, dado que (i) su VPNS presenta valores mayores a cero (>0), lo cual evidencia que se están generando flujos positivos, es decir mayores beneficios socioeconómicos que costos tras la implementación del proyecto y la TIRS del proyecto es mayor a la TSD ($>9\%$), y por tanto **se recomienda su ejecución**.

2.9. COSTOS DEL PROYECTO

2.9.1. CAPEX

Tabla 7: Costo estimado de inversión del proyecto en dólares americanos.

Nº	Componentes	Cantidad (km o año)	Costo Unitario (km o km/año)	Total (USD)	%
1.	Obras Civiles	240,97	843.320	211.863.846	85,5%
1.1	Mejoramiento Ruta PY06	240,97	843.320	203.215.680	85,5%
1.2	Mejoramiento Ruta PY07	36,60	236.289	8.648.166	3,6%
2.	Fiscalización			8.474.554	3,6%
2.1	Fiscalización Técnica y Ambiental (4% OC)	2	4.237.277	8.474.554	3,6%
3.	Componente Ambiental y Social			6.659.558	2,8%
3.1	Pagos por Servicios Ambientales (1% OC)	2	1.059.319	2.118.638	0,9%
3.2	Plan de Gestión Socio Ambiental (0,5% OC)	2	529.660	1.059.319	0,4%
3.3	Expropiaciones	20,48	170.000	3.481.600	1,5%
4.	Administración de Proyecto			4.237.277	1,8%
4.1	Administración de Programa (2% OC)	3	1.412.426	4.237.277	1,8%
5.	Contingencia, Escalamiento e Imprevistos			6.355.915	2,7%
5.1	Contingencia, Escalamiento e Imprevistos (3% OC)			6.355.915	2,7%
	Total Estimado USD			237.591.150	100%

Fuente: Respuesta a Correo SNIP N° 132/2026.

Corresponde al costo anual total necesario para garantizar la operación integral de la infraestructura, incluyendo recursos humanos, medios materiales, sistemas y actividades de conservación. El valor resulta coherente con el nivel de servicio requerido y el alcance operativo del proyecto.

Departamento de Análisis de Proyectos con Financiamiento Privado

2.9.2. OPEX

Tabla 8: OPEX

Operación & Mantenimiento	-
Total Operación & Mantenimiento	7,01
Mantenimiento Ordinario	2,66
Administrativos	1,82
Explotación	0,48
Estaciones de peaje y pesaje	1,71
Seguros	0,34
Otros 1	0,00
Otros 2	0,00
% Valor Agregado	100%

Fuente: Respuesta a Correo SNIP N° 132/2026.



Departamento de Análisis de Proyectos con Financiamiento Privado

2.10. CRONOGRAMA FÍSICO- FINANCIERO DE OBRAS

Se presenta el cronograma físico- financiero de obras.

Tabla 9: Cronograma Físico- Financiero de obras.

Curva Avance Mensual	Tipo	Monto	[%]	Inicio	Final	Meses	Control	km	1/3/2026	1/4/2026	1/5/2026	1/6/2026	1/7/2026	1/8/2026	1/9/2026	1/10/2026	1/11/2026	1/12/2026	1/1/2027	1/2/2027	1/3/2027	1/4/2027	1/5/2027	1/6/2027	1/7/2027	1/8/2027	1/9/2027
1 TRAMO 1 (PK 8+445 A 15+160)	Duplicación	14.52	7%	1	8	8	100%	6.72		4.6%	21.3%	27.4%	25.1%	6.5%	6.5%	4.3%	4.3%										
2 TRAVESÍA CAP. MIRANDA (PK 15+160 A 17+550)	Duplicación	4.53	2%	11	18	8	100%	2.41											3.8%	12.8%	12.9%	12.9%	12.9%	19.7%	13.4%	11.7%	
3 TRAMO 3 (PK 17+550 A 19+625)	Duplicación	4.30	2%	3	7	5	100%	2.38			3.7%	14.8%	14.8%	41.0%	25.6%												
4 TRAVESÍA INT. RUTA GRAN DEL SUR (PK 19+625 A 22+170)	Duplicación	3.57	2%	6	13	8	100%	1.70						7.6%	10.4%	16.3%	16.3%	13.5%	18.6%	12.5%	4.8%						
5 TRAMO 5 (PK 22+170 A 35+500)	Duplicación	27.61	13%	5	15	11	100%	13.33					1.7%	4.6%	10.4%	10.4%	11.8%	11.8%	11.8%	11.8%	8.0%	5.8%					
6 VTE OBLIGADO (PK 0+000 A 6+780)	Variante	25.99	12%	5	16	12	100%	6.78					5.0%	5.3%	6.1%	9.9%	9.9%	9.9%	9.9%	9.9%	9.9%	9.6%	9.6%	5.1%			
7 TRAMO 7 (PK 43+000 A 45+820)	Duplicación	5.87	3%	4	8	5	100%	2.82				6.7%	36.0%	30.6%	18.3%	8.4%											
8 TRAVESÍA BELLA VISTA (PK 45+820 A 50+080)	Rehabilitación	0.89	0%	4	7	4	100%	4.00				21.2%	21.2%	28.8%	28.8%												
9 TRAMO 9 (PK 50+080 A 91+700)	Rehabilitación	18.03	9%	12	19	8	100%	41.62												6.3%	5.8%	5.8%	7.3%	27.6%	26.1%	20.7%	0.4%
10 TRAVESÍA EDEURA (PK 91+700 A 95+500)	Rehabilitación	0.68	0%	6	8	3	100%	4.52						28.6%	35.7%	35.7%											
11 TRAMO 11 (PK 95+500 A 116+300)	Rehabilitación	8.45	4%	14	19	6	100%	20.80																			
12 TRAVESÍA MA. AUXILIADORA (PK 116+300 A 125+900)	Rehabilitación	2.20	1%	9	13	5	100%	8.62																			
13 TRAMO REHAB C (PK 125+900 A 204+640)	Rehabilitación	32.82	15%	7	19	13	100%	78.74																			
14 VTE SANTA RITA (PK 0+000 A 13+700)	Variante	36.71	17%	1	13	13	100%	13.70	5.7%	4.9%	8.4%	8.4%	8.4%	10.0%	10.0%	10.0%	10.0%	10.0%	10.0%	9.1%	9.1%	4.8%	1.3%				
15 TRAMO 15 (PK 217+000 A 247+400)	Rehabilitación	12.75	6%	1	13	13	100%	30.40	5.7%	4.9%	8.4%	8.4%	8.4%	10.0%	10.0%	10.0%	10.0%	10.0%	10.0%	9.1%	9.1%	4.8%	1.3%				
16 TRAVESÍA EMPALME PY02 (PK 247+400 A 249+840)	Duplicación	4.28	2%	1	17	17	100%	2.44	1.9%	4.6%	5.7%	5.7%	5.7%	5.7%	6.7%	9.1%	9.1%	9.1%	6.7%	6.7%	6.0%	4.5%	4.5%	4.5%	3.5%		
17 TRAMO 17 PY07 (PK 0+000 A 36+600)	Rehabilitación	8.65	4%	2	14	13	100%	36.60			20.0%	6.7%	6.7%	6.7%	6.7%	6.7%	6.7%	6.7%	6.7%	6.7%	6.7%	6.7%	6.7%	6.7%	6.7%	6.7%	
Total		211.86	100%	1	19	19	100%	277.571	1.7%	3.5%	4.3%	4.6%	5.0%	6.4%	7.1%	6.8%	6.5%	6.3%	6.4%	7.3%	6.2%	5.2%	5.1%	5.7%	4.8%	5.7%	1.3%
Total									3.57	7.45	9.11	9.85	10.62	12.61	15.13	14.31	13.80	13.27	13.56	15.36	13.21	10.94	10.89	12.11	10.18	12.07	2.83

Fuente: Documento del proyecto presentado por el proponente privado.



Departamento de Análisis de Proyectos con Financiamiento Privado

3. ASPECTOS FINANCIEROS

Las necesidades de financiamiento durante la etapa de construcción ascienden a USD 298,7m, los cuales serán financiados por una combinación de Deuda Senior, Deuda subordinada y capital propio, por un total de USD 244,1m. El resto del financiamiento proviene del cobro de peajes, intereses y aportes no reembolsables para el pago de las expropiaciones, este último por USD 12m. El cuadro resumen puede verse en la siguiente tabla.

Tabla 10: Necesidades financieras y fuentes de financiamiento, en millones de dólares.

Capital					
Principal	146,5	49%	Inversión	218,5	73%
Subordinada	48,8	16%	Otras Inv.	26,3	9%
Capital	48,8	16%	Operación	14,5	5%
Intereses	4,7	2%	IVA	25,9	9%
Peajes	37,6	13%	Impuestos	0,4	0%
PPO/PPD	0,0	0%	Intereses	8,1	3%
Otros	12,2	4%	Caja	5,0	2%
Total	298,7	100%	Total	298,7	100%

Fuente: Documento del proyecto presentado por el proponente privado.

La necesidad anual y los aportes pueden verse en la siguiente tabla. En el 2026 se necesitan USD 154,6m mientras que en el 2027 otros USD 89,5m. En todos los casos los aportes se consideraron a prorrata de las necesidades netas.

Tabla 11: Necesidades financieras y fuentes por año, en millones de dólares.

Necesidades Financieras	VN	VP	2026	2027
Desembolso Deuda	146	130	92,8	53,7
Deuda Subordinada	49	43	30,9	17,9
Aporte Capital	49	43	30,9	17,9
Necesidades Financieras	244	217	154,6	89,5

Fuente: Documento del proyecto presentado por el proponente privado.

3.1. Recursos propios

Los recursos propios que aportarán los socios de la futura sociedad concesionaria, para la presentación de la oferta, serán en forma de Capital Social. Este asciende a USD 49 millones, siendo el aporte del primer año USD 30,9 millones y el resto en el segundo año. Todos los aportes son proporcionales a

Departamento de Análisis de Proyectos con Financiamiento Privado

las necesidades netas del financiamiento, por el equivalente 20% del total de financiamiento del proyecto.

3.2. Financiación ajena

La estructura financiera del proyecto incluye tres tipos principales de financiación ajena, diseñados para cubrir los requerimientos económicos de las distintas fases de desarrollo.

- **Línea de Capital de trabajo:** Se trata de una línea de crédito a corto plazo y que se utiliza solo como anticipo de la financiación ajena a largo plazo. Esta línea tiene un máximo de exposición de USD 126,6 millones si bien al ser circulante se esperan desembolsos por la necesidad de anticipar la financiación de la totalidad de la obra, de aproximadamente USD 216 millones.
- **Deuda Principal:** Se trata de la emisión en los mercados internacionales de una Deuda Senior, garantizada por los peajes y la garantía contingente del Gobierno de Paraguay. Este último aspecto es clave para obtener tasas de interés competitivas en el mercado internacional, que de otra manera no estarían al alcance del proyecto, si la deuda senior debe asumir el riesgo de tráfico y de moneda de los peajes. De esta manera, el proyecto retiene la posibilidad de endeudarse a tasas competitivas por al menos el 60% de las necesidades del proyecto.
- **Deuda Subordinada:** Se trata de la emisión de deuda por el 20% de las necesidades de financiamiento, que se espera colocar entre organismos multilaterales de crédito. Esta deuda, luego de los recursos propios, están expuestos al riesgo de tráfico y moneda, por lo que su obtención garantiza la aprobación de la debida diligencia del proyecto.
- **Aporte Contingente:** La deuda principal estará garantizada por los peajes y si estos fueran insuficientes, por una garantía del Gobierno de Paraguay a través de la autoridad concedente. Si bien no se prevé su uso, en caso de ser necesario al comienzo de la concesión este aporte contingente tiene prioridad sobre todo pago de la deuda subordinada y el aporte de capital, por hasta el 10% del total de peajes recaudados. Esto es, todo desembolso del aporte contingente del Gobierno de Paraguay automáticamente retiene hasta ese porcentaje de los peajes para su devolución independientemente de si los fondos son necesarios o no para el pago de la deuda subordinada.

La tabla siguiente resume las principales condiciones de las tres líneas mencionadas, así como de los recursos propios.

Departamento de Análisis de Proyectos con Financiamiento Privado

Tabla 12: Principales características de las deudas.

Deuda Principal	Deuda Subordinada	Capital de Trabajo
Pago Financiación Principal	% Deuda	Capital de Trabajo
True Sale	Pago Deuda Subordinada	Máximo
Yield	yield	Yield
Plazo Amortización	Plazo Amortización	
Final Pago Deuda	Inicio	Capital Social
Max Deuda	Final Pago Subordinada	Leverage
	Max Deuda Subordinada	Capital Mínimo
		Año Retiro Parcial
		Reserva Legal
		Fin Obra

Fuente: Documento del proyecto presentado por el proponente privado.

4. ESFUERZO NETO DEL ESTADO

En cuanto a la participación del Estado, solicitan el 25% del valor presente neto del costo total del proyecto (límite máximo establecido en el Artículo 47 de la Ley N° 7452/2025).

En este sentido, se observa que se propone una garantía de ingresos mínimos de USD 18 millones, que formaría parte del aporte del Estado. Cabe señalar que en la matriz de riesgos el riesgo de demanda está asignado al privado.

En la página 129 del Estudio de Prefactibilidad manifiestan: “...*El MOPC o autoridad concedente entra en un contrato de APP con el consorcio vencedor de la Iniciativa Privada, que a la vez contrata la construcción y operación del APP. La SOE tiene como principal y único ingreso los peajes. El Aporte no reembolsable del MOPC a través del MEF es el pago de las expropiaciones, no comprometiendo solvencia fiscal firme en el proyecto...*”. Asimismo, la “Tabla 2-1 Costo Estimado de Inversión del Proyecto en Dólares Americanos” en su ítem 3.3 Expropiaciones, establece un monto total de USD 3.481.600.

En el punto 2 de la nota de fecha 27/03/2026, el proponente manifiesta: “*Se aclara que los costos asociados a las expropiaciones necesarias para la ejecución del proyecto no forman parte del 25% del valor presente del costo total del proyecto correspondiente a la participación del Estado. Esto se fundamenta en que las expropiaciones constituyen obligaciones inherentes al Estado en su carácter de garante del interés público y titular de la potestad expropiatoria, tratándose de actuaciones previas y necesarias para la disponibilidad de los inmuebles requeridos para la ejecución del proyecto. En consecuencia, dichos costos deben ser considerados de manera independiente del límite de participación estatal previsto para el proyecto. Sin perjuicio de lo anterior, se reconoce que la adecuada gestión de los trabajos de expropiaciones que comprenden la confección del catastro, avalúo y pago de las expropiaciones se consideran a cargo del contratista en una asignación compartida de ciertos riesgos asociados a su tramitación y plazos conforme se establezca en la estructuración contractual correspondiente*”.

Departamento de Análisis de Proyectos con Financiamiento Privado

5. ANÁLISIS DE RIESGOS

Para la realización del análisis de riesgos de prefactibilidad se ha desarrollado una matriz de riesgos en la cual se identifican los principales riesgos del proyecto desde una perspectiva técnica, legal, financiera, socioambiental y política, los cuales pueden afectar a la viabilidad del proyecto si no son abordados y mitigados de forma adecuada

Tabla 13: Matriz de riesgos

Categoría del riesgo	Riesgo	Descripción	Probabilidad	Impacto	Retenido por el Estado
Riesgo de implementación	Riesgo de demora en la ejecución de los estudios de pre inversión	El proyecto no puede licitarse debido a demoras en la estructuración del proyecto en etapas de pre inversión.	Muy bajo	Moderado	0%
	Riesgo de demora en la aprobación de la adjudicación del contrato de construcción	El contrato no se suscribe en la fecha programada y retrasa el inicio del proyecto, generando perjuicios económicos para la sociedad.	Bajo	Severo	100%
Riesgo predial	Riesgo de liberación de la franja de construcción	Falta de coordinación o demora en la aprobación de carpetas como parte del proceso de liberación de la franja de construcción ocasionando demoras y retrasos para el inicio de las obras.	Moderado	Crítico	50%
	Riesgo de sobre costo predial	Riesgo de que se produzcan sobre costos sobre la estimación de la liberación de los predios.	Moderado	Moderado	100%
Riesgo de diseño	Riesgo de diseño	El diseño de ingeniería establecido para el proyecto puede ser insuficiente, lo que puede generar la realización de nuevas obras y/o complementarias respecto al diseño original incrementando	Moderado	Moderado	0%

Departamento de Análisis de Proyectos con Financiamiento Privado

Categoría del riesgo	Riesgo	Descripción	Probabilidad	Impacto	Retenido por el Estado
		los costos del proyecto original. Asimismo, cualquier variación en las cantidades de insumo respecto al proyecto original.			
Riesgos de construcción	Riesgo de incremento de precios de insumos o mano de obra	Aumento de costos de distintos ítems en la etapa de construcción debido a incrementos en los precios de materiales, insumos, mano de obra y especificaciones de diseño	Moderado	Severo	0%
	Riesgo de performance del contratista de EPC Obra	Atrasos en la ejecución de las actividades programadas para la etapa de construcción.	Moderado	Severo	0%
	Riesgos arqueológicos	Riesgo de hallazgos arqueológicos significativos	Muy bajo	Moderado	100%
	Riesgo de infraestructura existente	Riesgo de que la infraestructura existente no se encuentre en el estado previsto (vicios ocultos) que puedan conllevar mayores actuaciones de las estimadas	Bajo	Severo	0%
	Riesgo geológico y geotécnico	Riesgo de que las condiciones del subsuelo sean distintas a las inicialmente previstas.	Bajo	Moderado	0%
	Riesgo de retraso por obras adicionales de la Administración	Riesgo de retraso por modificaciones unilaterales de la Administración Contratante	Moderado	Mínimo	100%
	Riesgo de sobre costo por	Riesgo de sobre costo por modificaciones	Bajo	Moderado	100%

Departamento de Análisis de Proyectos con Financiamiento Privado

Categoría del riesgo	Riesgo	Descripción	Probabilidad	Impacto	Retenido por el Estado
	obras adicionales de la Administración	unilaterales de la Administración Contratante			
Riesgos de operación y mantenimiento	Riesgo de incremento de precios de insumos o mano de obra	Aumento no previsto de los costos de operación y/o mantenimiento del proyecto	Moderado	Severo	0%
	Riesgo de nivel de servicio	Incumplimiento de niveles de servicio, deterioro acelerado de la infraestructura, ineficiencia en las actividades de mantenimiento, o subestimación de las actividades de mantenimiento.	Bajo	Moderado	0%
	Riesgo de retraso en la gestión del mantenimiento rutinario	Las actividades de mantenimiento no se realizan a tiempo, deteriorando la infraestructura.	Moderado	Moderado	0%
	Riesgo de discontinuidad del servicio	Interrupción parcial o permanente de los servicios que lleva a una pérdida de ingresos monetarios, además del reclamo e inconformidad de los usuarios que se pueden traducir en demandas civiles.	Muy bajo	Severo	0%
Riesgos ambientales	Riesgo ambiental	Infracción medioambiental a las normas establecidas, obstrucciones geológicas, climáticas, físicas y arqueológicas, entre otras que producen sobreplazos y mayores costos que los inicialmente	Moderado	Severo	0%

Departamento de Análisis de Proyectos con Financiamiento Privado

Categoría del riesgo	Riesgo	Descripción	Probabilidad	Impacto	Retenido por el Estado
		proyectados para el proyecto			
Riesgos de fuerza mayor	Riesgo de fuerza mayor asegurable	Retrasos o sobrecostos originados por eventos de fuerza mayor en eventos asegurables.	Bajo	Moderado	0%
	Riesgo de fuerza mayor no asegurable	Retrasos o sobrecostos originados por eventos de fuerza mayor en eventos no asegurables.	Muy bajo	Severo	100%
Riesgos políticos	Riesgo de cambios en la legislación	Cambio en la legislación y/o regulación de los estándares (técnicos, ambientales, entre otros) genera efectos en los costos, ingresos e inversiones afectando la viabilidad del proyecto.	Bajo	Severo	100%
	Riesgo de terminación anticipada del contrato	Por decisiones políticas se deja de desarrollar el proyecto y se genera una terminación anticipada obligando a realizar compensaciones y/o entrar en un proceso judicial.	Bajo	Severo	100%
Riesgos sociales	Riesgo de conflicto social ajeno al proyecto	Protestas, paros, huelgas y/o aspectos culturales que interfieran con el normal desarrollo del proyecto produciendo plazos y costos mayores a los estimados inicialmente.	Bajo	Moderado	100%

Departamento de Análisis de Proyectos con Financiamiento Privado

Categoría del riesgo	Riesgo	Descripción	Probabilidad	Impacto	Retenido por el Estado
Riesgos de ingresos	Riesgo de demanda	La cantidad demandada por el servicio es diferente a la prevista, lo que tiene efectos en la recaudación y el fondeo del proyecto.	Bajo	Severo	0%
	Riesgos tarifarios	El nivel de la tarifa es modificado unilateralmente por la autoridad competente, o los cambios en los ajustes tarifarios no se efectúan en los plazos establecidos y/o no son sustentables de acuerdo a la disposición a pagar por el servicio lo que afecta los ingresos percibidos y el uso de la carretera.	Bajo	Severo	100%
Riesgo regulatorio	Riesgos de contraparte	Demoras, ineficiencias o conflictos en la coordinación interinstitucional entre órganos del Estado (por ejemplo, MOPC, MEF, PGR, MADES, municipalidades).	Bajo	Moderado	100%
Riesgos financieros	Riesgo de obtención de financiamiento	No obtención del financiamiento para deuda y/o capital. El proyecto no puede levantar los fondos suficientes para ser materializado, lo que implica retrasos produciendo disminución del beneficio económico neto para la sociedad.	Bajo	Crítico	0%

Departamento de Análisis de Proyectos con Financiamiento Privado

Categoría del riesgo	Riesgo	Descripción	Probabilidad	Impacto	Retenido por el Estado
	Riesgo de activación del pago contingente	Ante una merma en los ingresos de tráfico, el Estado se ve obligado a anticipar recaudaciones futuras de peajes a los financistas del proyecto.	Muy bajo	Severo	100%
	Riesgo de tasa de interés y/o condiciones	Las tasas de interés fluctúan en forma desfavorable encareciendo los costos financieros, o las condiciones de crédito son distintas a las previstas antes del cierre financiero.	Bajo	Severo	0%
	Riesgo de tipo de cambio	El tipo de cambio fluctúa de manera desfavorable afectando el financiamiento y el costo de los insumos en dólares necesarios para el proyecto.	Bajo	Severo	0%

Fuente: Documento del proyecto presentado por el proponente privado.

6. VALOR POR DINERO: CRITERIOS DE LOS PROYECTOS PPP

Las metodologías usadas convencionalmente en la evaluación de proyectos de inversión pública son necesarias, pero no suficientes cuando se analiza infraestructura pública a ser financiada bajo la modalidad de PPP. El análisis B/C convencional no incorpora el hecho de que la producción de servicios, la operación de la infraestructura y el mantenimiento quedarían bajo la gestión privada durante el tiempo acordado contractualmente. Excluye además las ganancias de transferir riesgos al sector privado, los cuales bajo el esquema tradicional de inversión pública son retenidos íntegramente por el sector público.

Es por ello que, en los proyectos bajo la modalidad de PPP, además del análisis económico y social convencional, deben necesariamente estimar un indicador de eficiencia que ayude a establecer la viabilidad o no del proyecto.

Un concepto popular a nivel internacional en materia de juzgamiento de los proyectos de PPP es el del VpD. Este criterio considera las “3 Es”: i) Economía (minimización de costes), ii) Eficiencia

(relación inversión/insumos y resultados del proyecto) y iii) Eficacia (hasta qué punto se cumplirá con los objetivos propuestos).

6.1. VALOR POR DINERO CUALITATIVO

Hinojosa (2010), al tomar en consideración una gran cantidad de estudios, concluye que la determinación del VpD requiere un nivel significativo de precisión de información sobre costos, inversiones, demanda, esquemas regulatorios, estructuración de la transacción, análisis y valoración de riesgos y consideraciones detalladas de tasas de descuento y modelación financiera. Esto obliga a los tomadores de decisiones públicos a esperar los resultados de las evaluaciones para avanzar en las etapas siguientes de la estructuración y posteriormente la licitación del proyecto PPP, o en otros casos a tomar decisiones para incorporar al sector privado en un proyecto en base a consideraciones de economía política, intuición técnica, razones presupuestarias, y experiencias previas, entre otras¹.

Por dicho motivo, el citado especialista plantea como alternativa emplear un Índice de Elegibilidad (IE) de proyectos PPP en etapas tempranas de identificación de un proyecto bajo esta modalidad. Advierte, sin embargo, que el IE- PPP es una condición necesaria pero no suficiente para concluir sobre la conveniencia del mecanismo de PPP. La condición suficiente es que el proyecto bajo PPP genere VpD, o sea, que el esquema PPP refleje ahorro de recursos con relación al sistema tradicional de inversión pública.

Una de las conclusiones más importantes del trabajo de Hinojosa es el planteamiento de que el IE- PPP se enmarque en un esquema integral “análisis costo y beneficio”. Esto representa un cambio sustancial en la manera actual de selección de los proyectos de PPP. El citado experto propone complementar el criterio VpD cuantitativo con una base “multicriterio”. Esto implica la necesidad de tener que combinar criterios cuantitativos y cualitativos al momento de elegir los proyectos de PPP.

El análisis multicriterio se emplea actualmente para seleccionar proyectos bajo la modalidad PPP en países desarrollados, tales como: Australia, Canadá, Sudáfrica, Holanda, Irlanda, Malasia, Corea, Francia, Italia, Hong Kong y Japón.

Tabla 14: Indicadores Cualitativos

Pregunta	Decisión (SI/NO)
¿Está estructurado el proyecto de tal forma que existe una adecuada transferencia de riesgos?	SI

¹ Hinojosa, S. (2010). *Un indicador de elegibilidad para seleccionar proyectos de asociaciones público-privadas en infraestructura y servicios*. IKONS, Santiago de Chile.

Departamento de Análisis de Proyectos con Financiamiento Privado

Pregunta	Decisión (SI/NO)
¿Es el esquema contractual y el modelo de negocio propuesto capaz de generar una alta competencia en el mercado de suministros haciendo que los precios se reduzcan?	SI
¿El esquema contractual permite mantener y asegurar un adecuado nivel de calidad de la infraestructura, maximizando el valor patrimonial de la infraestructura involucrada al menor costo posible?	SI
¿El mecanismo de contratación PPP aplicado al proyecto bajo análisis genera los incentivos adecuados para que el nivel de servicio sea mantenido en niveles óptimos acorde a las prestaciones exigidas por los usuarios, minimizando los costos de operación y maximizando el confort de los mismos?	SI
¿Permite la estructura de relacionamiento una alta descentralización en la toma de decisiones sobre la gestión de la infraestructura involucrada? Esta descentralización, ¿permite que las intervenciones, independientemente de su magnitud, se realicen a tiempo y en forma coordinada, produciendo un adecuado mantenimiento de la infraestructura a un costo razonable?	SI
¿Permite el modelo de negocio aplicado al proyecto bajo análisis capturar economías de escala, reduciendo el costo total del proyecto?	SI
¿Está el grado de innovación relacionado directamente con la capacidad que posee el contrato o el esquema contractual del modelo de negocio de generar y/o de incorporar innovaciones tecnológicas?	SI
¿El contrato y el modelo de negocio definido no generan incentivos para que se realice una inversión mayor a la necesaria en relación a las necesidades de demanda y de nivel de servicios deseados para la infraestructura? Una valoración positiva implica una baja probabilidad de que el contrato genere inversión por sobre lo requerido.	SI
¿Las posibilidades de necesitar grandes variaciones contractuales durante la vida del contrato son bajas?	NO
¿Hay una adecuada flexibilidad operacional del contrato bajo la modalidad estipulada? ¿Existe un equilibrio práctico entre el grado de flexibilidad operacional deseado y las restricciones que generarían un contrato de largo plazo – en relación a las inversiones iniciales?	NO
¿Es La flexibilidad del esquema contractual un elemento favorable principalmente como mecanismo de ajuste de demanda y/o como mecanismo de política contra cíclica de las condiciones de la macroeconomía?	SI
¿Existe una adecuada capacidad en ambas partes involucradas (pública y privada), que le permite manejar adecuadamente los riesgos que le fueron transferidos?	SI

Departamento de Análisis de Proyectos con Financiamiento Privado

Pregunta	Decisión (SI/NO)
¿Es el sector privado capaz de entregar los resultados que se requieren dado que se espera contar con empresas calificadas y con experiencia en desarrollo de proyectos PPP?	SI
¿Es posible integrar adecuadamente las etapas de diseño, construcción y operación en el contrato PPP para el proyecto bajo análisis?	SI
¿El valor global del contrato es significativo para que los sectores públicos y privados puedan justificar su participación y no incurrir en costos de transacción relativamente altos?	SI
¿Permite el esquema contractual del proyecto bajo análisis captar financiamiento del sector privado liberando recursos del sector público para otros sectores o proyectos?	SI
Considerando que la transferencia de riesgos de forma inadecuada puede aumentar los costos directos del proyecto encareciendo su costo financiero, asimismo, aunque la transferencia de riesgos sea adecuada el costo de financiamiento del sector privado puede ser más elevado que para el sector público haciendo sustancialmente más caro el proyecto: ¿No es el proyecto bajo análisis sustancialmente más caro que la alternativa de provisión pública tradicional?	SI
¿Tiene el mercado financiero local la disposición y el nivel mínimo de desarrollo necesario para estructurar proyectos de largo plazo? ¿Se pueden verificar experiencias de financiamiento de proyectos de largo plazo?	SI
¿Los niveles de desempeño del programa de inversión y de los servicios a contratar pueden ser descritos en términos contractuales de tal manera que los mismos sean objetivos, específicos y medibles?	SI
¿El modelo de negocio es de fácil implementación, o el mapa de actores e involucrados, los niveles de coordinación y la tipología de servicios requiere alta especialización? Se indicará valoración positiva cuando las dificultades de implementación son reducidas y negativa cuando los requerimientos para su implementación son complejos.	SI
¿El contrato requiere un alto nivel de regulación? Se indica positiva cuando el contrato requiere un bajo nivel de regulación, y valoración negativa cuando las necesidades de regulación son altas.	NO
¿Se visualiza resistencia por parte de los actores involucrados a implementar el proyecto bajo modalidad PPP? Puede referirse tanto a las resistencias de los usuarios, como a la resistencia del sector privado constructor a acordar directamente con el Estado, o por el propio equipo técnico del Estado. Una respuesta afirmativa implica que el proyecto tiene relativamente poca resistencia.	SI

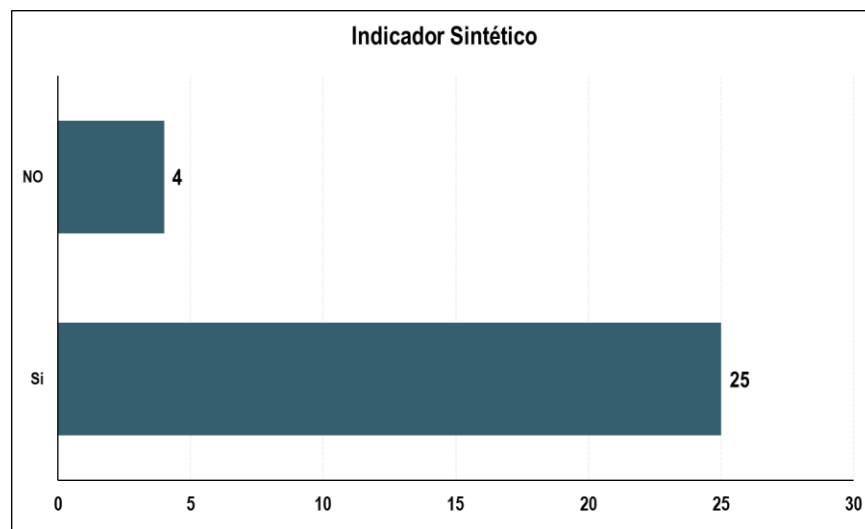
Departamento de Análisis de Proyectos con Financiamiento Privado

Pregunta	Decisión (SI/NO)
¿Cuán compleja es la tipología de contrato y del modelo de negocio diseñado? La alta complejidad es valorada como negativa debido a la necesidad de definir con claridad y precisión los "output specifications" del contrato.	NO
¿Existe capacidad técnica o posibilidad de contratar capacidad técnica adecuada a precios de mercado?	SI
¿Existe la capacidad operativa de la administración contratante para ejecutar y tomar decisiones durante el proceso de ejecución del proyecto?	SI
¿Existe capacidad institucional de la contraparte técnica que permita supervisar adecuadamente el contrato?	SI
¿Es posible firmar el contrato durante el período actual de gobierno?	SI
¿Son la equidad pública, eficiencia o responsabilidad pública razones suficientes para proveer el servicio directamente desde el Estado en lugar de implementar un contrato PPP? La valoración positiva indica que no necesariamente el proyecto deba ser provisto por el sector público.	SI
¿La nueva tecnología usada en el proyecto bajo análisis implica imposibilidad de acceso a ciertos sectores de la población? Que hoy utilizan seguramente un servicio de baja calidad, pero gratuito o subvencionado, contra un servicio que se espera de buena calidad, pero a precios de mercado.	SI

Fuente: Documento del proyecto presentado por el proponente privado.

Departamento de Análisis de Proyectos con Financiamiento Privado

Gráfico 3: Resumen de Indicador de Valor por Dinero Cualitativo



Fuente: Documento del proyecto presentado por el proponente privado.

La aplicación del indicador cualitativo evidencia un resultado ampliamente favorable: de un total de 29 criterios analizados, 25 obtuvieron una valoración afirmativa, lo que refleja una alta correspondencia entre las características del proyecto y las ventajas asociadas a la modalidad PPP. Las 4 respuestas negativas identificadas no constituyen impedimentos estructurales, sino aspectos a considerar en el diseño contractual y en los mecanismos de mitigación de riesgos. En conjunto, los resultados permiten concluir que la ejecución del proyecto bajo un esquema de PPP es recomendable, dado que maximiza la probabilidad de obtener Valor por Dinero en el largo plazo.

Departamento de Análisis de Proyectos con Financiamiento Privado

7. MATRIZ DE MARCO LÓGICO

Tabla 15: Matriz de Marco Lógico

	LÓGICA DE INTERVENCIÓN	INDICADORES OBJETIVAMENTE VERIFICABLES	MEDIOS DE VERIFICACIÓN	SUPUESTOS
FIN	Impulsar el desarrollo económico regional a través de la mejora integral de la Ruta 6 y 7, facilitando el tránsito eficiente entre centros productivos, logísticos, agroindustriales y urbanos del sur y este del país. Iniciativa Privada Ley N° 7452/2025	Índice de competitividad mundial (Global Competitiveness Index). Aumento de la calidad de las carreteras.	-Informe de Competitividad Global World Economic Forum. -Informes de organismos regionales sobre el incremento del intercambio comercial y el crecimiento económico inclusivo	Se mantienen las políticas públicas de los países de la región que buscan fortalecer la integración y la complementación vial.
PROPÓSITO	Aumentar la capacidad y mejorar la seguridad vial del corredor Vial logístico y de integración PY06 y PY07 entre Encarnación y Mingua Guazú (Intersección PY02) y Intersección PY06_San Clara con el Corredor Metropolitano del Este, a través del Mejoramiento, Rehabilitación, Mantenimiento y Explotación bajo la modalidad APP.	Al primer año de operación del Proyecto: - Aumento en el Nivel de Servicio de los tramos Duplicados: Base (NS=E) Meta (NS=C) - Disminución del Costo promedio generalizado de transporte en 15% en los tramos rehabilitados, medido en U\$S/veh-km - IRI menor a 2,5 m/km	Estudios de Tránsito realizados en la línea de base y en la meta del proyecto. Reportes del HDM-4. Relevamiento del IRI	Se mantiene las políticas públicas que apuntan a realizar inversiones en infraestructura vial.
COMPONENTES	- Duplicación y Rehabilitación de 240,97 km de la ruta PY06 - Rehabilitación de 38,6 km de la ruta PY07 - Mantenimiento por niveles de servicio por un periodo de 28 años de 421,97 km de la Ruta PY06 y PY07 - Servicios de Consultoría: Fiscalización Técnica y Ambiental, y Administración del Proyecto	277,57 km de carreteras duplicados y rehabilitados, conforme a los niveles de calidad exigidos en las Especificaciones Técnicas del Contrato. 421,97 km de ruta mantenidos por Niveles de Servicio. Servicios de Fiscalización de obras contratados.	Informes de la fiscalización técnica y ambiental. Actas de recepción de obras. Contrato firmado con la firma consultora adjudicada para la fiscalización de obras	Las tareas de mejoramiento y mantenimiento se realizan en tiempo y forma de acuerdo a lo estipulado en el proyecto. No ocurren eventos climatológicos extremos que afecten la carpeta de rodadura. No existen demoras excesivas en los procesos de adquisición de firmas consultoras.

Fuente: Nota de fecha 27/03/2026, respuesta al Correo SNIP N° 132/2026. Anexo C.

8. ANÁLISIS DEL SISTEMA NACIONAL DE INVERSIÓN PÚBLICA

El documento del proyecto presentado, conforme a la evaluación económica y financiera realizada, cumple con los requerimientos mínimos del SNIP, tiene un retorno de la inversión y beneficios sociales. El proyecto es deseable, realizable y necesario socialmente, dado que contribuye a la solución del problema del déficit de la capacidad de infraestructura disponible.

La aplicación del indicador cualitativo evidencia un resultado ampliamente favorable: de un total de 29 criterios analizados, 25 obtuvieron una valoración afirmativa, lo que refleja una alta correspondencia entre las características del proyecto y las ventajas asociadas a la modalidad de PPP.

Departamento de Análisis de Proyectos con Financiamiento Privado

Por tanto, se considera que el estudio de prefactibilidad del Proyecto *“INICIATIVA PRIVADA PARA EL PROYECTO VIAL DE DUPLICACIÓN Y REHABILITACIÓN DE LAS RUTAS PY06 Y PY07. Tramo PY06 Encarnación – Minga Guazú (PY02) y Tramo PY07 Intersección con PY06 hasta Enlace Vial CMDE Longitudes: 241 km (PY06) y 181 km (PY07)”* reúne las condiciones para avanzar a la fase de factibilidad, contemplando los siguientes desafíos que deben tenerse en cuenta en la etapa mencionada:

- Ante la consulta respecto de las expropiaciones, el proponente privado aclara que el costo de las mismas no forma parte del aporte del Estado. Tomando en consideración el Art. 47 de la Ley 7452/25, se menciona que el aporte del Estado en proyectos de iniciativa privada podrá ser de hasta el 25% (veinticinco por ciento) del valor presente del costo total del proyecto. A su vez, costo total del proyecto está definido en el Art. 2, Numeral 2, Literal i, de la citada Ley, entendido como los costos de inversión inicial más los costos de operación y mantenimiento. Como las expropiaciones forman parte de la inversión inicial, el costo de las mismas debería considerarse como parte del aporte estatal.
- En ese sentido, se solicita que el estudio de factibilidad incorpore un cronograma físico-financiero que refleje la participación (aporte) del Estado de forma anualizada, con el objetivo de evitar la concentración del compromiso en un único desembolso durante el primer año de inversión. Esta recomendación busca prevenir que dicho aporte sea asimilado a un anticipo de obra, característica propia de los contratos tradicionales, pero no de los esquemas de Participación Público-Privada (PPP).
- Se solicita aclarar en el documento de Factibilidad si el monto de USD 3.481.600 corresponde a tareas de confección del catastro, avalúo y a la gestión del pago de expropiaciones y que el monto de USD 12 millones al pago de las indemnizaciones.
- Se solicita que en etapa de factibilidad, la Razón Beneficio/Costo sea presentada en planilla Excel formulada y desbloqueada.
- Se solicita especificar la composición de la garantía mínima solicitada y del Esfuerzo Neto del Estado. Asimismo, considerando la relevancia de la estimación de la demanda para la viabilidad del proyecto, se requiere la presentación de un estudio de demanda auditado.
- Incorporar en el Modelo financiero, una estimación explícita del Esfuerzo Neto del Estado, considerando todos los compromisos fiscales asociados al proyecto. Cuantificando pagos directos, contingentes, garantías y subsidios.
- Se solicita incorporar el análisis de los aspectos territoriales y socioambientales, incluyendo la compatibilidad con el ordenamiento territorial y las medidas de mitigación de impactos.
- Se solicita incorporar información sobre las acciones de socialización del proyecto con las comunidades y actores involucrados, asegurando que dichas instancias se realicen en forma oportuna y previa al inicio de la ejecución, a fin de mitigar riesgos sociales y garantizar la aceptación del proyecto.
- Se solicita detallar el estado de los permisos y licencias ambientales requeridos para la ejecución del proyecto, incluyendo la identificación de la autoridad competente y el cronograma estimado para su obtención.
- Se solicita copia de convenios/acuerdos entre las demás instituciones intervinientes y de los municipios afectados, recomendamos a la proponente realizar oportunamente y con la debida antelación la socialización del anteproyecto y proyecto constructivo con todos los

Departamento de Análisis de Proyectos con Financiamiento Privado

involucrados a fin de evitar conflictos sociales ya que todas las obras requieren permisos municipales e institucionales para su ejecución, lo cual podría representar un obstáculo para el inicio de dicha etapa.

Hechas las consideraciones mencionadas más arriba y atendiendo el documento presentado cumple con los requisitos mínimos del SNIP, tiene un retorno de la inversión, beneficios sociales y un VpD cualitativo que justifica la realización del proyecto a través de la modalidad de PPP, se considera VIABLE el proyecto de inversión en la etapa de prefactibilidad, a fin de avanzar en los estudios de preinversión necesarios para la ejecución de las obras. El proponente privado deberá presentar el proyecto con el detalle de las informaciones solicitadas en el presente apartado.

VIVIANA GONZÁLEZ
COORDINADORA INTERINA
COORDINACIÓN DE PROYECTOS CON FINANCIAMIENTO PRIVADO



REFERENCIA BIBLIOGRÁFICA

HINOJOSA, SERGIO (2010). *Un indicador de elegibilidad para seleccionar proyectos de asociaciones público-privadas en infraestructura y servicios*. IKONS, Santiago de Chile.

HINOJOSA, SERGIO (2010). *Hacia un Análisis Costo-Beneficio Integral y Secuencial para Esquemas de Asociaciones Público-Privadas en América Latina*. Programa para el Impulso de Asociaciones Público-Privadas en Estados Mexicanos (PIAPPEM), pp. 6-7.

HINOJOSA, SERGIO (2013). *Las Asociaciones Público Privadas (APP) como alternativa de inversión en infraestructura pública*. Seminario en Lima – Perú.

HM TREASURY (2004). *Value for Money Assessment Guidance*. Crown Copyright.

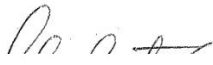
SUTO, FÉNIX (2014). *El análisis del valor por dinero, una herramienta útil en la administración pública*. ESAN Business, Lima-Perú.



Departamento de Análisis de Proyectos con Financiamiento Privado

ANEXOS

Anexo 1: Declaración de interés preliminar del MOPC.

 MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS Y COMUNICACIONES PARAGUAY	PARAGUÁI TETÄ REMBIAPO HA MARANDU MOTENONDEHA
Asunción, 03 de mayo 2026	
M.O.P.C. N° 1094 /2026.	
Señor Ministro:	
De mi mayor consideración.	
Tengo el agrado de dirigirme a Su Excelencia, y por su intermedio a quien corresponda, en relación a la Nota MEF N° 54, ingresada en esta Cartera de Estado con Expediente MEU N° 6916/2026, en la cual hace referencia a la propuesta del proyecto de Participación Público Privada (PPP) bajo iniciativa privada denominada "Proyecto Vial de Duplicación y Rehabilitación de las Rutas PY06 y PY07 Tramo PY06 Encarnación - Minga Guazú (PY02) y Tramo PY07 Intersección con PY06 hasta Enlace Vial CMDE. Longitudes: 241 km (PY06) y 181 km (PY07)", a nivel de estudios de prefactibilidad, con el objeto de que el Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones (MOPC), en su carácter de futura Administración Contratante, se expida conforme a lo establecido en el art. 47 de la Ley N° 7452/2025. En tal sentido, se remite adjunto el Informe Técnico de fecha 26 de febrero de 2026, mediante el cual se ha realizado el análisis preliminar del proyecto en cuestión, conforme a los criterios previstos en el citado artículo 47 la Ley N° 7452/2025. Sobre esas bases, este Ministerio manifiesta formalmente su interés preliminar en la continuidad de la evaluación de la iniciativa privada presentada, en los términos establecidos en el artículo 44 del Decreto N° 5441/2026. En consecuencia, y de conformidad con lo dispuesto en el párrafo séptimo del citado artículo 44 del Decreto N° 5441/2026, corresponde avanzar con la evaluación de la iniciativa privada dentro del plazo previsto en la normativa. Hago propicia la oportunidad para saludar a Su Excelencia, con mi más alta estima y consideración.	
 Firmado Ing. CLAUDIA CENTURIÓN RODRÍGUEZ Ministra	
M.O.P.C.	A Su Excelencia
	Don CARLOS FERNANDEZ VALDOVINOS, Ministro
	Ministro de Economía y Finanzas
	E. S. D.
SG/ag.	

Fuente: SIME N° 80.048/2025.

Departamento de Análisis de Proyectos con Financiamiento Privado

Anexo 2: Respuesta a correo SNIP N° 132/2026.

De: Sofia Margarita Suarez <smsuarez@sacyr.com>
Enviado: viernes, 27 de marzo de 2026 17:13
Para: snip <snip@mef.gov.py>
Cc: maria viviana gonzalez lucero <maria_gonzalez3@mef.gov.py>; CYNTHIA VERA <cynthia_vera2@mef.gov.py>; Tomas Sebastian Brizuela Caceres <tomas_brizuela@mef.gov.py>; ENRIQUE JAVIER ROJAS SERAFINI <enrique_rojas@mef.gov.py>; dipec00@gmail.com <dipec00@gmail.com>; amilcargm@gmail.com <amilcargm@gmail.com>; Jose Javier Blanc <joseblanc@gmail.com>; vivianagillv@gmail.com <vivianagillv@gmail.com>; gisela.alviso@mopc.gov.py <gisela.alviso@mopc.gov.py>; Fernando Ruiz de la Torre Esporin <fruidelatorre@sacyr.com>; paulo.farina@ochoa.com.py <paulo.farina@ochoa.com.py>; Juan Guiñazu <juan.guinazu@ochoa.com.py>
Asunto: RE: Consultas Prefactibilidad_IP PPP Ruta PY06 y PY07

Estimados, buenas tardes

En adjunto remitimos las respuestas a las consultas aclaratorias solicitadas junto con los anexos correspondientes.

Cualquier consulta o información adicional quedamos a disposición.

Saludos cordiales,

Sofía Suárez

Abogada | Legal Counsel
Asesoría Jurídica | Legal Department

SACYR CONCESIONES PARAGUAY S.A.

Tel. +595 21 7289944
Móvil: +595 991 701-302
smsuarez@sacyr.com

WTC Torre 3 , Piso 20
Avenida Aviadores del Chaco No.2050
Asunción - Paraguay

De: SNIP <snip@mef.gov.py>

Enviado: Wednesday, March 11, 2026 5:07:16 PM

Para: 'juanp@fguaraní.com.py' <juanp@xn--fguaran-eza.com.py>; Juan Guiñazu <juan.guinazu@ochoa.com.py>; Paulo Farina <paulo.farina@ochoa.com.py>

Cc: maria_gonzalez3@mef.gov.py <maria_gonzalez3@mef.gov.py>; cynthia_vera2@mef.gov.py <

Departamento de Análisis de Proyectos con Financiamiento Privado

ynthia_vera2@mef.gov.py; tomas_brizuela@mef.gov.py <tomas_brizuela@mef.gov.py>; enrique_rojas@mef.gov.py <enrique_rojas@mef.gov.py>; dipec00@gmail.com <dipec00@gmail.com>; amilcargm@gmail.com <amilcargm@gmail.com>; joseblanc@gmail.com <joseblanc@gmail.com>; vivianagillv@gmail.com <vivianagillv@gmail.com>; gisela.alviso@mopc.gov.py <gisela.alviso@mopc.gov.py>

Asunto: Consultas Prefactibilidad_IP PPP Ruta PY06 y PY07

Correo SNIP N° 132/2026

SEÑORES

SACYR CONCESIONES SL. Y OCHO A S.A.

Presente

Tenemos el agrado de dirigirnos a ustedes, con relación a la propuesta de iniciativa privada bajo la modalidad de Participación Público- Privada (PPP) denominada *“INICIATIVA PRIVADA PARA EL PROYECTO VIAL DE DUPLICACIÓN Y REHABILITACIÓN DE LAS RUTAS PY06 Y PY07. Tramo PY06 Encarnación – Minga Guazú (PY02) y Tramo PY07 Intersección con PY06 hasta Enlace Vial CMDE Longitudes: 241 km (PY06) y 181 km (PY07)”*, la cual se encuentra en etapa de análisis de Prefactibilidad.

Al respecto, y conforme a lo solicitado, remitimos las consultas para su análisis y oportuna aclaración:

- Especificar la duración del contrato, por un lado, se menciona que la concesión durará un total de 30 años, incluyendo el periodo de construcción (página 131 del documento) y por otro lado, en la página 10 del documento, se menciona que solo la fase de operación y mantenimiento durará 40 años. Tener en cuenta que la duración total es de 40 años según ítem de temporalidad del Artículo 2 de la Ley 7452/2025.
 - Se solicita aclarar si las expropiaciones forman o no parte del 25% del valor presente del costo total del proyecto mencionado como participación del Estado.
 - En la Tabla 2-1 se menciona que el monto de las expropiaciones es de USD 3.481.600, mientras que en la página 138 del documento se menciona que el mismo es de USD 12 millones. Se solicita aclarar el monto de dicho concepto y reflejar el mismo en el modelo económico financiero y el cronograma físico financiero.
 - Se recomienda incorporar al menos dos alternativas de solución en la formulación del proyecto, de modo a permitir la comparación de opciones para atender el problema identificado y justificar la selección de la alternativa propuesta.
 - Añadir una matriz de marco lógico de acuerdo a las metodologías del Sistema Nacional de Inversión Pública (SNIP).
 - Se solicita aclarar el monto del CAPEX y remitirlo desagregado.
- En el modelo económico financiero se menciona:

Departamento de Análisis de Proyectos con Financiamiento Privado

Ingresos & Egresos

	Nominal	VP
Peajes	1592	338
Gzdo/PDI	269	122
PPO/PPD	0	0
Otros	19	7
ANR	12	11
Total	1.893	467
Capex	219	192
Otras Inv.	194	58
Opex	470	143
Total	883	393

Inversiones	Sencillo	Modelo
CAPEX	202,7	211,9

Y en el documento del proyecto se menciona:

- Se solicita remitir el monto del OPEX desagregado.
 - Se solicita complementar la evaluación del proyecto mediante la estimación de la Relación Beneficio-Costo, considerando los costos de inversión, operación y mantenimiento, así como los beneficios esperados, de manera a sustentar la conveniencia económica y la viabilidad de la alternativa propuesta. Asimismo, solicitamos amablemente que, en virtud al Artículo 50 de la Ley N° 7452/2025, que establece el carácter confidencial de toda información relativa a los proyectos de iniciativa privada hasta la declaración de interés público o el rechazo del proyecto respectivo, las respuestas a las consultas contenidas en el presente correo sean remitidas de manera exclusiva al correo: maria_gonzalez3@hacienda.gov.py; cynthia_vera2@hacienda.gov.py
- Agradecemos su atención y esperamos recibir el documento ajustado en la brevedad posible para continuar con el proceso de evaluación.
- Respetuosamente,

Dirección General de Inversión Pública
Mcal. López N° 1699 esq. República
Dominicana, Piso 1.



MINISTERIO DE
**ECONOMÍA
Y FINANZAS**
PARAGUAY

PARAGUÁI
**TEMBIGUEREOITA
HA VIRUÑANGAREKO**
MOTENONDEHA