



MINISTERIO DE
**OBRAS PÚBLICAS Y
COMUNICACIONES**
PARAGUAY

PARAGUÁI
**TETÁ REMBIAPO
HA MARANDU**
MOTENONDEHA

Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones - MOPC

Dirección De Proyectos Estratégicos - DIPE

**Informe de Evaluación del Proyecto en etapa de
Prefactibilidad**

**“Propuesta de Iniciativa Privada para el Mejoramiento y
Rehabilitación de las Rutas PY06 y PY07”**

Abg. Noelia Ortega R.
Mat. 23.489

Abogada
Martina Beatriz Verón
Mat. C.S.J. N° 35.888

Marzo 2026

Carlos Oviedo Peña
Ingeniero Civil

Verónica E. Argüello Rivera
Consultora
Especialista Sectorial Jurídico

Pedro Lacasa
Abogado
Mat. C.S.J. N° 26.007

AMILCAR
GUILLÉN
MILTOS

Firmado
digitalmente
por AMILCAR
GUILLÉN
MILTOS



ÍNDICE

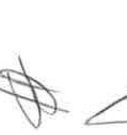
1. Introducción	pág. 2
2. Revisión y evaluación del Estudio de Prefactibilidad	pág. 3
3. Aspectos Técnicos	pág. 35
4. Aspectos Financieros	pág. 43
5. Consideraciones Finales	pág. 44


Abg. Noelia Ortega R.
Mat. 23.489


Martha Beatriz Verón
Abogada
Mat. C.S.J. N° 35.888


Carlos Roberto Oviedo Peña
Ingeniero Civil


Verónica E. Argüello Rivera
Consultora
Especialista Sectorial Jurídica


pág. 1


Pedro Lacayo
Abogado
Mat. C.S.J. N° 36.087



INFORME DE EVALUACIÓN DEL ESTUDIO DE PREFACTIBILIDAD

1. INTRODUCCIÓN

El presente informe tiene por objeto realizar la revisión y evaluación del Estudio de Prefactibilidad correspondiente a la Iniciativa Privada para el proyecto vial de duplicación y rehabilitación de las rutas PY06 y PY07, presentado por las firmas Sacyr Concesiones S.A. y Ocho A S.A., bajo la modalidad de Alianza Público-Privada (APP).

La referida propuesta de iniciativa privada fue presentada ante el Ministerio de Economía y Finanzas (MEF), el cual, luego de efectuar una evaluación preliminar de admisibilidad, procedió a remitir al Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones (MOPC) a efectos de su análisis, en el marco de lo dispuesto en la Ley N.º 7452/2025 *"De promoción de la inversión en infraestructura pública y ampliación y mejoramiento de los bienes y servicios a cargo del Estado"*.

En ese contexto, y en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 47 de la Ley N.º 7452/2025, que establece que *"en caso que el proyecto no esté 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 autoridad"*, el Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones (MOPC) comunicó al Ministerio de Economía y Finanzas su interés preliminar en la continuidad del análisis de la iniciativa privada presentada.

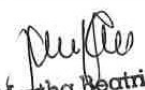
Dicha manifestación de interés fue formalizada mediante Nota MOPC N.º 194/2026 de fecha 03 de marzo de 2026 (SIME N.º 80.048), en los términos establecidos en el artículo 44 del Decreto N.º 5441/2026, reglamentario de la Ley N.º 7452/2025.

Posteriormente, el Ministerio de Economía y Finanzas, a través del correo SNIP N.º 108/2026, comunicó que, a partir de la recepción de la referida nota, se da inicio a la etapa de evaluación de prefactibilidad, conforme a lo previsto en el artículo 48 de la Ley N.º 7452/2025, el cual dispone:

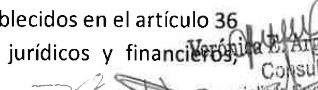
"Evaluación de prefactibilidad: la información recibida será analizada por la Dirección General de Inversión Pública (DGIP), en coordinación con la Administración Contratante, quienes dentro del plazo de cuarenta y cinco (45) días evaluarán la conveniencia de su aceptación, con o sin modificaciones, o su rechazo".

En ese marco, el presente informe tiene por finalidad efectuar la revisión y evaluación del estudio de prefactibilidad presentado, considerando los criterios y contenidos mínimos establecidos en el artículo 36 del Decreto Reglamentario N.º 5441/2026, con base en aspectos técnicos, jurídicos y financieros,


Abg. Noelia Ortega R.
Mat. 23.489


Martha Beatriz Veróka
Abogada
Mat. C.S.J. N.º 35.888


Carlos Oviedo Peña
Ingeniero Civil


Verónica B. Argüello Riv
Consultora
Especialista Sectorial Jurí
pág. 2


Lucas
Mat. 15.007



incorporando además un apartado específico de observaciones técnicas relevantes y recomendaciones finales.

2- REVISIÓN Y EVALUACIÓN DEL ESTUDIO DE PREFACTIBILIDAD

El artículo 48 de la Ley N° 7452/2026 - Etapas del procedimiento de iniciativa privada, numeral 2, dispone:

"Evaluación de prefactibilidad: la información recibida será analizada por la Dirección General de Inversión Pública (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 Dirección General de Inversión Pública (DGIP)."

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

Por su parte, el Decreto N.º 5441/2026, "Por el cual se reglamenta la Ley N.º 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", establece que:

"...se iniciará la etapa de evaluación de prefactibilidad. En esta etapa, tanto la Dirección General de Inversión Pública (DGIP) como la Administración Contratante realizarán una evaluación de los estudios de prefactibilidad conforme a los contenidos establecidos en el artículo 36 de este decreto, y cada uno emitirá un dictamen dentro del plazo de cuarenta y cinco (45) días hábiles..."

En ese contexto normativo, la revisión del estudio presentado por el proponente se realiza atendiendo a los criterios y contenidos mínimos previstos en el artículo 36 del referido decreto, el cual establece los aspectos que deben ser analizados en los estudios desarrollados a nivel de prefactibilidad.

En efecto, el artículo 36 del Decreto N.º 5441/2026 dispone que el estudio de prefactibilidad deberá incluir, como mínimo, los siguientes análisis y elementos:

a) Análisis y justificación de la necesidad e idoneidad del proyecto, así como su coherencia con las estrategias y planes nacionales.

b) Análisis de viabilidad jurídica preliminar.

c) Análisis preliminar de riesgos del proyecto, de acuerdo con las guías o lineamientos que emita el Ministerio de Economía y Finanzas.

Abg. Noelia Ortega
Mat. 23.489

Verónica Rivera
Consultora
Especialista Sectorial Jurídica

Martha Beatriz Verón
Abogada
Mat. C.S.J. N° 35.889

Carlos Oviedo Peña
Ingeniero Civil



d) Descripción de los estudios y trabajos de análisis e investigación realizados en relación con la mitigación de los principales riesgos e incertidumbres del proyecto, o aquellos que se propone desarrollar en fases posteriores.

e) Evaluación con indicadores de rentabilidad socioeconómica, tales como el Valor Actual Neto (VAN), la Tasa Interna de Retorno (TIR) u otros que resulten pertinentes.

f) Descripción de la estructura del contrato PPP.

g) Análisis preliminar de viabilidad financiera, con el detalle de los compromisos firmes y contingentes a asumir por parte del Estado.

h) Análisis del impacto fiscal, con una estimación inicial de los compromisos firmes y contingentes.

i) Estudio preliminar de Valor por Dinero cualitativo, a efectos de justificar la conveniencia de utilizar la modalidad de Participación Público-Privada.

j) Análisis preliminar de los potenciales impactos sociales del proyecto.

k) Análisis preliminar de impacto ambiental.

l) Análisis de los grupos de interés y estrategia de comunicación.

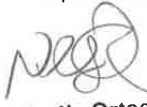
m) Resumen de las incertidumbres y posibles obstáculos para el adecuado desarrollo del proyecto, así como las medidas propuestas para su mitigación.

n) Plan de gestión del proyecto, incluyendo la descripción de los trabajos y tareas calendarizadas, así como la propuesta detallada del contenido que tendrá el estudio de factibilidad.

El citado artículo dispone asimismo que el estudio deberá desarrollarse con mayor nivel de profundidad en aquellos aspectos que presenten mayores niveles de incertidumbre, pudiendo los demás componentes ser objeto de un análisis preliminar acorde con la naturaleza de la etapa de prefactibilidad.

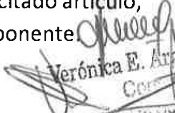
Del mismo modo, se establece que el Ministerio de Economía y Finanzas y la futura Administración Contratante podrán definir de común acuerdo las orientaciones y aspectos que requieran mayor grado de desarrollo técnico, conforme a sus respectivas competencias.

En atención a lo expuesto, a continuación, se procede a analizar los aspectos descritos en el citado artículo, a partir de la información contenida en el estudio de prefactibilidad presentado por el proponente.


Abg. Noelia Ortega R.
Mat. 23.489


Beatriz Verón
Abogada
C.O.S. N° 35.888


Ovidio Peña
Abogado Civil


Verónica E. Argüello Rivera
Corresponsable
Especialista Judicial Jurídica

pág. 4

a) Análisis y justificación de la necesidad e idoneidad del proyecto y de su coherencia con las estrategias y planes nacionales.

El estudio de prefactibilidad presentado por el proponente desarrolla una caracterización general del corredor vial conformado por las rutas PY06 y PY07, identificando su relevancia estratégica dentro de la red vial nacional, particularmente en su función de conexión entre los departamentos de Itapúa, Alto Paraná y Caazapá, así como en su vinculación con los principales corredores logísticos del país.

En dicho contexto, el documento expone que los tramos comprendidos en la iniciativa privada presentan actualmente limitaciones en términos de capacidad vial, niveles de servicio y condiciones de seguridad, derivadas principalmente del incremento sostenido del tránsito vehicular y del rol creciente del corredor en el transporte de carga y de integración regional.

En atención a lo anterior, el estudio plantea como objetivo principal del proyecto el mejoramiento y ampliación de la capacidad operativa del corredor, mediante la ejecución de obras de duplicación, rehabilitación estructural y adecuación funcional de la infraestructura vial existente, incorporando además intervenciones orientadas a optimizar las condiciones de seguridad y eficiencia en la operación de la ruta.

En cuanto al alcance físico de la intervención, el proyecto contempla la duplicación, rehabilitación, mantenimiento y operación de los siguientes corredores viales:

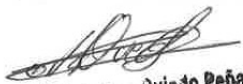
Ruta PY06: Tramo Encarnación – Minga Guazú (intersección con la Ruta PY02), con una longitud aproximada de 241 km.

Ruta PY07: Tramo Intersección PY06 (Santa Clara) – Enlace vial del Corredor Metropolitano del Este, con una longitud aproximada de 181 km.

En consecuencia, la longitud total del proyecto asciende aproximadamente a 422 km. de infraestructura vial, abarcando corredores de alta relevancia para la conectividad del sistema vial nacional y para la articulación logística del sur y este del país.

Asimismo, el estudio señala que el proyecto se encuentra alineado con diversos instrumentos de planificación estratégica del sector transporte, entre los que se mencionan el Plan Nacional de Desarrollo Paraguay 2030, el Plan Maestro de Transportes del Paraguay, el Plan Nacional de Logística y el Plan Nacional de Seguridad Vial, los cuales reconocen la importancia de fortalecer los corredores logísticos que conectan las principales zonas productivas del país con los centros de consumo y los puntos de exportación.


Verónica Beatriz Verón
Especialista Sectorial Jurídico
Abogada
Mat. C.S.J. N° 35.888


Carlos Oviedo Peña
Especialista Sectorial

En ese sentido, el estudio sostiene que la intervención propuesta contribuiría a mejorar la conectividad territorial, reducir los costos logísticos y aumentar la competitividad del sistema de transporte, generando además impactos positivos en materia de seguridad vial y desarrollo regional.

En consecuencia, a partir de la información presentada en el estudio de prefactibilidad, puede advertirse que la iniciativa privada busca atender una necesidad de mejora de infraestructura vial en corredores de relevancia estratégica, planteando una solución orientada a incrementar la capacidad y el nivel de servicio de las rutas PY06 y PY07 mediante intervenciones de duplicación, rehabilitación, mantenimiento y operación de la infraestructura vial existente.

b) Análisis de viabilidad jurídica preliminar.

Desde el enfoque de la viabilidad jurídica, el proyecto se estructura como una Asociación Público-Privada (APP) bajo el esquema de Iniciativa Privada, regido por la Ley N.º 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".

Para el desarrollo de proyectos del tipo APP, se exigen ciertas capacidades legales, técnicas y financieras que un oferente debe presentar a fin de que su perfil sea competitivo y su evaluación apropiada.

En el marco del análisis de la iniciativa privada presentada por las firmas Ocho A S.A. y Sacyr Concesiones SL correspondiente al proyecto de Participación Público-Privada sometido a consideración de esta Administración, y específicamente en lo relativo a la verificación de la capacidad legal del proponente, se ha procedido a examinar la documentación acompañada.

Al respecto, cabe señalar que el artículo 48 de la Ley N.º 7452/2025 establece que el proponente interesado en desarrollar una iniciativa privada deberá acreditar su capacidad técnica, económico-financiera y legal para el desarrollo del proyecto, pudiendo actuar de manera individual o como grupo integrado por más de una persona jurídica.

En ese contexto, el artículo 43 del Decreto 5441/2026 establece: - "Trámites Iniciales: "... La propuesta deberá incluir como mínimo, sin perjuicio del posible desarrollo adicional o de las precisiones que se puedan prever en guías o lineamientos que emita la DGIP, la siguiente información:

a) Los documentos necesarios para acreditar debidamente la capacidad legal, técnica y financiera del proponente y todos los antecedentes que acrediten su existencia y vigencia legal y facultades de sus mandatarios y poderdantes.




Martha Beatriz Verón
Abogada
Mat. C.S.J. N° 35.888
Carlos Oviedo Peña
Ingeniero Civil
Pedro Lacasa
Abogado
Mat. C.S.J. N° 36.087

Los documentos y/o instrumentos emitidos en el extranjero referentes a la capacidad legal, antecedentes que acrediten su existencia y vigencia legal y facultades de sus mandatarios y poderdantes deberán encontrarse debidamente legalizados y/o apostillados, redactados en idioma español o traducidos; asimismo, en caso necesario deberán encontrarse debidamente inscriptos en la Dirección General de los Registros Públicos del país de origen y/o del Paraguay, y deberán estar acompañados por los correspondientes certificados de vigencia y/o condiciones de dominio o documentos oficiales de alcance similar emitidos en el país de origen.

En concordancia con ello, el artículo 44 del Decreto N.º 5441/2025, reglamentario de la citada ley, prevé que, durante la etapa de revisión y evaluación preliminar de la iniciativa, la Administración podrá verificar la suficiencia de la documentación presentada y requerir información o antecedentes complementarios cuando ello resulte necesario para el análisis de la propuesta.

En ese contexto, del examen de los antecedentes remitidos se han identificado ciertos aspectos que requieren aclaración y/o complementación documental, a fin de verificar adecuadamente la existencia jurídica y facultades de representación de las personas jurídicas que integran el proponente, en el marco del presente análisis de prefactibilidad.

Específicamente, respecto de la firma Ocho A S.A., se observa que como respaldo de su documentación societaria se ha acompañado únicamente una constancia emitida por el Sistema de Información de Proveedores del Estado (SIPE) del año 2023.

Sobre el particular, cabe precisar que el SIPE no constituye actualmente un sistema vigente en razón a que el mismo ha sido sustituido por el Registro de Proveedores del Estado conforme a la normativa vigente en materia de contrataciones públicas. Asimismo, corresponde señalar que dicho sistema no constituye un instrumento utilizado ni exigido dentro del régimen de Participación Público-Privada ni del procedimiento de iniciativas privadas.

En consecuencia, la constancia acompañada, además de corresponder a un sistema actualmente sustituido, no permite verificar el contenido de los estatutos sociales, la vigencia de las autoridades societarias ni las facultades de representación de la sociedad, por lo que no resulta suficiente a los efectos de acreditar la existencia y capacidad legal del proponente en el marco del presente procedimiento.

Asimismo, se ha acompañado un poder especial otorgado mediante Escritura Pública N.º 13 de fecha 24 de abril del 2023, del cual se desprende que las facultades conferidas a favor de Julio César Aquino Zunini y Juan Ignacio Guñazú se encuentran vinculadas a la participación en otro proceso de participación

Mariana Beatriz Verón
Abogada
Mat. C.S.J. N° 35.888

Carlos Oviedo Peña
Ingeniero Civil

Verónica E. Argüello Rivera
Consultora
Especialista Sectorial Jurídico

Pedro Lacasa
Abogado
Mat. C.S.J. N° 36.087

pág. 7

público-privada, por lo que no resulta posible determinar con claridad si dicho instrumento comprende expresamente la facultad de promover la presente iniciativa privada.

En relación con la firma Sacyr Concesiones SL, se ha acompañado documentación consistente en copias de escrituras públicas relativas a la constitución y antecedentes societarios de la citada sociedad, otorgadas ante autoridades notariales del Reino de España.

En atención a lo dispuesto en el artículo 43 del Decreto N.º 5441/2025, la documentación presentada en el marco de una iniciativa privada debe permitir acreditar tanto la existencia jurídica de la sociedad proponente como las facultades de representación de quienes actúan en su nombre.

En ese sentido, del examen preliminar de los antecedentes remitidos se desprende que los instrumentos acompañados permitirían acreditar la existencia jurídica de la sociedad, en tanto dan cuenta de su constitución y antecedentes societarios.

No obstante, la documentación presentada no permite verificar de manera suficiente la representación vigente de la sociedad ni las facultades de las personas habilitadas para actuar en su nombre en el marco de la presente iniciativa privada, conforme a los recaudos previstos en el citado decreto reglamentario.

Por otra parte, considerando que la propuesta ha sido presentada conjuntamente por las firmas Ocho A S.A. y Sacyr Concesiones SL resulta necesario contar con antecedentes que permitan verificar la modalidad de actuación conjunta de ambas personas jurídicas, así como la identificación del representante o representantes habilitados para actuar en nombre del proponente en el marco de la presente iniciativa privada.

En atención a lo expuesto, y considerando que la acreditación de la existencia y capacidad legal del proponente constituye un presupuesto esencial dentro del régimen de Participación Público-Privada, corresponde dejar expresamente establecido que dicha acreditación deberá ser incorporada de manera íntegra, suficiente y verificable en la etapa de factibilidad.

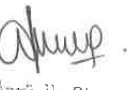
En consecuencia, el análisis se remite dejando constancia de que, en la referida etapa, el proponente deberá presentar la totalidad de la documentación respaldatoria pertinente, a efectos de permitir la verificación de su existencia jurídica, la vigencia de sus órganos societarios y las facultades de representación, conforme a las exigencias del marco normativo aplicable.

a) Copia de los estatutos sociales vigentes de la firma Ocho A S.A., con sus modificaciones.


Abg. Noelia Ortega R.
Mat. 23.489


Martha Beatriz Vera
Abogada
Mat. C.S.J. N° 35.888


Carlos Oviado Peña
Ing. en Civil


Verónica E. Argüello Rivera
Consultora
Especialista Sectorial Jurídico

pág. 8


Pedro Lacasa
Abogado
Mat. C.S.J. N° 35.087

b) Documentación que permita verificar la vigencia de las autoridades societarias o las facultades de representación legal de quienes actúan en nombre de dicha sociedad.

c) Aclaración respecto del alcance del poder especial presentado, indicando si el mismo comprende la facultad de promover la presente iniciativa privada o, en su defecto, remitir el instrumento que otorgue facultades expresas para tal efecto.

d) Documentación que permita acreditar la representación legal vigente de la firma Sacyr Concesiones SL, así como las facultades de quienes intervienen en nombre de la sociedad en el marco de la presente iniciativa privada.

e) Aclaración respecto de la modalidad de participación conjunta de las firmas Ocho A S.A. y Sacyr Concesiones SL en la presentación de la iniciativa privada, así como la identificación del representante o representantes habilitados para actuar en nombre del proponente.

c) Análisis preliminar de riesgos del proyecto, de acuerdo a las guías o lineamientos que emita el MEF.

El Estudio de Prefactibilidad presentado por el proponente privado incorpora un análisis preliminar de los riesgos asociados al Proyecto de Duplicación y Rehabilitación de las Rutas PY06 y PY07, en el marco de su eventual implementación bajo la modalidad de Alianza Público-Privada (APP), conforme a lo previsto en la Ley N.º 7452/2025.

El análisis considera riesgos vinculados a las distintas etapas del ciclo del proyecto, incluyendo las fases de preinversión, licitación, construcción, operación y mantenimiento, así como diversos riesgos transversales que podrían afectar el cumplimiento de los objetivos del proyecto o su adecuada ejecución contractual.

En ese contexto, el estudio identifica, clasifica y asigna los riesgos relevantes considerando buenas prácticas internacionales en materia de estructuración de proyectos de infraestructura, así como experiencias previas en proyectos viales desarrollados en el país. Asimismo, la metodología aplicada se basa en guías metodológicas de análisis de riesgos para proyectos de infraestructura, complementadas con criterios derivados del marco normativo aplicable al régimen de APP previsto en la Ley N.º 7452/2025.

Para cada riesgo identificado se realiza una estimación preliminar de su probabilidad de ocurrencia y de su impacto potencial, elementos que permiten evaluar su relevancia relativa dentro de la estructuración del proyecto.

En este sentido, el análisis de riesgos constituye un insumo fundamental para la evaluación de Valor por Dinero (Value for Money – VfM), en la medida en que la identificación, cuantificación y asignación adecuada de los riesgos permite comparar la conveniencia de desarrollar el proyecto bajo la modalidad


Abg. Noelia Ortega R.
Mat. 23.489


Martha Beatriz V. G.
Abogada
Mat. C.S.J. N° 35.882


Carlos A. Oviedo Peña
Ing. en D. Civil


Verónica E. Arriello Rivera
Especialista Auditorial Jurídica
Abogado
Mat. C.S.J. N° 35.987



APP frente a alternativas de contratación pública tradicional, integrando dichas estimaciones dentro de las evaluaciones económicas y financieras correspondientes.

No obstante, considerando la relevancia que reviste la correcta distribución de riesgos en proyectos de infraestructura de largo plazo, así como su incidencia directa en la estructuración contractual y financiera del proyecto, corresponde señalar que la distribución de riesgos presentada en el estudio de prefactibilidad no reviste carácter definitivo.

En efecto, el marco normativo del régimen de APP prevé etapas posteriores de análisis y estructuración del proyecto, en las cuales la distribución de riesgos podrá ser objeto de revisión, profundización y eventuales ajustes, en función del mayor nivel de detalle que incorporen los estudios técnicos, jurídicos y financieros que se desarrollen en fases posteriores.

En dicho proceso podrán intervenir distintos actores institucionales y técnicos. En particular, corresponde destacar que el Ministerio de Economía y Finanzas, a través de sus instancias competentes, tiene entre sus atribuciones analizar y emitir dictamen respecto de la asignación de riesgos en los proyectos desarrollados bajo el régimen de APP, conforme a lo dispuesto en el artículo 8, inciso b) de la Ley N.º 7452/2025¹. Asimismo, podrán formular consideraciones técnicas la Administración Contratante (MOPC), el proponente de la iniciativa privada y otros potenciales interesados que participen en las etapas posteriores del proceso.

Sin perjuicio de su carácter preliminar, el estudio identifica un conjunto relevante de riesgos vinculados a las distintas fases del proyecto, incluyendo riesgos de implementación, prediales, de diseño, construcción, operación y mantenimiento, riesgos ambientales, de fuerza mayor, riesgos políticos, sociales, regulatorios y financieros, entre otros.

En consecuencia, la matriz de riesgos presentada en el estudio de prefactibilidad debe ser entendida como un ejercicio preliminar de identificación y asignación de riesgos, susceptible de ser ajustado o perfeccionado en el marco de la estructuración definitiva del proyecto.

A continuación, se presenta una síntesis de los principales riesgos identificados para el proyecto, incluyendo su descripción general, probabilidad estimada, impacto potencial y asignación preliminar entre las partes.

Tabla 1 – Matriz de riesgos resumida

¹Ley N.º 7452. Art. 8, inc. b) 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 los proyectos.

Abg. Noelia Ortega R.
Mat. 23.489

Martha Beatriz
Abogada
Mat. C.S.J. N.º 25.111

Carlos Oviedo Peña
Ingeniero Civil

Verónica B. Aguado Rivera
Consultora
Especialista Sectorial Jurídico

pág. 10

Pedro Lucero
Ingeniero
Mat. 23.489



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%


Abg. Noelia Ortega R.
Mat. 23.489


Martha Beatriz
Abogada
Mat. C.S.J. N° 35


Carlos Oviedo Peña
Ing. en Civil


Verónica E. Argüello Rivera
Consultora
Especialista Sectorial Jurídico



Categoría del riesgo	Riesgo	Descripción	Probabilidad	Impacto	Retenido por el Estado
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 los costos del proyecto original. Asimismo, cualquier variación en las cantidades de insumo respecto al proyecto original.	Moderado	Moderado	0%
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%


Abg. Noelia Ortega R.
Mat. 23.489


Mariana Bedríz Verón
Abogada
Mat. C.S.J. N° 35.888


Carlos Oviedo Peña
Ingeniero Civil


Verónica E. Argüello Rivera
Consultora
Especialista Sectorial

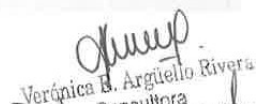
pág. 12

Categoría del riesgo	Riesgo	Descripción	Probabilidad	Impacto	Retenido por el Estado
	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 obras adicionales de la Administración	Riesgo de sobre costo por modificaciones unilaterales de la Administración Contratante	Bajo	Moderado	100%
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%


Abg. Noelia Ortega R.
Mat. 23.489


María Beatriz Verón
Abogada
Mat. C.S.J. N° 35.888


Carlos Oviado Peña
Ing. de Civil


Verónica B. Argüello Rivera
Consultora
Especialista Sectorial Jurídico



Categoría del riesgo	Riesgo	Descripción	Probabilidad	Impacto	Retenido por el Estado
	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 o 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 proyectados para el proyecto	Moderado	Severo	0%


Abg. Noelia Ortega R.
Mat. 23.489


Martha Beatriz Verón
Abogada
Mat. C.S.J. N° 35.889


Carlos Oviado Peña
Ingeniero Civil


Verónica E. Arriola Rivera
Especialista Social Juridico

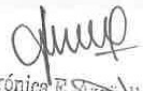


Categoría del riesgo	Riesgo	Descripción	Probabilidad	Impacto	Retenido por el Estado
Riesgos de fuerza mayor	Riesgo de fuerza mayor asegurable	Retrasos o sobrecostos originados por eventos de fuerza mayor en eventos asegurables.	Bajo	Moderado	0%
	Riesgo de fuerza mayor no asegurable	Retrasos o sobrecostos 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%


Abg. Noelia Ortega R.
Mat. 23.489


Martha Beatriz Verón
Abogada
Mat. C.S.J. N° 35.889

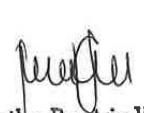

Carlos Oviedo Peña
Abg. de C.VII


Verónica E. Scaletto Rivera
Consultora
Especialista Sectorial Jurídico

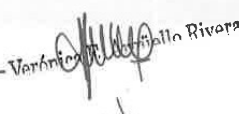


Categoría del riesgo	Riesgo	Descripción	Probabilidad	Impacto	Retenido por el Estado
Riesgos sociales	Riesgo de conflicto social ajeno al proyecto	Protestas, paros, huelgas y/o aspectos culturales que interfieran con el normal desarrollo del proyecto produciendo plazos y costos mayores a los estimados inicialmente.	Bajo	Moderado	100%
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%

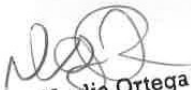

Abg. Noelia Ortega R.
Mat. 23.489


Martha Beatriz Verón
Abogada
Mat. C.S.J. N° 35.888

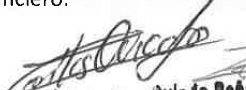

Carlos Ovelo Peña
Abogado Civil


Verónica R. Corbelli Rivas

Categoría del riesgo	Riesgo	Descripción	Probabilidad	Impacto	Retenido por el Estado
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%
	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%


Abg. Noelia Ortega R.
Mat. 23.489


Beatriz Verón
Abogada
Art. C.S.J. N° 35.888


Carlos Oviedo Peña
Abogado Civil


Verónica E. Alvarado Rivera
Especialista en Asesoría Jurídica

pág. 17



Categoría del riesgo	Riesgo	Descripción	Probabilidad	Impacto	Retenido por el Estado
	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%

d) Descripción de los estudios y trabajos de análisis e investigación realizados en relación con la mitigación de los principales riesgos e incertidumbres del proyecto o que se propone realizar en fases siguientes.

El Estudio de Prefactibilidad presentado por el proponente incorpora diversos estudios técnicos y análisis preliminares orientados a reducir las principales incertidumbres asociadas al proyecto, en concordancia con el alcance previsto para esta etapa de desarrollo del proyecto.

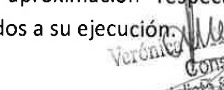
En particular, el documento incluye, entre otros, los siguientes estudios desarrollados a nivel de prefactibilidad:

- Estudio técnico de ingeniería básica, que comprende la caracterización geológica, geomorfológica e hidrológica del área de influencia del proyecto, así como el relevamiento técnico del estado actual de la infraestructura vial existente.
- Estudio de tráfico, orientado a estimar la demanda vehicular y su evolución proyectada en el corredor vial.
- Evaluación socioeconómica del proyecto, realizada mediante la aplicación del modelo HDM-4, herramienta ampliamente utilizada para el análisis económico de proyectos de infraestructura vial.
- Evaluación financiera preliminar, destinada a analizar la viabilidad económica del proyecto bajo el esquema propuesto.

Estos estudios constituyen insumos relevantes para reducir las incertidumbres técnicas y económicas del proyecto, permitiendo contar con una primera aproximación respecto de la viabilidad de las intervenciones propuestas y de los beneficios asociados a su ejecución.


Abg. Noelia Ortega R.
Mat. 23.489


Martha Beatriz Verón
Abogada
Mat. C.S.J. N° 35.880


Verónica María Rivera
Consultora
Especialista en Asesoría Jurídica


Pedro Lacasa
Abogado
Mat. C.S.J. N° 36.087

pág. 18

Asimismo, el estudio de prefactibilidad identifica estrategias preliminares de mitigación de riesgos, cuyo objetivo no solo consiste en reducir la probabilidad de ocurrencia y el impacto de eventuales contingencias, sino también en establecer una asignación adecuada de responsabilidades entre la Administración Contratante, el futuro socio privado y las entidades financiadoras, contribuyendo de este modo a mejorar la bancabilidad del proyecto y su evaluación de Valor por Dinero (Value for Money – VfM).

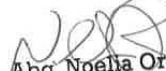
En ese marco, el documento describe estrategias de mitigación asociadas, entre otros, a los siguientes riesgos principales:

- a) Riesgo de liberación de la franja de dominio, considerado como riesgo compartido.
- b) Riesgo de diseño y construcción, cuya asignación preliminar se plantea principalmente al socio privado.
- c) Riesgo de demanda, asignado de forma predominante al socio privado en el esquema propuesto.
- d) Riesgo de operación y mantenimiento, igualmente transferido al operador privado.
- e) Riesgo financiero, considerado de naturaleza compartida.
- f) Riesgos ambientales y sociales, cuya gestión se plantea como responsabilidad compartida entre las partes.
- g) Riesgos de fuerza mayor, tanto asegurables como no asegurables, previstos bajo esquemas de asignación compartida conforme a la práctica habitual en este tipo de contratos.

El estudio concluye que la estrategia de mitigación propuesta combina herramientas contractuales, mecanismos técnicos y procedimientos operativos, alineados con las disposiciones de la Ley N.º 7452/2025, con buenas prácticas internacionales en materia de estructuración de proyectos de infraestructura y con esquemas de gestión de riesgos utilizados en experiencias comparables.

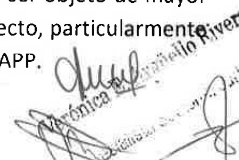
En ese sentido, el enfoque planteado busca asegurar la continuidad y calidad del servicio durante toda la vigencia del contrato, reduciendo la exposición del proyecto a eventos adversos y contribuyendo a optimizar el retorno social y económico asociado a su ejecución.

No obstante, debe señalarse que, conforme al alcance propio de la etapa de prefactibilidad, las estrategias de mitigación descritas constituyen aproximaciones preliminares, las cuales podrán ser objeto de mayor desarrollo y ajuste en las etapas posteriores del proceso de estructuración del proyecto, particularmente durante la elaboración del estudio de factibilidad y el diseño definitivo del contrato APP.


Abg. Noelia Ortega R.
Mat. 23.489


Martha Beatriz Verón
Abogada
Mat. C.S.J. N° 35.888


Carlos Oviedo Peña
Abogado Civil


Pedro Lacasa
Abogado
Mat. C.S.J. N° 35.087

pág. 19

e) Evaluación con indicadores de rentabilidad socioeconómica, tales como el Valor Actual Neto (VAN), Tasa Interna de Retorno (TIR) y otros que resulten pertinentes.

De acuerdo con la información presentada por el proponente en el informe de evaluación socioeconómica, el análisis económico del proyecto fue realizado mediante la metodología de Análisis Beneficio-Costo, utilizando como herramienta el modelo HDM-4 (Highway Development and Management Model), ampliamente empleado para la evaluación técnica y económica de proyectos viales.

El análisis compara la situación sin proyecto con la alternativa con proyecto, estimando los costos de inversión, mantenimiento y los beneficios generados por la mejora en las condiciones de la infraestructura vial. Los costos y beneficios fueron expresados en precios económicos, aplicando factores de corrección a fin de eliminar distorsiones asociadas a impuestos y transferencias.

En el informe se indica que el costo económico de inversión del proyecto asciende aproximadamente a USD 199,6 millones, correspondiente a las intervenciones previstas en los tramos de las rutas PY06 y PY07, incluyendo obras, fiscalización, administración del proyecto, estudios, costos ambientales y sociales, así como contingencias e imprevistos.

Por su parte, los resultados del modelo HDM-4 muestran que el proyecto presentaría indicadores de rentabilidad económica favorables, reportándose un Valor Presente Neto (VPN) positivo del orden de USD 489 millones y una Tasa Interna de Retorno Económica (TIRE) estimada en aproximadamente 30,3%, considerando una tasa de descuento del 9%.

Según lo expuesto en el informe, los beneficios económicos del proyecto se originan principalmente en los ahorros en los costos de operación vehicular y en la reducción de los tiempos de viaje de los usuarios, derivados de la mejora en las condiciones de transitabilidad del corredor vial. Expresados en valor presente y considerando el horizonte de evaluación del proyecto, dichos beneficios representarían aproximadamente USD 395 millones en ahorros de costos de operación vehicular y USD 323 millones asociados a la reducción de los tiempos de viaje.

En términos generales, conforme a los resultados presentados por el proponente, el análisis económico indicaría que los beneficios generados por la intervención superarían los costos asociados a su implementación durante la vida útil del proyecto.

Observaciones y recomendaciones para la etapa de Factibilidad.

En relación con la evaluación socioeconómica presentada, se formulan las siguientes consideraciones:

pág. 20

Abg. Noelia Ortega R.
Mat. 23.489

Carlos Oviedo Peña
Abogado Civil

Martha Beatriz Verón
Abogada
Mat. C.S.J. N° 35.888

Pedro Lacasa
Abogado
Mat. C.S.J. N° 36.707

Verónica E. Argüello Rivera
Consultora
Especialista Sectorial Jurídico



Se observa que el costo económico de inversión del proyecto indicado en el informe asciende aproximadamente a USD 199,6 millones, mientras que en los resultados del modelo HDM-4 el valor presente de la inversión considerado en el análisis económico se presenta por un monto aproximado de USD 172,7 millones. A efectos de asegurar la consistencia entre los costos de inversión del proyecto y los valores utilizados en la evaluación económica, se solicita al proponente aclarar y justificar esta diferencia en el estudio de factibilidad, detallando el procedimiento utilizado para la construcción del flujo económico y la forma en que dichos costos fueron incorporados en el modelo HDM-4.

Asimismo, en el informe se menciona que la metodología adoptada consideró adicionalmente los beneficios asociados al excedente del productor, vinculados al incremento de la producción agrícola en el área de influencia como consecuencia de la mejora de las condiciones de la vía. Al respecto, se solicita al proponente incorporar en la etapa de factibilidad una explicación más detallada sobre la metodología empleada para estimar dichos beneficios, incluyendo los supuestos utilizados, la delimitación del área de influencia, los tipos de producción considerados y el procedimiento aplicado para cuantificar los incrementos de producción atribuibles al proyecto.

En consecuencia, se recomienda que los aspectos señalados precedentemente sean revisados y desarrollados con mayor detalle en el estudio de factibilidad, a fin de fortalecer la claridad metodológica y la consistencia técnica de la evaluación socioeconómica presentada.

f) Descripción de la estructura del Contrato PPP.

El artículo 36 del Decreto N.º 5441/2026 establece que el estudio de prefactibilidad debe incluir una descripción de la estructura del Contrato de Participación Público-Privada, entendida como la explicación preliminar del esquema contractual y operativo mediante el cual se organizaría la ejecución del proyecto bajo la modalidad APP.

En ese sentido, este requisito se refiere a la forma en que se estructuran las relaciones contractuales, financieras y operativas entre los distintos actores involucrados, así como a los mecanismos mediante los cuales se articulan los flujos de obligaciones, pagos y responsabilidades dentro del proyecto.

Al respecto, el estudio de prefactibilidad presentado por el proponente incorpora el Gráfico 7-1 denominado "Estructura del Negocio", en el cual se ilustra la arquitectura general del proyecto y las relaciones entre los principales participantes del esquema APP. Dicho gráfico permite identificar, de manera esquemática, las interacciones entre la Administración Contratante, el futuro participante privado, las entidades financiadoras y otros actores relevantes, así como los flujos contractuales y financieros asociados a la ejecución del proyecto.


Abg. Noelia Ortega R.
Mat. 23.489


Carlos Antonio Oviedo Peña
E. de E. Civil


Martha Beatriz Verón
Abogada
Mat. C.S.J. N° 35.888

pág. 21

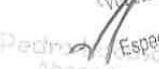
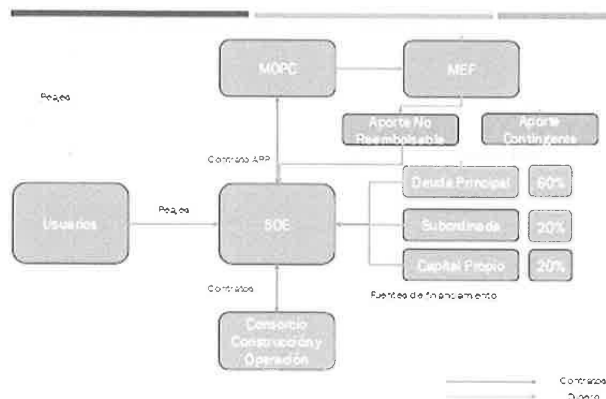

Veronica E. Argüello Rivera
Consultora
Especialista Sectorial Jurídico

Pedro
Abogado
Mat. C.S.J. N° 35.087

Gráfico 7-1. Estructura del Negocio



No obstante, si bien la ilustración permite visualizar la estructura general del modelo de negocio propuesto, no se incluye en el estudio una explicación textual que describa de manera detallada el funcionamiento de dicha estructura, lo que facilitaría una comprensión más clara de la lógica contractual y financiera del esquema planteado.

Asimismo, se observa que dentro de la representación gráfica de la estructura del negocio no se identifica expresamente la utilización de un fideicomiso o fondo fiduciario como instrumento de administración de los flujos financieros del proyecto. En los proyectos desarrollados bajo el régimen de Participación Público-Privada, el fideicomiso cumple un rol relevante como vehículo jurídico y financiero destinado a canalizar los ingresos del proyecto y garantizar la adecuada distribución de los pagos vinculados a la prestación de los servicios, así como a fortalecer los mecanismos de gestión y asignación de riesgos entre las partes.

En ese sentido, se considera pertinente que en la etapa de factibilidad se incorpore una descripción más detallada de la estructura contractual y financiera del proyecto, incluyendo la explicación del rol del fideicomiso en el esquema del contrato PPP.

Finalmente, el estudio identifica a los principales actores institucionales y sociales vinculados al proyecto, entre ellos el Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones (MOPC), el Ministerio de Economía y Finanzas (MEF), el Ministerio del Ambiente y Desarrollo Sostenible (MADES), los municipios afectados, los usuarios de la vía, la futura sociedad concesionaria, las entidades financieras y organismos multilaterales, así como actores de la sociedad civil y organizaciones ambientales. La identificación de estos actores permite

Abg. Noelia Ortega R.
Mat. 23.489

Carlos Alberto Oviedo Peña
Ingeniero Civil

Martha Beatriz Verón
Abogada
Mat. C.S.J. N° 35.888

pág. 22

[Handwritten signature]
Consultora
Especialista Sectorial Jurídico

visualizar el entorno institucional en el que se desarrollaría el proyecto y las posibles relaciones entre las partes dentro de la estructura del contrato.

g) Análisis preliminar de viabilidad financiera con el detalle de los compromisos firmes y contingentes a asumir por parte del gobierno y; h) Análisis del impacto fiscal con una primera estimación de los compromisos firmes y contingentes.

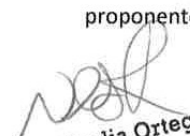
Conforme a lo expuesto por el proponente en la documentación presentada, la estructura financiera preliminar del proyecto considera como principal fuente de ingresos los recursos provenientes de la recaudación de peajes. No obstante, se señala que, dadas las características de dichos ingresos — denominados en moneda local y sujetos a la variabilidad del tránsito—, estos no resultarían financiables en condiciones competitivas en el mercado financiero local e internacional sin la incorporación de mecanismos que permitan mitigar los riesgos asociados.

En ese contexto, el proponente plantea una estructura de financiamiento compuesta por una combinación de deuda principal, deuda subordinada y capital propio, en la cual la deuda principal representaría aproximadamente el 60% de la estructura de capital, complementada por deuda subordinada y aportes de capital del inversionista.

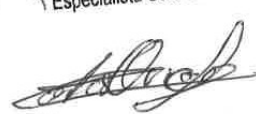
Asimismo, el proponente indica que el Aporte No Reembolsable del Estado estaría destinado al financiamiento de las expropiaciones necesarias para la ejecución del proyecto, señalando que dicho aporte no implicaría compromisos fiscales firmes asociados a la operación del proyecto.

Adicionalmente, se plantea la incorporación de un mecanismo de aporte contingente por parte del Estado, consistente en el anticipo de futuros ingresos por peajes en caso de que dichos ingresos resulten insuficientes para cubrir el servicio de la deuda principal, con el objetivo de facilitar el acceso a financiamiento en condiciones competitivas.

A continuación, se presentan los resultados del análisis económico y financiero expuestos por el proponente.


Abg. Noelia Ortega R.
Mat. 23.489


Verónica E. Argüello Rivera
Consultora
Especialista Sectorial Jurídico


Carlos Oviedo Peña
Ingeniero Civil


Martha Beatriz Verón
Abogada
Mat. C.S.J. N° 35.889

CAPEX del Proyecto.

1	TRAMO 1 (PK 8+445 A 15+160)	Duplicación	14,52	6,9%
2	TRAVESÍA CAP. MIRANDA (PK 15+160 A 17+550)	Duplicación	4,53	2,1%
3	TRAMO 3 (PK 17+550 A 19+625)	Duplicación	4,30	2,0%
4	TRAVESÍA INT. RUTA GRAN. DEL SUR (PK 19+625 A 22+170)	Duplicación	3,57	1,7%
5	TRAMO 5 (PK 22+170 A 35+500)	Duplicación	27,61	13,0%
6	VTE OBLIGADO (PK 0+000 A 6+780)	Variante	25,99	12,3%
7	TRAMO 7 (PK 43+000 A 45+820)	Duplicación	5,87	2,8%
8	TRAVESÍA BELLA VISTA (PK 45+820 A 50+080)	Rehabilitación	0,89	0,4%
9	TRAMO 9 (PK 50+080 A 91+700)	Rehabilitación	18,03	8,5%
10	TRAVESÍA EDELIRA (PK 91+700 A 95+500)	Rehabilitación	0,68	0,3%
11	TRAMO 11 (PK 95+500 A 116+300)	Rehabilitación	8,45	4,0%
12	TRAVESÍA MA. AUXILIADORA (PK 116+300 A 125+900)	Rehabilitación	2,20	1,0%
13	TRAMO REHAB C (PK 125+900 A 204+640)	Rehabilitación	32,82	15,5%
14	VTE SANTA RITA (PK 0+000 A 13+700)	Variante	36,71	17,3%
15	TRAMO 15 (PK 217+000 A 247+400)	Rehabilitación	12,75	6,0%
16	TRAVESÍA EMPALME PY02 (PK 247+400 A 249+840)	Rehabilitación	4,28	2,0%
17	TRAMO 17 PY07 (PK 0+000 A 36+600)	Rehabilitación	8,65	4,1%
Total Obra			211,86	100,0%

Abg. Noelia Ortega R.
Mat. 23.489

Carlos Oviado Peña
Ingeniero Civil

Martha Beatriz Verón
Abogada
Mat. C.S.J. N° 35.888

Verónica E. Argüello Rivera
Consultora
Especialista Sectorial Jurídico

pág. 24

Conforme a la información presentada por el proponente, el proyecto contempla intervenciones en distintos tramos de las rutas PY06 y PY07, que incluyen **obras de duplicación de calzada, rehabilitación de tramos existentes y construcción de variantes**, alcanzando una extensión total aproximada de **277,57 km**.

Otras Inversiones en dólares corrientes

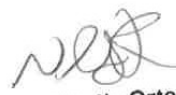
Otras Inversiones	
Total Otras Inversiones	25,73
Fiscalización	8,47
Ambiental y Social	6,66
Administración	4,24
Otros	6,36

Asimismo, el proponente señala que, además de las inversiones principales en infraestructura vial, la Sociedad de Objeto Específico (SOE) deberá realizar otras inversiones complementarias vinculadas a la ejecución del proyecto, tales como gastos de fiscalización, aspectos ambientales y sociales —incluyendo la gestión de expropiaciones—, administración de la sociedad y control de calidad de las obras, entre otros.

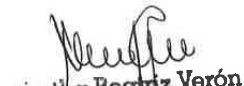
Gastos de Operación y Mantenimiento

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%

De acuerdo con lo expuesto, durante la ejecución y operación del proyecto también se prevén **gastos de operación y mantenimiento**, así como inversiones de reposición a lo largo de la fase de operación.


Abg. Noelia Ortega R.
Mat. 23.489


Carlos Oviedo Peña
Ingeniero Civil


Martha Beatriz Verón
Abogada
Mat. C.S.J. N° 35.888


Verónica E. Argenteo Riviere
Consultora
Especialista en Gestión
pág. 25

Reposiciones durante la Fase de Operación en millones de dólares

Mantenimientos Mayores	113,51
Repavimentación	94,21
Estructuras & Equipamiento	19,30
Veces	2
Primera	2033

Necesidades y Fuentes de financiamiento

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%

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. Descontando las otras fuentes, la deuda principal asciende al 60% de las necesidades financieras mientras que la deuda subordinada y el capital propio al 20% cada uno.

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.

Ingresos.

El proyecto tiene como única fuente de ingresos los peajes de la ruta, además del Aporte no Reembolsable por parte del Gobierno de Paraguay para el pago de expropiaciones. Los ingresos surgidos de la estimación del tráfico, los gastos previstos y el financiamiento necesario hacen el flujo de fondos del proyecto, lo que deja un residual para la distribución de dividendos.

Abg. Noelia Ortega R.
Mat. 23.489

Carlos Ovelado Peña
Ingeniero Civil

Verónica D. Arribas Rivera
Especialista de obra

Martha Beatriz Verón
Abogada
Mat. C.S.J. N° 35.888

Pedro Lacasa
Abogado
Mat. C.S.J. N° 36.087

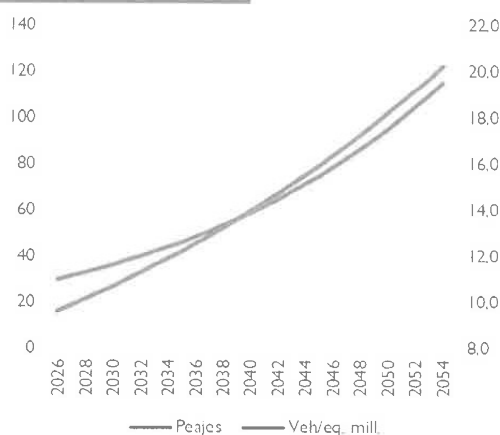
pág. 26



El proyecto prevé ingresos en dólares corrientes por USD 1.893 millones que tienen un valor presente descontado al 9% de USD 478 millones. El total de ingresos incluyendo las fuentes del financiamiento asciende a USD 2.137 millones en valor nominal y USD 700 millones a valor presente.

El resultado es un total de vehículos equivalentes iniciales de 10,49 millones o un TMDA de 28.745, y dado el crecimiento proyectado, alcanza un total de vehículos equivalentes de 19,8 millones al final del período de concesión. A su vez, el total recaudado teniendo en cuenta el peaje propuesto una vez vigente la tarifa plena en 2027, es de USD 28,8 millones y alcanza los USD 51,8 millones al final de la concesión. La evolución del vehículo equivalente en millones y la recaudación de peajes puede observarse en el siguiente gráfico.

Peaje y Veh/eq. (d.)



Principales variables determinantes del tráfico

Crecimiento PBI

	2026-2025	2026-2026	2027-Final
Var. PBI	3,28%	3,13%	3,00%
Elas. Efic.	-0,56%	-0,41%	-0,29%

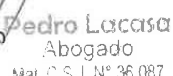

Abg. Noelia Ortega R.
Mat. 23.489


Carlos Antonio Oviedo Peña
Ingeniero Civil


Mariana Beatriz Verón
Abogada
Mat. C.S.J. N° 35.888


Verónica E. Argüello Rivera
Consultora
Especialista Sectorial Jurídico

pág. 27


Pedro Lacasa
Abogado
Mat. C.S.J. N° 36.087

Peaje en u\$s

	2.026	2.027	2.055
Peaje	0,68	2,60	2,60
Var. & i.a.	2,70%	2,70%	2,70%

Tráfico Inicial

	Veh/eq 'ooo	TMDA	TMDA pm
	10.492	28.745	7.353
CT N°	Primero		
Año Inicio	2026	2026	2027
Año Final	2026	2027	2055
Categoría Auto			
1	5,00	19,00	19,00
2	10,00	32,00	32,00
3	10,00	32,00	32,00
4	15,00	56,00	56,00
5	20,00	74,00	74,00

Resumen de las TIR del proyecto.

El resumen de las tasas internas de retorno puede verse en la tabla siguiente. El proyecto tiene una TIR del 11,40% y considerando el apalancamiento propuesto, la TIR del accionista es del 14,74%. La deuda principal tiene un costo total de 7,59% y la deuda subordinada reflejando tal condición del 8,97%. Por último, la línea de capital de trabajo considerando el total de intereses y comisiones asciende a 8,50%.

Tir Financiaciones

	Nominal	VP	TIR
Proyecto	1.010	68	11,40%
Accionista	832	76	14,74%
D. Total	178	-13	7,96%
Principal	123	-13	7,59%
Subordinada	47	0	8,97%
Contingente	0	0	
WK	8	0	8,50%

Abg. Noelia Ortega R.
Mat. 23.489

Carlos Antonio Oviedo Peña
Ingeniero Civil

Martha Beatriz Verón
Abogada
Mat. C.S.J. N° 35.888

pág. 28

Pedro Lucas
Abogado
Mat. C.S.J. N° 35.888
Verónica E. Argüello Rivera
Consultora
Especialista Sectorial Jurídico

El análisis del impacto fiscal y de los compromisos firmes del estado será objeto de análisis por parte del Ministerio de Economía y Finanzas, una vez que el proponente complemente la información solicitada.

i) Estudio preliminar de Valor por Dinero cualitativo con objeto de justificar la conveniencia de utilizar la modalidad de PPP.

El Estudio de Prefactibilidad contiene el análisis de Valor por Dinero cualitativo que se desarrolla a partir de la aplicación de un indicador estructurado, compuesto por un conjunto de preguntas diseñadas para evaluar la pertinencia y conveniencia de la modalidad de APP frente a la ejecución pública tradicional. Este instrumento permite valorar dimensiones clave como la transferencia de riesgos, la eficiencia operativa, la calidad de los servicios, la innovación tecnológica, la capacidad institucional y la sostenibilidad financiera del proyecto.

De esta manera, el estudio expone los resultados obtenidos de la aplicación del indicador cualitativo al proyecto en análisis. Dichos resultados ofrecen una primera aproximación integral a los beneficios estratégicos de optar por la modalidad APP, y constituyen un insumo fundamental para complementar el ejercicio cuantitativo que se desarrolla en el estudio de prefactibilidad.

Tabla 5 - Indicador Cualitativo

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

pág. 29

Abg. Noelia Ortega R.
Mat. 23.489

Carlos Oviedo Peña
Ingeniero Civil

Martha Beatriz Verón
Abogada
Mat. C.S.J. N° 35.888

Verónica E. Argüello Rivera
Consultora
Especialista Sectorial Jurídico

Pedro Lacasa
Abogado
Mat. C.S.J. N° 35.887

Pregunta	Decisión (SI/NO)
¿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
¿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

Abg. Noelia Ortega R.
Mat. 23.489

Martha Beatriz Verón
Abogada
Mat. C.S.J. N° 25.888

Verónica E. Argüello Rivera
Consultora
Especialista Sectorial Jurídico

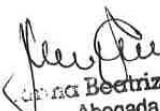
pág. 30

Pregunta	Decisión (SI/NO)
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
¿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


Abg. Noelia Ortega R.
Mat. 23.489


Carlos Oviedo Peña
Ingeniero Civil



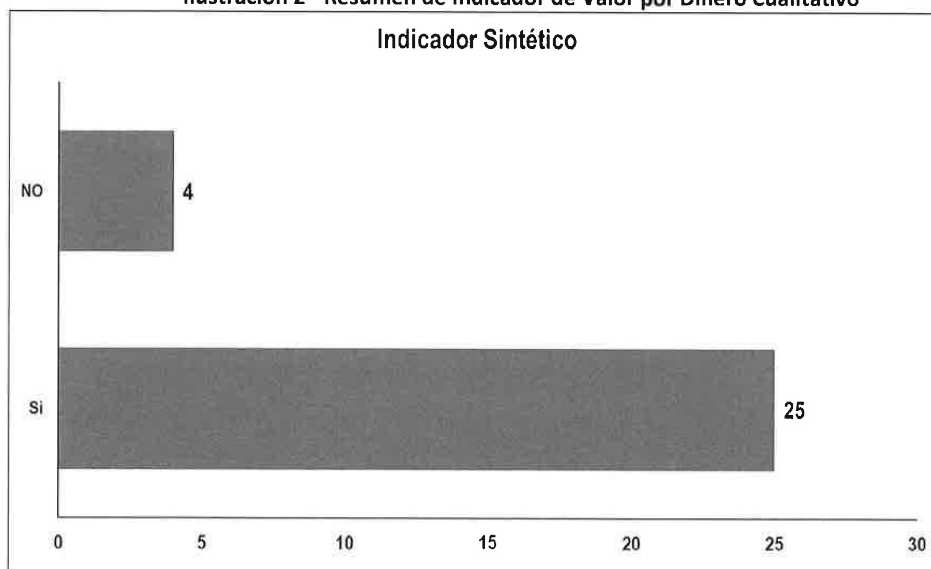

Beatriz Verón
Abogada
Mat. C.S.J. N° 35.888


Verónica E. Arguello Rivera
Consultora
Especialista Sectorial

Pregunta	Decisión (SI/NO)
¿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: Elaboración propia

Ilustración 2 - Resumen de Indicador de Valor por Dinero Cualitativo



Fuente: Elaboración propia

Abg. Noelia Ortega R.
Mat. 23.489

Carlos Oviedo Peña
Ingeniero Civil

Martha Beatriz Verón
Abogada
Mat. C.S.J. N° 35.888

pág. 32

Verónica E. Argüello Rivera
Consultora
Especialista Sectoral Jurídico

La aplicación del indicador cualitativo muestra un resultado 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 APP. 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 APP es recomendable, dado que maximiza la probabilidad de obtener Valor por Dinero en el largo plazo.

j) Análisis preliminar de los potenciales impactos sociales del proyecto.

Considerando los potenciales impactos sociales del proyecto, se espera que el proyecto genere reducciones en los costos operativos vehiculares y los tiempos de viaje de los usuarios, y sobre todo que potencie la capacidad productiva de los sectores agrícolas y ganaderos de la zona, y contribuya a mejorar la competitividad de los productores de la región de Alto Paraná y su inserción en mercados nacionales e internacionales.

El mantenimiento de las vías en óptimos niveles de servicios permitirá la circulación de vehículos de manera confortable y en condiciones de seguridad, colaborando con la disminución de accidentes asociados al estado de las vías y las pérdidas en la producción.

En efecto, los beneficios sociales que identifica el proyecto son los siguientes:

- Reducción de tiempos de viaje para usuarios
- Mejora en la competitividad del sector agropecuario en el área de influencia del proyecto.
- Mejora de los accesos de las comunidades a los centros de salud.
- Reducción de la accidentabilidad vial por mejoras en las condiciones de transitabilidad y señalización.
- Dinamización de la economía local de los municipios atravesados.

k) Análisis preliminar de impacto ambiental.

Los impactos positivos del proyecto están asociados a la creación de empleos, a la dinamización de las economías locales y regionales, y al final de la obra en el mejoramiento de la calidad de vida de la enorme región que es impactada por el mejoramiento de la ruta PY06.

En contrapartida, los impactos negativos están más relacionados al movimiento de suelo durante la etapa constructiva, y es esa tipología de impactos la que son más recurrentes, así como las asociadas a los riesgos de accidentes inherentes a las obras viales, pudiéndose dar con mayor probabilidad de daños durante la

Abg. Noelia Ortega R.
Mat. 23.489

Carlos AUGUSTO Oviedo Peña
Ingeniero Civil

Pedro Lucas
Abogado
Mat. C.S.J. N° 36.087

Martha Beatriz Verón
Abogada
Mat. C.S.J. N° 35.888

Verónica E. Rivera
Consultora
Especialista Sectorial Jurídico



etapa de construcción de la obra. Pero son mitigables en la medida que se cumplan los programas en los PGSA.

Durante el análisis ambiental preliminar se identificaron y caracterizaron las acciones del proyecto y sus impactos potenciales, tanto adversos como beneficiosos sobre los componentes ambientales del área donde se desarrolla la Ruta PY06. La evaluación arrojó una ponderación positiva, confirmando la viabilidad ambiental del proyecto y evidenciando que los beneficios socioeconómicos intrínsecos superan de manera significativa los riesgos ambientales identificados.

La propuesta del PGSA contiene las medidas de prevención, mitigación y compensación de los impactos negativos incorporando medidas compensatorias para maximizar los efectos positivos del proyecto.

En el documento *"Evaluación Preliminar de los principales impactos ambientales del proyecto y las alternativas de mitigación"* que forma parte del Estudio de Prefactibilidad, hace referencia a la Ruta PY06. A fin de avanzar con los estudios en las siguientes etapas se requiere que el proponente indique si el estudio incluye a la Ruta PY07 y/o en qué parte del mismo se hace referencia a la Ruta PY07.

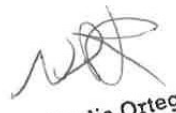
I) Análisis de grupos de interés y estrategia de comunicación.

El documento presenta los principales actores involucrados en el proyecto en la sección 3.3 Análisis de los involucrados:

- Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones (MOPC)
- Ministerio de Economía y Finanzas (MEF)
- Ministerio del Ambiente y Desarrollo Sostenible (MADES)
- Municipios afectados
- Productores agropecuarios
- Usuarios de la vía (automovilistas, transportistas y peatones)
- Empresa concesionaria adjudicada
- Entidades financieras y organismos multilaterales
- Sociedad civil y organizaciones ambientales.

Para cada actor citado anteriormente el proyecto describe su interés particular y su rol en relación al proyecto.

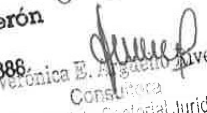
Si bien se identifican los grupos de interés en el apartado 3.3 *Análisis de Involucrados*, se debe establecer las estrategias de comunicación con los mismos, razón por la cual se solicita incorporar en los estudios de factibilidad.


Abg. Noelia Ortega R.
Mat. 23.489


Carlos Oviedo Peña
Ingeniero Civil


Pedro Locaso
Abogado
Mat. C.S.J. N° 35.987


Mariana Beatriz Verón
Abogada
Mat. C.S.J. N° 35.888


Verónica E. Argüento Rivera
Consultora
Especialista Sectorial Jurídico

m) Resumen de las incertidumbres y posibles obstáculos para el buen desarrollo del proyecto no resueltos, y como se plantea resolverlos.

En el informe presentado por el proponente no se visualiza un apartado que describa las incertidumbres y posibles obstáculos para el buen desarrollo del proyecto, por esa razón se solicita precisar el apartado en el que se hace referencia a dicha información, en su caso considerar en la presentación de los estudios de factibilidad.

n) Plan de gestión del proyecto incluyendo descripción de los trabajos, tareas calendarizadas a realizar, incluyendo propuesta detallada del contenido que tendrá el estudio de factibilidad.

En el informe presentado por el proponente no se visualiza un apartado que describa el plan de gestión del proyecto incluyendo descripción de los trabajos tareas calendarizadas a realizar, incluyendo propuesta detallada del contenido que tendrá el estudio de factibilidad, por esa razón se solicita precisar el apartado en el que se hace referencia a dicha información o considerar su presentación en la etapa de factibilidad.

3. ASPECTOS TÉCNICOS

El estudio indica que el proyecto se desarrolla sobre un corredor de alto valor logístico, utilizado principalmente para el transporte de **productos agrícolas y agroindustriales provenientes de la región sur y este del país**, tales como soja y maíz, que se trasladan hacia puertos fluviales o pasos fronterizos.

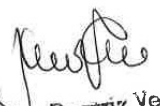
El mejoramiento de este corredor permitiría:

- reducir tiempos de viaje
- disminuir costos logísticos
- mejorar la seguridad vial
- aumentar la capacidad de transporte de carga.

No obstante, al tratarse de un estudio a nivel de **prefactibilidad**, el documento no presenta ingeniería de detalle ni planos constructivos completos, por lo que varios aspectos técnicos deberán desarrollarse en mayor profundidad en la etapa de factibilidad


Abg. Noelia Ortega R.
Mat. 23.489


Carlos Roberto Oviedo Peña
Ingeniero Civil
Ing. Luis Cáceres


Martha Beatriz Verón
Abogada
Mat. C.S.J. N° 35 par


Víctor Ortiz Velilla
pág. 35


Pedro Lacasa
Abogado
Mat. C.S.J. N° 26.087


Especialista Seccional Jurídica

3.1 Tabla de observaciones técnicas

N°	Tema	Observación	Referencia (página/sección)	Aspectos a desarrollar o corregir en la etapa de factibilidad
1	Alcance físico.	Discrepancia de valores en diferentes secciones del documento: En el apartado 1.1: Ficha técnica del proyecto bajo IP: CAPEX y alcance por ruta (pág. 4): se indica duplicación de 31,79 km en PY06, rehabilitación de 188,70 km y construcción de 20,48 km de variantes; en PY07, mantenimiento de 145 km del corredor de exportación y rehabilitación de 36 km del tramo antiguo. En el apartado 3.1: Gestión y Mantenimiento de la Ruta PY06 y PY07, Descripción de alcance (pág. 22): se consignan valores distintos para PY06 (p.	Ficha técnica / CAPEX (pág. 4); Gestión y Mantenimiento de la Ruta PY06 y PY07; Descripción de alcance (pág. 22); Objetivos/alcance (págs. 31 y 35)	Deberá presentar en la etapa de factibilidad cuadro único consolidado con longitudes por tipología, progresivas de inicio y finales y tipo de intervención prevista por tramo para rutas PY06 y PY07, a fin de definir con claridad el alcance del proyecto. Asimismo, deberá precisar los parámetros técnicos considerados para determinar las intervenciones previstas en cada tramo, ya sea duplicación o rehabilitación (volumen de tránsito, estado del pavimento, niveles de servicio, entre otros) y parámetros técnicos considerados para determinar las intervenciones previstas en cada tramo y la justificación técnica de las variantes propuestas


Abg. Noelia Ortega R.
Mat. 23.489


Carlos A. Oviedo Peña
Ingeniero Civil


Verónica E. Argüello Rivera
Consultora
Especialista Sectorial Jurídico

pág. 36


Martina Beatriz Verón
Abogada
Mat. C.S.J. N° 35.886

N°	Tema	Observación	Referencia (página/sección)	Aspectos a desarrollar o corregir en la etapa de factibilidad
		ej., 57,6 km de duplicación, 141,16 km de rehabilitación y 42,53 km de variantes), lo que no coincide con la ficha técnica inicial. En el apartado 3.4: Objetivos específicos y secciones posteriores (págs. 31, 35): se vuelve a mencionar para la PY06 la duplicación de 31,79 km, Rehabilitación de 188.7 km y construcción de variante de 20.48 km, generando inconsistencias internas sobre el alcance real del proyecto.		



Abg. Noelia Ortega R.

Mat. 23.489



Carlos Alberto Quijada Peña

Ingeniero Civil

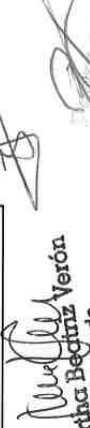
Verónica E. Argüello Rivera

Consultora



Juan E. Argüello Rivera

Consultor



Martha Beguiriz Verón

Abogada

Mat. C.S.J. N° 35.888

2	Tramos vs. Cronograma	Se detectan diferencias entre la designación de tramos (Ficha técnica del proyecto bajo IP, pág. 8) y el cronograma de construcción (Tabla 7-2, pág. 132), con variaciones en nomenclaturas, progresivas y tipologías de intervención por tramo. Asimismo, existen duplicidades y diferencias en la longitud total reportada (p. ej., total de 421,971 km) frente a la suma de tramos del cronograma. Se presenta cronograma completo solamente de la Ruta PY06, no así de la Ruta PY07 que solamente cuenta con datos del cronograma desde la progresiva 0+00 a 36+00.	Designación de tramos (Ficha técnica del proyecto bajo IP, pág. 8); Cronograma de construcción – Tabla 7-2 (pág. 132)	El proponente deberá unificar en la etapa de factibilidad la nomenclatura de tramos y presentar la correspondencia entre tramos, cronograma, tipo de intervención, de manera a asegurar consistencia entre el alcance técnico del proyecto y su programación. Asimismo, deberá completar el cronograma de la Ruta PY07.
---	-----------------------	--	---	---



Abg. Noelia Ortega R.

Mat. 23.489



Carlos Adriano Delgado Peña

Mat. 23.489

Ing. nuevo Civil

Especialista Sectorial Jurídico



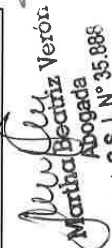
Daniel E. Argüello Rivera

Consultora

Especialista Sectorial Jurídico



pág. 38



Martha Beatriz Verón

Abogada

Mat. C.S.J. N° 35.888

N°	Tema	Observación	Referencia (página/sección)	Aspectos a desarrollar o corregir en la etapa de factibilidad
3	Horizonte contractual	Se mencionan plazos de operación/mantenimiento de 30 y 40 años en distintas secciones.	Horizonte de explotación (pág. 9, apartado 2.4 Objetivos del Servicio); Operación y Mantenimiento (pág. 10, apartado 2.5 Alcance del Proyecto)	El proponente deberá definir en la etapa de factibilidad un horizonte contractual único y coherente para toda la iniciativa privada.
4	Niveles de servicio	Referencia a “estándares mínimos” en un apartado y a “excelentes niveles de servicio” en otro. Presenta datos de nivel de servicio para la Ruta PY06. Indicar en qué parte del mismo se hace referencia, ya que no se identifica los datos de nivel de Servicio para la Ruta PY07	Estándares mínimos (pág. 9, apartado 2.4. Objetivos de servicio) Excelentes niveles de servicios (pág. 32, apartado 3.2.2 Situación con proyecto del Tramo)	El proponente deberá precisar en la etapa de factibilidad los niveles de servicio, indicadores de calidad y de servicio y estándares exigibles para ambas rutas, de manera consistente con el alcance del proyecto debiendo contemplarse niveles óptimos de servicio Asimismo, deberá incorporar la información correspondiente a la Ruta PY07.



Abg. Noelia Ortega R.
Mat. 23.489



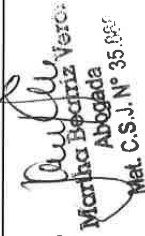
Carlos Ximenes Ovelar Peña
Ingeniero Civil



Carlos Ximenes Ovelar Peña
Asesoría Técnica Sectorial



Mariana Becerra Vera
Abogada
Mat. C.S.J. N° 35.065



Mariana Becerra Vera
Abogada
Mat. C.S.J. N° 35.065



N°	Tema	Observación	Referencia (página/sección)	Aspectos a desarrollar o corregir en la etapa de factibilidad
5	Velocidad de diseño	Falta de claridad respecto a la velocidad de diseño en los diferentes tramos de ambas rutas.	Velocidad promedio de 90 km/h (pág. 31, apartado 3.2.2. Situación con proyecto del tramo)	El proponente deberá especificar en la etapa de prefactibilidad la velocidad de diseño por tramo en cada ruta con su justificación técnica incluyendo la evaluación de tramos con velocidad de diseño de 110 km/h donde ello resulte técnica y operativamente pertinente.
6	Referencias ajenas al objeto del proyecto	Se detectan referencias a proyectos/ubicaciones ajenas al área de influencia del proyecto: "Igualmente es de mencionar, que, en los últimos años, se permitió el loteamiento de los terrenos de algunas aldeas por su relativa cercanía al centro urbano de Filadelfia, dando lugar así a que los pobladores de estos pueblos recorren diariamente el trayecto para ir a su lugar de trabajo en la ciudad".	Contenido relacionado con el proyecto analizado (pág. 22, 25 - referencia ajena); Figura 3-2. Efectos esperados de la implementación del Proyecto (pág. 33)	El proponente deberá revisar en la etapa de factibilidad los apartados observados y adecuar su contenido, confirmando que todas las referencias territoriales y descriptivas correspondan efectivamente al corredor vial objeto de la iniciativa.


Abg. Noelia Ortega R.
Mat. 23.489


Carlos Alberto Oviedo Peña
Ing. Civil


Verónica Elvira Rivera
Consultora
Especialista General Jurídica


Martha Beatriz Verón
Abogada
Mat. C.S.J. N° 35.888

pág. 40


Pedro Lacasa
Ahnado

N°	Tema	Observación	Referencia (página/sección)	Aspectos a desarrollar o corregir en la etapa de factibilidad
7	Demanda vs. Intervenciones	No se evidencia trazabilidad clara entre demanda proyectada/tramos/tipologías de intervención. El capítulo 5.1 incorpora resultados de dos relevamientos independientes (abril 2022 y noviembre 2022) sin distinguirlos claramente: los puntos de medición y coordenadas presentan inconsistencias con las progresivas.	Apartado 5.1: Estudio de demanda (pág. 76) y mapas de intervención (sección correspondiente) Cuento de tránsito (pág. 86) y estimación de demanda (pág. 88)	El proponente deberá presentar en la etapa de factibilidad la trazabilidad entre demanda proyectada, tramos e intervenciones previstas, mediante mapas, planillas y cuadros consistentes. Asimismo, deberá incorporar un resumen explicativo de los resultados del estudio de demanda y de su incidencia en la definición de las intervenciones propuestas.
8	Costos (CAPEX/OPEX)	Diferencias entre montos por rubro (obras civiles, otras inversiones, O&M anual, mantenimientos mayores), totales en distintas tablas.	Costo total de la Ficha técnica del Proyecto bajo Iniciativa Privada (pág. 4, apartado 1.1)	El proponente deberá unificar en la etapa de factibilidad los montos de inversión y costos del proyecto, incluyendo todas las intervenciones, costos complementarios, costos financieros, operación, mantenimiento, de manera a

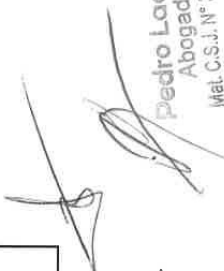

Abg. Noelia Ortega R.
Mat. 23.489


Carlos Alberto Ojeda Peña
Ingeniero Civil
Verónica E. Aguero Rivera
Consultora
Especialista Sectorial Jurídico


Verónica E. Aguero Rivera
Consultora
Especialista Sectorial Jurídico


Martha Beatriz Verón
Abogada
Mat. C.S.J. N° 35.889

pág. 41


Pedro Lacasa
Abogado
Mat. C.S.J. N° 36.087

N°	Tema	Observación	Referencia (página/sección)	Aspectos a desarrollar o corregir en la etapa de factibilidad
			Costos financieros de tabla 6-1 (pág. 124, apartado 6.5.1 Inversión)	asegurar consistencia integral entre las distintas tablas y apartados del estudio.
9	Fechas y plazos de obra	Plazos de obra y períodos totales difieren entre secciones. Fase de plazos estimados (pág. 10): Indica una duración de 24 a 36 meses para la construcción. Cronograma detallado (pág. 131): Establece un periodo de construcción total de 24 meses desde la firma del contrato, pero aclara que las obras físicas durarán 19 meses desde	Fechas/plazos del proyecto (pág. 131) vs. cronograma general (pág. 132)	El proponente deberá alinear en la etapa de factibilidad los plazos de ejecución de obras, periodos totales del proyecto y cronograma general, evitando discrepancias entre las distintas secciones del documento.



Abg. Noelia Ortega R.

Mat. 23.489



Carlos Alberto Oviedo Peña

Ingeniero Civil



Verónica E. Argüello Rivera

Consultora

Abogada

Mat. C.S.J. N° 35.826



pág. 42



Adro Lacasa

Abogado

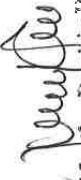
Mat. C.S.J. N° 35.087

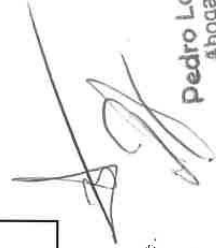
N°	Tema	Observación	Referencia (página/sección)	Aspectos a desarrollar o corregir en la etapa de factibilidad
		la orden de inicio (finalizando el 31/10/2027). Evaluación económica (pág. 142): Menciona que la obra se realiza en 2 años (2026-2027)		
10	Tercer carril (2+1)	Si bien se mencionan la incorporación de terceros carriles en sectores con pendientes elevadas, no se mencionan en qué sectores y justificaciones técnicas para dichas intervenciones	(Pág. 31) 3.2.2 Situación con Proyecto del Tramo	El proponente deberá desarrollar en la etapa de factibilidad la justificación técnica de la implementación de terceros carriles (2+1), identificando los sectores en los que se prevé su incorporación y los criterios técnicos que sustentan dicha decisión.
11	Estaciones de Peaje	El documento propone el uso de "nuevas tecnologías" y "servicios eficientes y modernos" para el cobro y control de pesos.	Apartado 3.2.2 Situación con Proyecto del Tramo (pág. 31); Apartado 2.5 Alcance del Proyecto (pág. 10)	El proponente deberá incorporar en la etapa de factibilidad una especificación técnica preliminar de las tecnologías de cobro y pesaje previstas para cada estación, incluyendo su incidencia en los niveles de servicio y en la estructura de costos CAPEX y OPEX del proyecto.


Abg. Noelia Ortega R.
Mat. 23.489


Carlos Adriano Driado Peña
Verónica E. Argüello Álvarez
Consultora
Especialista Sectorial Jurídica



pág. 43

Martha Beatriz Vero
Abogada
Mat. C.S.J. N° 35.887


Pedro Lacasa
Abogado
Mat. C.S.J. N° 36.087

Las inconsistencias, omisiones y aspectos observados en el presente informe no impiden, en esta etapa, comprender el alcance general del proyecto ni efectuar una evaluación preliminar de la iniciativa presentada. No obstante, se deja expresamente establecido que tales aspectos deberán ser aclarados, corregidos, complementados y desarrollados por el proponente en la etapa de factibilidad, a fin de dotar al proyecto de un sustento técnico consistente para su eventual prosecución

4. ASPECTOS FINANCIEROS

En relación con el modelo financiero presentado, y con el objeto de fortalecer el análisis de factibilidad de la Iniciativa Privada, se recomienda que en la siguiente etapa de estructuración el Proponente amplíe y precise los aspectos que se detallan a continuación.

1. Aporte Contingente del Estado

En el marco del análisis de la iniciativa, y considerando la relevancia fiscal y contractual del Aporte Contingente previsto a cargo del Estado paraguayo, se solicita al Proponente desarrollar en el estudio de Factibilidad con mayor detalle los siguientes aspectos:

a) Condiciones de activación del Aporte Contingente

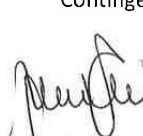
- Definición precisa de los supuestos o eventos que gatillan la activación del mecanismo.
- Establecimiento del límite máximo acumulado del compromiso contingente asumido por el Estado.
- Definición del tratamiento aplicable en caso de activaciones múltiples o sucesivas del mecanismo durante la vida del contrato.

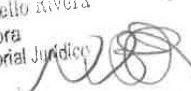
b) Mecanismo de devolución de los montos desembolsados

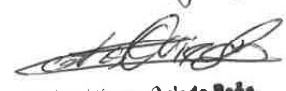
- Definición operativa del mecanismo de retención automática de hasta el 10% de los ingresos por peajes, destinado a la restitución de los montos desembolsados por el Estado.
- Precisión sobre la forma de aplicación del mecanismo, incluyendo su prioridad frente a otros usos de los ingresos del proyecto.

c) Costo de oportunidad aplicable a la devolución

- Especificación de la metodología de cálculo del costo de oportunidad que será reconocido al Estado por los montos desembolsados en el marco del Aporte Contingente.


Verónica B. Argüello Rivera
Consultora
Especialista Sectorial Jurídico
Mat. C.S.J. N° 35.086
Abogada
Verónica Beatriz Verón


Abg. Noelia Ortega R.
Mat. 23.489


Carlos Alberto Oviedo Peña
Ingeniero Civil


Pedro Lacasa
Abogado
Mat. C.S.J. N° 36.087

- Definición de la tasa de referencia, forma de capitalización y período de aplicación.

2. Cantidad y ubicación de los puestos de peaje

Asimismo, se solicita que el Proponente precise de manera explícita la cantidad y ubicación de los puestos de peaje considerados en el proyecto, incluyendo:

- El número total de estaciones de peaje previstas.
- La ubicación aproximada correspondiente a cada puesto de peaje.
- El cronograma estimado de entrada en operación de las estaciones, en caso de que no todas se habiliten simultáneamente.
- La correspondencia entre los peajes considerados en el modelo financiero y los contemplados en la propuesta técnica.

3. Política de ajuste tarifario

Se solicita presentar en la etapa de factibilidad un estudio de disposición a pagar en el marco de la política tarifaria para este Proyecto.

Se solicita ampliar la explicación de los supuestos incorporados al modelo relacionados a la política de ajuste tarifario.

Respecto a la activación del pago contingente, detallar su aplicación en los casos de menor cantidad de vehículos, tarifa menor a la esperada según el modelo financiero y menor cantidad de ingresos totales. Esta información resulta necesaria para asegurar la consistencia entre la estimación de ingresos por peaje, la modelación del riesgo de demanda y el funcionamiento del mecanismo de garantía contingente dentro del análisis integral de factibilidad del proyecto.

5. RECOMENDACIONES FINALES

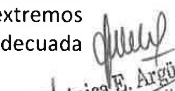
Analizada la documentación presentada por el proponente privado en relación con el proyecto denominado "Propuesta de Iniciativa Privada para el Mejoramiento y Rehabilitación de las Rutas PY06 y PY07", y atendiendo al alcance propio de la etapa de prefactibilidad prevista en la Ley N.º 7452/2025 y su Decreto Reglamentario N.º 5441/2026, se recomienda aprobar el estudio de prefactibilidad de la Iniciativa Privada y dar continuidad al procedimiento, por verificarse, en términos preliminares, elementos suficientes para su prosecución en esta fase.

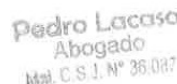
No obstante, dicha aprobación se formula con observaciones, dejando expresamente establecido que el proponente deberá, en la etapa de factibilidad, incorporar, aclarar, corregir, complementar y desarrollar la totalidad de los aspectos técnicos, jurídicos, financieros, socioambientales e institucionales señalados en el presente informe. La subsanación y desarrollo de tales extremos constituye carga del proponente en esa etapa, como condición necesaria para la adecuada


Mariana Beatriz Verón
Abogada
Mat. C.S.J. N° 35.889


Abg. Noelia Ortega R.
Mat. 23.489


Carlos Alberto Oviedo Peña
Ingeniero Civil


Mariana E. Argüello Rivera
Consultora
Especialista Sectorial Jurídico


Pedro Lacasa
Abogado
Mat. C.S.J. N° 36.087

estructuración del proyecto y para las evaluaciones posteriores que correspondan conforme al régimen aplicable.

En tal sentido, la aprobación de la prefactibilidad no implica pronunciamiento definitivo sobre la viabilidad final, estructuración definitiva ni aprobación del proyecto, quedando cualquier análisis posterior supeditado a la presentación de los estudios, antecedentes y documentos correspondientes a la etapa de factibilidad, así como a las evaluaciones técnicas, económicas, financieras, jurídicas, sociales y ambientales que deban realizarse conforme al marco normativo vigente.

Por tanto, corresponde remitir el presente informe a la Dirección de Asuntos Jurídicos del MOPC para su análisis y emisión del dictamen correspondiente, y posteriormente comunicar su contenido al Ministerio de Economía y Finanzas, para los fines pertinentes.


Beatriz Verón
Abogada
Mat. C.S.J. N° 35.888


Abg. Noelia Ortega R.
Mat. 23.489


Ing. Luis Cáceres


Víctor Díaz Velilla


Verónica E. Argüello Rivera
Consultora
Especialista Sectorial - Adicc


Carlos Alberto Oviedo Peña
Ingeniero Civil


Pedro Lacasa
Abogado

Pedro Lacasa
Abogado
Mat. C.S.J. N° 36.087