



# Prospecto de Programa de Emisión Global de Bonos

**TAPE PORA S.A.**

**DENOMINACIÓN DEL PROGRAMA: G6**

**Monto del Programa y Moneda: Gs. 30.000.000.000.-**  
(Guaraníes Treinta mil millones)

**Registrado según Certificado de Registro de la CNV N°  
047\_26042022 de fecha 26/04/2022**

**Registrado según Res. BVPASA N° 2425/22 de fecha 27/04/2022**

**ABRIL  
2022  
Asunción - Paraguay**

# INDICE

## Tabla de contenidos

Declaración del representante legal de Tape Pora S.A.....	2
Resumen del Programa .....	3
Leyenda para el inversionista.....	6
Glosario de términos y abreviaturas utilizados en el presente prospecto:.....	7
Parte I. Información sobre el Programa de Emisión .....	8
Antecedentes.....	8
Características Generales del Programa.....	8
Parte II. Información sobre el Emisor .....	10
Información General. ....	10
Estructura Organizacional.....	33
Vinculaciones.....	34
Información Económica-Financiera-Patrimonial .....	38
Trayectoria en el Mercado Bursátil .....	50
Factores de Riesgo.....	52
Riesgos de Carácter Económico: .....	52
Riesgos de Carácter Político .....	54
Riesgos de Carácter Técnico.....	55
Otros Riesgos .....	56
Hechos Relevantes.....	57

## **Declaración del representante legal de Tape Porã S.A.**

### **Prospecto de Programa de Emisión Global de Tape Porã S.A.**

TAPE PORÃ S.A., es una Sociedad Anónima constituida bajo las leyes de la República del Paraguay, aprobó un programa para la emisión de Bonos compuesta por dos series. El monto, fecha de vencimiento e intereses, junto con los demás términos y condiciones aplicables a las Serie se detallarán en el complemento de prospecto preparado en relación con la Serie, el cual modificará, complementará y/o reemplazará los términos y condiciones descriptos en este prospecto.

El título global de cada Serie que conforma el Programa de Emisión Global constituye obligación directa e incondicional de TAPE PORÃ S.A.

### **“Programa de Emisión Global registrado según Certificado de Registro de CNV N° 047 26042022 de fecha 26/04/2022**

Esta inscripción sólo acredita que el programa ha cumplido con los requisitos establecidos legal y reglamentariamente, no significando que la Comisión Nacional de Valores exprese un juicio de valor acerca del mismo, ni sobre el futuro desenvolvimiento de la entidad emisora.

La veracidad de la información contable, financiera, económica, así como de cualquier otra información suministrada, es de la exclusiva responsabilidad del Directorio de *TAPE PORÃ S.A.*

El Directorio de la entidad emisora manifiesta, con carácter de Declaración Jurada, que el presente prospecto contiene información veraz y suficiente sobre todo hecho relevante que pueda afectar la situación patrimonial económica y financiera de la sociedad y toda aquella que deba ser de conocimiento del público inversor con relación a la presente emisión, conforme a las normas legales y reglamentarias vigentes.

La Comisión Nacional de Valores no se pronuncia sobre la calidad de los valores a ser emitidos dentro del marco del presente programa de emisión. La circunstancia que la Comisión haya inscripto esta emisión no significa que garantice su pago y la solvencia del emisor. La información contenida en este prospecto es de responsabilidad de la sociedad *TAPE PORÃ S.A.* El inversionista deberá evaluar la conveniencia de adquirir estos valores emitidos, teniendo presente que el o los únicos responsables del pago son el emisor y quienes resulten obligados a ello.

---

TAPE PORÃ

## Resumen del Programa

*Este Prospecto debe ser leído conjuntamente con el Prospecto Complementario correspondiente a cada serie que será emitida en el marco del presente Programa de Emisión, para acceder a la información necesaria que permita entender las implicancias relativas a las emisiones que serán efectuadas.*

<b>Emisor TAPE PORÃ SA</b>	
<b>Programa</b>	Los bonos, se emitirán bajo el Programa registrado por Resolución N° _____ del Directorio de la CNV de fecha _____
<b>Denominación del Programa</b>	G6
<b>Monto del Programa y Moneda</b>	Gs. 30.000.000.000 (Treinta mil millones)
<b>Forma de emisión de los Bonos</b>	Se emitirá un título global por cada Serie que conforma este Programa de Emisión Global y cuyo contenido se halla ajustado a los términos establecidos en el Reglamento Operativo del SEN. Este título otorga acción ejecutiva. Este título se emitirá a nombre de la BVPASA y quedará depositado en la BVPASA quien actuará de custodio para los inversionistas, con arreglo a las disposiciones reglamentarias aplicables. Las liquidaciones, negociaciones, transferencias, pagos de capital, e intereses correspondientes al título global se realizarán de acuerdo con las normas y procedimientos operativos establecidos en el Reglamento Operativo y en el Reglamento Operativo del Sistema Electrónico de Negociación, en el Contrato de Custodia, Compensación y Liquidación que será suscripto con la BVPASA.
<b>Serie</b>	Los bonos, serán emitidos en Series a ser definida por el Directorio. TAPE PORÃ S.A. establecerá los términos específicos de la Serie en el respectivo complemento de Prospecto.
<b>Cortes mínimos</b>	Gs. 1.000.000.- (Guaraníes Un millón).
<b>Plazo de vencimiento</b>	Las series se emitirán con un plazo de vencimiento de entre 365 días (1 año) hasta 3.652 días (diez años), y según lo especifique el Complemento del Prospecto correspondiente.
<b>Garantía</b>	Sin Garantía
<b>Tasa de Interés</b>	A ser definidos en cada la serie única a ser emitida dentro del marco del presente programa.
<b>Lugar y forma de pago de Vencimientos de capital e intereses</b>	A través del Agente de Pago designado por la BVPASA para la realización de los débitos y créditos en las cuentas de liquidación habilitadas en el Banco Continental S.A.E.C.A. de los montos afectados y declarados en el título global de cada la serie única a ser suscripto.

<b>Emisor TAPE PORÃ SA</b>	
<b>Forma de pago de capital</b>	A ser definido en cada la serie única a ser emitida dentro del marco del presente programa.
<b>Forma de pago de intereses</b>	A ser definida en la cada serie única a ser emitida dentro del marco del presente programa.
<b>Destino de los Fondos</b>	Los fondos serán destinados por Tape Pora S.A. como concesionaria del tramo de la Ruta PY02 José Félix Estigarribia, situado entre el km 301 Minga Guazú y el km 201 Juan Manuel Frutos (Pastoreo) para adelantar las obras de recapado en determinados tramos concesionados, las cuales, de acuerdo al cronograma y al Contrato con el Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones estaban previstas para dentro de dos a tres años, a fin de mejorar el aspecto general de la ruta y al mismo tiempo proteger las bases de la ruta.
<b>Procedimiento en caso de Incumplimiento</b>	Se establecerá de acuerdo a lo establecido en el Capítulo VII del Reglamento del SEN.
<b>Representante de Obligacionistas</b>	BASA CAPITAL Casa de Bolsa SA, con las facultades previstas en la Ley 1284/98, 5810/17, en el Código Civil, y en la Res. 6/19 763/04 de la CNV. Esta designación es sin perjuicio de cambio por parte de los obligacionistas (inversionistas), en cuyo caso la sociedad reconocerá al nuevo representante designado por los mismos.
<b>Rescate Anticipado</b>	Se prevé la posibilidad de Rescate Anticipado, de acuerdo a lo establecido en la Resolución N° 1013/11 de la BVPASA, en el caso que dicho rescate sea parcial, se procederá de acuerdo a lo establecido en el Art. 6 de dicha resolución (pari passu), en caso de rescate total se estará a lo dispuesto en el Art. 8° de la mencionada resolución. Los bonos podrán ser rescatados en forma parcial o total, por le Emisora en cualquier momento, una vez transcurrido más de la mitad del plazo por el cual fueron emitidos. Cada rescate anticipado se efectuara a favor de los tenedores de bonos en forma proporcional al monto de sus acreencias y se realizará por montos no menores al 20% (veinte por ciento) del saldo del capital adeudado.
<b>Agente Organizador</b>	BASA CAPITAL Casa de Bolsa S.A.
<b>Agente Colocador</b>	BASA CAPITAL Casa de Bolsa S.A. con domicilio en Avda. Aviadores del Chaco e/ Bélgica. Teléfono 618 7900
<b>Sistemas de liquidación y compensación</b>	A través del Agente de Pago designado por la BVPASA para la realización de los débitos y créditos en las cuentas de liquidación habilitadas en el Banco Continental S.A.E.C.A. y de acuerdo a lo establecido en el Contrato de Compensación y Liquidación suscripto con la BVPASA.

*La Comisión Nacional de Valores no se pronuncia sobre la calidad de los valores ofrecidos como inversión ni sobre la solvencia del emisor. La información contenida en este prospecto marco es de responsabilidad exclusiva del emisor. El inversionista deberá evaluar la conveniencia de la adquisición de los valores a ser emitidos, teniendo presente que el o los únicos responsables del pago de los valores es el emisor y quienes resulten obligados a ello. La documentación relacionada con el presente Programa de Emisión es de carácter público y se encuentra disponible para su consulta en la Comisión Nacional de Valores, la Bolsa de Valores y Productos de Asunción S.A., BASA CAPITAL Casa de Bolsa S.A. y en Tape Pora S.A.*

---

TAPE PORÃ S.A

## Leyenda para el inversionista

**Señor inversionista:** *Antes de efectuar su inversión usted debe informarse cabalmente de la situación financiera de la sociedad emisora y deberá evaluar la conveniencia de la adquisición de estos valores teniendo presente que el único responsable del pago de los documentos son el emisor y quienes resulten obligados a ellos. El intermediario deberá proporcionar al inversionista la información contenida en el Prospecto presentado con motivo de la solicitud de inscripción al Registro de Valores, antes de que efectúe su inversión.*

*La documentación relacionada con el presente Programa de Emisión, es de carácter público y se encuentra disponible para su consulta en BASA Casa de Bolsa S.A. con domicilio en Avda. Aviadores del Chaco e/ Bélgica. Teléfono 618 7900, casadebolsa@basacapital.com.py*

.....  
TAPE PORÁ S.A.

## **Glosario de términos y abreviaturas utilizados en el presente prospecto:**

- a) Programa de Emisión Global:** Se entiende por Programa de Emisión Global a la emisión mediante la cual una entidad, estructura con cargo a un monto global, la realización de varias emisiones a través de Series.
- b) Series:** Representan al conjunto de títulos emitidos con idénticas características dentro de cada una de las mismas, instrumentados en un solo título global representativo de la serie. Las series pueden ser emitidas hasta alcanzar el monto total del Programa de Emisión Global registrado. Las emisiones de Series son correlativas por moneda y deben reunir las características establecidas en el Reglamento Operativo del SEN. El registro de cada serie que conforma el Programa de Emisión Global se realiza a través de la Bolsa, con un complemento de prospecto.
- c) Emisión:** Es el monto global emitido en una moneda determinada. Cada Emisión se ajustará a una moneda específica, y ésta no podrá convertirse a otra.
- d) Desmaterialización:** Se refiere a la eliminación de circulación de títulos físicos. En su reemplazo el emisor emite un Título Global representativo de cada una de las Series que conforman el Programa de Emisión Global.
- e) Custodia:** Consiste en el resguardo, a cargo de la Bolsa, de los títulos globales emitidos por el Emisor y que corresponden a cada una de las Series que conforman el Programa de Emisión Global. La custodia será realizada bajo los términos establecidos en el Reglamento del SEN de la Bolsa.
- f) Título global de la Serie:** Corresponde al título emitido por el emisor vinculado a cada una de las Series que conforman el Programa de Emisión Global. El contenido del mismo debe ajustarse a los términos establecidos en el Reglamento Operativo del SEN.
- g) CNV:** Comisión Nacional de Valores.
- h) BVPASA:** Bolsa de Valores y Productos de Asunción S.A.
- i) SEN:** Sistema electrónico de negociación.



## Parte I. Información sobre el Programa de Emisión

### Antecedentes

#### 1.1 Aprobación del Programa de Emisión por parte de la sociedad

*Este Programa de Emisión Global fue Aprobado por Acta de Asamblea Extraordinaria de fecha 4 de Marzo de 2022.*

#### 1.2 Registro del Programa de Emisión en la CNV

*El Registro del Programa de Emisión, se dio por Certificado de Registro N° 047\_26042022 de la Comisión Nacional de Valores, de fecha 26 de abril de 2022. Con posterioridad al registro se adjuntará al presente Prospecto.*

### Características Generales del Programa

- 2.1 Denominación del Programa de Emisión:** G6
- 2.2 Moneda:** Guaraníes
- 2.3 Monto total del Programa de Emisión:** Gs. 30.000.000.000.- (Treinta mil millones.)
- 2.4 Tipo de títulos a emitir:** Bonos
- 2.5 Corte mínimo:** Gs. 1.000.000.- (Guaraníes un millón).
- 2.6 Bolsa en la cual se inscribirá el programa de emisión:** Bolsa de Valores y Productos de Asunción S.A.
- 2.7 Forma de representación de los títulos-valores:** Se emitirá un título global por cada serie que conforma este Programa de Emisión Global y cuyo contenido se halla ajustado a los términos establecidos en el reglamento Operativo del Sistema Electrónico de Negociación (SEN). Este título otorga acción ejecutiva y se emitirá a nombre de la Bolsa de Valores y Productos de Asunción S.A. y quedará depositado en la BVPASA quien actuará de custodio para los inversionistas, con arreglo de las disposiciones reglamentarias aplicables.
- 2.8 Custodia:** Bolsa de Valores y Productos de Asunción S.A. con arreglo a las disposiciones reglamentarias aplicables.
- 2.9 Destino de los fondos:** Los fondos serán destinados por Tape Pora S.A. como concesionaria del tramo de la Ruta PY02 José Félix Estigarribia, situado entre el km 301 Minga Guazú y el km 201 Juan Manuel Frutos (Pastoreo) para adelantar las obras de recapado en determinados tramos concesionados, las cuales, de acuerdo al cronograma y al Contrato con el Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones estaban previstas para dentro de dos a tres años, a fin de mejorar el aspecto general de la ruta y al mismo tiempo proteger las bases de la ruta.
- 2.10 Agente Organizador/Colocador:** BASA Casa de Bolsa S.A. con domicilio en Avda. Aviadores del Chaco e/ Bélgica.
- 2.11 Lugar y forma de pago:** A través del Agente de Pago designado por la BVPASA para la realización de los débitos y créditos en las cuentas de liquidación habilitadas en

el Banco Continental SAECA de los montos afectados y declarados en el título global de la serie única a ser suscripta.

**2.12 Representante de Obligacionistas:** BASA CAPITAL Casa de Bolsa S.A.

**2.13 Rescate Anticipado y Procedimiento:** Se prevé la posibilidad de Rescate Anticipado, de acuerdo a lo establecido en la Resolución N° 1013/11 de la BVPASA, en el caso que dicho rescate sea parcial, se procederá de acuerdo a lo establecido en el Art. 6 de dicha resolución (pari passu), en caso de rescate total se estará a lo dispuesto en el Art. 8 de la mencionada resolución.

**2.14 Tasas de interés, plazos, pago del capital, pago de intereses:** A ser definidos en la serie única a ser emitida dentro del marco del presente programa.

**2.15 Garantía:** Sin garantía.

**2.16 Calificación:** *BBB+ Py*

**Fecha de la calificación:** Abril de 2022.

**Corte:** Estados Financieros referidos al 31.12.2022.

**Calificadora:** FELLER RATE CALIFICADORA DE RIESGO

*La calificación de riesgo no constituye una sugerencia o recomendación para comprar, vender o mantener un valor, un aval o garantía de una emisión o su emisor, sino un factor complementario para la toma de decisiones.*

## Parte II. Información sobre el Emisor

### Información General.

#### 1.1. Nombre de la Empresa

TAPE PORÃ S.A.

#### 1.2. Naturaleza Jurídica

Sociedad Anónima.

#### 1.3. R.U.C.

80018781-4

#### 1.4. Domicilios

Oficina central

Tte. Facundo Almada 3457 c/ Capitán Lombardo.  
Barrio Trinidad.  
Telefax: 286 150

Oficina de obras

KM 12 ½. Ciudad del Este.  
Telefax: (064) 420 822

### Contacto

Lic. Ricardo Ruiz Diaz

E-mail: rrd@tapepora.com.py

#### 1.5. Actividad Principal:

Ampliación, recuperación, adecuación, conservación y explotación bajo condiciones de concesión de la Ruta VII “ Doctor Jose Gaspar Rodriguez de Francia”.

#### 1.6 Año de Inicio de Operaciones, Duración de la sociedad, fecha de inscripción en el Registro Público (Constitución y modificación de estatutos sociales).

La empresa TAPE PORÃ S.A. es una sociedad anónima emisora cuya finalidad y objetivo primordiales se exponen en sus Estatutos Sociales, tal como se describe más abajo:

**Estatutos Sociales de la Firma TAPE PORÃ SA Título II. Objeto. Artículo Tercero:** “Esta Sociedad tiene por único objeto la realización del Proyecto definitivo, verificación de los Proyectos existentes, la duplicación, recuperación, adecuación, conservación, operación y explotación, bajo CONCESIÓN, del tramo de la Ruta N° VII, Doctor José Gaspar Rodríguez de Francia, situado entre el empalme con la Supercarretera a Itaipú (Km. 323) y el Km. 183 (Caaguazú), de la misma ruta, conforme a los términos del Contrato de Concesión de Obras y Prestación de Servicios, debidamente firmado por el Ministerio de Obras Públicas y

Comunicaciones y el Consorcio TAPE PORÃ. La preparaci3n y presentaci3n de iniciativas privadas, participaci3n en los procesos de licitaci3n, suscripci3n y ejecuci3n de contratos de participaci3n publico privada en el marco de la ley 5102/2013 PROMOCION DE LA INVERSION EN INFRAESTRUCTURA PUBLICA Y AMPLIACION Y MEJORAMIENTO DE LOS BIENES Y SERVICIOS A CARGO DEL ESTADO” o de cualquier otro marco jur3dico que sea pertinente, para la duplicaci3n, recuperaci3n, adecuaci3n, mejoramiento, conservaci3n, operaci3n y explotaci3n del tramo de la Ruta N° VII – Doctor Jos3 Gaspar Rodr3guez de Francia, situado entre el empalme con la Supercarretera a Itaipu (km. 23) y el Km. 183 (Caaguaz3), de la misma ruta, incluyendo las obras complementarias que sean requeridas. La participaci3n en proceso de licitaci3n, suscripci3n y ejecuci3n de contratos para proyectos de infraestructura vial en la Rep3blica del Paraguay en el marco de la legislaci3n vigente. A fin de lograr su objeto la Sociedad llevar3 a cabo los actos jur3dicos, operaciones y contratos de car3cter comercial, civil, administrativo o fiscal, as3 como toda clase de operaciones que a juicio de sus autoridades tengan relaci3n directa o indirecta con sus fines, ya sea como antecedente, relaci3n o consecuencia de sus negocios, con plena capacidad para llevar a efecto todas las actividades a que hubiere lugar, sin m3s limitaciones que las establecidas por la Ley, su Estatuto Social y los contratos suscriptos”

Esta sociedad fue constituida seg3n escritura N° 413 pasada ante el Escribano y Notario P3blico Ram3n Zubizarreta Zaputovich a los 25 d3as del mes de Noviembre de 1998.

La sociedad fue constituida para dar continuaci3n a las operaciones del Consorcio TAPE PORÃ, beneficiario original del Contrato de Concesi3n. Ello fue reconocido por el M.O.P.C. en fecha 9 de Septiembre de 1999 y por el poder Ejecutivo seg3n Decreto n° 8263 de fecha 10 de abril del 2000.

El Consorcio estuvo conformado por las siguientes empresas. Conempa S.A., Benito Roggio e Hijos S.A. y tecnoedil S.A.

## **1.7. Breve Reseña Hist3rica**

### **Concesi3n de la Ruta VII: Descripci3n del Proyecto**

Por Ley 1018 el Congreso de la Naci3n autoriza al Ministerio de Obras P3blicas y Comunicaciones (MOPC), para proceder al Llamado de Licitaci3n P3blica N° 8/97 para la duplicaci3n, recuperaci3n, adecuaci3n, conservaci3n, operaci3n y explotaci3n del tramo comprendido entre Caaguaz3 y Ciudad del Este de la Ruta VII Dr. Jos3 Gaspar Rodr3guez de Francia.

Del proceso licitatorio participaron 17 empresas locales (era una licitaci3n s3lo abierta a empresas de capital nacional), de las que quedaron precalificadas dos: el Consorcio TAPE PORÃ y la Empresa Concret Mix S.A.

TAPE PORÃ result3 adjudicataria, del proceso licitatorio, con una oferta por Tarifa B3sica de Peaje de US\$ 1,83 (contra US\$ 2,81 de la competidora), resultando ganadora del proceso siendo aprobado por el decreto 19.825 del 3 de Febrero de 1998. El *Contrato de Concesi3n* se firm3 el 3 de Marzo de 1998.

La Empresa ganadora, el Consorcio TAPE PORÃ, que posteriormente se convirti3 en Sociedad An3nima, estaba conformada respectivamente por un 45% de participaci3n de la empresa CONEMPA S.A. (Consorcio de Empresas Constructoras Paraguayas), un 45% Benito Roggio

S.A., subsidiaria de Benito Roggio e Hijos de Argentina, con amplia experiencia en el campo de toll roads en México, Argentina y Uruguay, y un 10% por Tecnoedil S.A., una de las mayores empresas de construcción vial del país.

Además de las obras de recuperación, conservación y mantenimiento, la implantación de toda la señalización vertical y horizontal, el sistema de alumbrado de las pistas centrales, la concesionaria tiene a su cargo los servicios de atención al usuario, tales como ambulancias, servicio de remoción de vehículos (remolques) y comunicación con el usuario. En cuanto a esto último, en promedio de operación de los últimos 5 años, la empresa ha procedido a atender a unos 600 reclamos mensuales.

La totalidad de los costos de la empresa, incluido el servicio de la deuda, es cubierta con la recaudación del peaje.

En fecha 6 de Octubre de 1999 se dio por inaugurado oficialmente el tramo principal de las obras y se habilita a la Sociedad para el cobro de peaje. El cobro de peajes se inició el día 8 de Octubre de 1999. En el presente año la sociedad lleva a cabo obras de conservación y mantenimiento en Concesión, denominada obras complementarias y de mantenimiento.

En el año 2016 se firma la Addenda 3 correspondiente al convenio modificatorio autorizado por Ley 5625/2016 al contrato de concesión entre el MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS y TAPE PORA donde se le concede a la firma TAPE PORA S.A la concesión y ampliación de la Ruta Internacional N° 7 “Gaspar Rodríguez de Francia”

La obra consiste en la construcción de un nuevo tramo de carretera paralelo al existente, situado entre los Km 183 (inicio de concesión Tape Porã ) y el Km 296 (intersección Ruta N° VII y Ruta N° VI), en donde se procederá al empalme con el tramo duplicado en la actualidad.

**1.8. Composición Accionaria (cuadro resumen: cantidad de acciones, tipo, montos suscriptos e integrados, votos, accionistas con más del 10% del capital y con más del 10% de los votos).**

El Consorcio inicialmente estaba conformado respectivamente por un 45% de participación de la empresa CONEMPA S.A., un 45% de Benito Roggio e Hijos S.A., subsidiaria de Benito Roggio e Hijos de Argentina, y un 10% por Tecnoedil S.A.

La empresa TAPE PORÃ S.A. se integra con la misma distribución de sus accionistas, como Sociedad de Propósito Exclusivo (SVP), (la Concesión por 25 años de la Ruta VII). A partir del año 2010, mediante la negociación de las acciones de la empresa, de acuerdo a lo establecido en Asamblea Extraordinaria de fecha 20 de Enero del 2010, La empresa TAPE PORA SAE, queda conformada por los aportes de los siguientes accionistas:

Accionistas	Cantidad Acciones	Votos	Monto del Capital	% del Capital
CONEMPA S.A.	600	600	30.000.000.000	50%
EMPRENDIMIENTOS & CONCESIONES S.A.	180	180	9.000.000.000	15%
TECNOEDIL S.A.	180	180	9.000.000.000	15%
CANTERA ACARAY S.A.	240	240	12.000.000.000	20%

En Asamblea Extraordinaria de fecha 11 de marzo de 2020, la Empresa decide aumentar el capital social, de suerte a cubrir las necesidades sociales, por lo que propone la modificación de los estatutos sociales, a fin de aumentar el capital social a G. 150.000.000.000, a través de la capitalización de reservas y Resultados acumulados de años anteriores, con lo que la empresa TAPE PORA SAE, queda conformada de la siguiente manera, la cual sigue sin alteración hasta el presente:

Accionistas	Cantidad de Acciones	Votos	Monto del Capital	% del Capital	TIPO DE ACCIONES
CONEMPA S.A.	1.500	1.500	75.000.000.000	50%	ORDINARIAS
EMPRENDIMIENTOS & CONCESIONES S.A.	450	450	22.500.000.000	15%	ORDINARIAS
TECNOEDIL S.A.	450	450	22.500.000.000	15%	ORDINARIAS
CONSTRUCTORA ACARAY S.A.	300	300	15.000.000.000	10%	ORDINARIAS
OCHO A S.A.	300	300	15.000.000.000	10%	ORDINARIAS

La empresa no cuenta con empresas vinculadas en calidad de filial o subsidiaria, por disposiciones del Contrato de Concesión.

Las actividades de los accionistas de la empresa son:

**CONEMPA S.A.:** Empresa de Construcción, inversiones y alquiler de equipos.

**Tecnoedil S.A.:** Empresa de Construcción, inversiones y alquiler de equipos.

**CONSTRUCTORA ACARAY S.A.:** Empresa de Construcción, inversiones y alquiler de equipos.

**OCHO A S.A.:** Empresa de Construcción, inversiones y alquiler de equipos.

**EMPRENDIMIENTOS & CONCESIONES S.A.:** Empresa dedicada a inversiones

### 1.9. Bancos con los cuales opera:

- Banco Itaú Paraguay S.A. (Cuenta Corriente)
- Banco Familiar S.A.E.C.A. (Línea de Crédito - Cuenta Corriente)
- Banco Sudameris S.A.E.C.A.(Línea de Crédito - Cuenta Corriente)
- Banco Regional S.A.E.C.A.
- Banco BASA
- Banco Continental S.A.E.C.A.
- Banco GNB

### 2.0.- El Proyecto

En el año 2018 fueron concluidas las obras de duplicación de la ruta, y se prosiguieron con obras adicionales hasta el año 2020. Normalmente se realizan obras de mantenimiento de la ruta, y existe un cronograma de obras, aprobada por el Poder Concedente de tramos que no fueron intervenidos previamente, por tener menor antigüedad (a la hora de comenzar la Concesión), y hallarse en mejor estado de conservación.

No existe actualmente ninguna obligación puntual, o urgencia respecto al índice de transitabilidad de la ruta, sin embargo a todos aquellos que han venido utilizando y transitando

la vía últimamente, han podido notar la diferencia importante respecto a la calidad de la ruta con relación al tramo de la ruta bajo APP, Rutas del Este, actualmente finalizando.

Si bien estamos comparando una ruta recién terminada con tramos de Tape Porá que tienen una antigüedad de más de 20 años, y cuyo recapado estaba previsto en 2-3 años más, preocupa la percepción de clientes así como la del Poder Concedente respecto a la calidad de alguno tramos, y que podrían ser utilizados como excusas a la hora de otorgar o denegar actualizaciones en las tarifas de peaje.

Por dichos motivos, la empresa ha decidido la intervención de algunos tramos de la ruta, para el recapado y actualización de la pista de rodamiento, a fin de mejorar el aspecto general de la ruta para sus clientes. Dichas obras, estaban previstos en el cronograma de obras y el Contrato con el Poder Concedente, pero recién a partir de dos años en adelante.

El Monto previsto destinado a la reparación de tramos de la ruta es de Gs.50.300 Millones, de acuerdo a la siguiente descripción:

<b>PLANILLA DE CÓMPUTO METRICO Y PRESUPUESTO</b>							
<b>ITEM</b>	<b>DESCRIPCIÓN</b>	<b>UNI.</b>	<b>CANT.</b>	<b>P.UNIT.</b>	<b>TOTAL</b>	<b>EN USD</b>	<b>%</b>
<b>A</b>	Fresado de carpeta asfáltica (7 cm - 12,50 Km 1 Carril)	tn	30.624,48	101.770	3.116.653.330	448.439,33	6,19%
<b>B</b>	Riego de liga (0,50 lts/m2)	lts	60.048,00	8.780	527.221.440	75.859,20	1,05%
<b>C</b>	Concreto Asfáltico	tn	30.624,48	783.280	23.987.542.694	3.451.444,99	47,66%
<b>D</b>	Microaglomerado 12 mm	m2	324.720,00	65.084	21.134.076.480	3.040.874,31	41,99%
<b>E</b>	Señalización horizontal	m2	9.879,00	133.760	1.321.415.040	190.131,66	2,63%
<b>F</b>	Colocación de tachas	km	48,50	5.059.930	245.406.605	35.310,30	0,49%
<b>TOTAL</b>					<b>50.332.315.589</b>	<b>7.242.059,80</b>	<b>100,00%</b>

Del monto de Gs. 50.300 Millones, estaba previsto ya en el flujo normal de este año, un monto de unos US\$ 2,8 Millones, de acuerdo a lo establecido contractualmente con el Poder Concedente.

La diferencia de Gs. 30.000 Millones, se pretende realizar a través de la emisión propuesta.





***En cuanto a los fundamentos financieros de la operación de la empresa, por la Ley 5625/2016 de la Concesión, la misma debe ofrecer lo siguiente:***

*Duplicación Ruta Tramo Km 183 A Km 296*

La obra consistió en la construcción de un nuevo tramo de carretera paralelo al existente, situado entre los Km 183 (inicio de concesión Tape Porã) y el Km 296 (intersección Ruta N° VII y Ruta N° VI), en donde se procedió al empalme con el tramo duplicado.

Con esto se lograron completar 144 kilómetros de ruta duplicada, con lo cual, se garantiza una interconexión mucho más fluida entre las ciudades de Caaguazú y Ciudad del Este.

La ejecución de las Obras y Servicios están clasificadas en:

a) **Obra Principal:** obra de duplicación del tramo de la Ruta N° VII, comprendido entre el Km. 183 y el Km. 296, significando lo siguiente:

- Implantación de la segunda pista entre el Km. 183 y el Km. 296, de acuerdo con el Proyecto Básico, inclusive puentes, alcantarillas, drenaje y trabajos complementarios.
- Implantación de la señalización horizontal y vertical en todo el segmento.
- Reubicación de las instalaciones de los servicios públicos que interfieran con la obra de duplicación.



b) **Obras de Conservación y Mantenimiento**

Obras necesarias para mantener el tramo comprendido entre el Km 183 y Km 323, a partir del noveno año del Contrato, en las condiciones y nivel de servicios compatibles con lo dispuesto para el contrato vigente. El nivel de servicio de la calzada y de la banquina de la CARRETERA deberá regirse en un todo de acuerdo a los parámetros establecidos como rutina por el MOPC.

c) **Prestación de Servicios Delegados**

La prestación obligatoria de los servicios objeto del Contrato de Concesión en toda la extensión de la CARRETERA - Km 183 y Km 323, a partir del noveno año del Contrato, en consonancia con las normas y procedimientos constantes en el Contrato de Concesión actual, están clasificados en:

- i. Servicios de operación, configurados por el cobro de las tarifas de Peaje, la conservación de la CARRETERA, el control de peso de cargas, la elaboración e implementación de esquemas y operaciones de carácter extraordinario (atención a situaciones de emergencia que afecten o puedan afectar a la fluidez y seguridad del tráfico y los servicios de protección y seguridad al patrimonio), operación de las plazas de peajes y de pesajes y administración del Participante Privado.
- ii. Servicios de atención al usuario, o sea, los servicios prestados directamente al usuario, comprendiendo, pero no de forma restringida, los servicios de apoyo directo, inclusive los de comunicación con el usuario, los de remoción de vehículos, con averías o accidentados, para descongestionar la CARRETERA, los de atención a accidentes de tránsito, incluida la atención de primeros auxilios y la remoción de las víctimas.

**LOS SERVICIOS AL USUARIO QUE SE PROPONE IMPLEMENTAR CORRESPONDEN A:**

- **PATRULLAJE PERMANENTE** las 24 (veinte y cuatro) horas del día, con un recorrido constante de los **DOS VEHÍCULOS DE PATRULLA en los 144 Km. del tramo**; a los efectos de determinar, en el mínimo tiempo posible, la existencia de inconvenientes o la necesidad de ayuda. Dicha necesidad será comunicada al **CCO, quienes providenciarán la atención.**
- **AMBULANCIAS** equipadas con Terapia Intermedia y Personal Paramédico capacitado.
- **POSTES SOS DE COMUNICACIÓN** instalados cada dos kilómetros del tramo.
- **GRÚAS DE AUXILIOS** para vehículos que necesiten este tipo transporte, sean livianos o pesados.

**Nivel de Servicios al Usuario**

1) **Asistencia con Móvil de inspección:** Se realizarán recorridos durante 24 hs., divididos en dos turnos de 12 hs. para cada grupo de funcionarios. De esta forma se detectará cualquier inconveniente que pueda surgir en el tránsito. El **Centro de Control de Operaciones (CCO)** se encargará de derivar la necesidad de los eventos para que estos sean atendidos en el menor tiempo posible.

Para el efecto se providenciarán la presencia de dos vehículos tipo **MERCEDES BENZ - SPRINTER** o similar, distribuidos en las áreas de influencia de las Estaciones de Peajes de los kilómetros 201 y 301; equipados con herramientas para realizar servicios de mecánica

ligera y con equipos de auxilios para las tareas de señalización en incidentes o accidentes, como por ejemplo Conos sencillos y reflectivos, de uso diurno y nocturno respectivamente, así como las señalizaciones fijas a ser incorporadas en la parte superior de los móviles como ser las Setas(Flechas) luminosas. De igual forma se proveerá de uniformes recomendados en los servicios de vialidad, del personal de turno con elementos refractivos de manera que sean identificados en horarios nocturnos.

Las comunicaciones realizadas entre el CCO y los móviles en servicio se realizarán por medio de celulares y aparatos de radio comunicación, de manera que sean fluidas.

**2) Asistencia con Grúas Livianas y Pesadas:** Se prevén servicios con Grúas para asistencia a los usuarios, divididas en dos sectores, que son las siguientes:

**i) Grúas para vehículos Livianos:** Serán vehículos equipados para realizar servicios de remolque o desalojo exclusivamente para automóviles livianos, distribuidos en tres unidades en todo el tramo: **Campo 9 - Juan E. O'Leary - CDE**, con el objetivo de retirar cualquier tipo de vehículos fuera de la calzada y mantener la circulación por la ruta.

El CCO se mantendrá en comunicación permanente vía celular o por línea baja, para garantizar el servicio de asistencia con grúas dentro del tramo concesionado y el goce del beneficio para el usuario de NO cobro de los primeros diez kilómetros. Así, los usuarios podrán dejar su vehículo en un lugar seguro para estacionarlo o repararlo.

**ii) Grúas para vehículos pesados:** Serán vehículos equipados para realizar servicios de remolque o desalojo exclusivamente para vehículos de gran porte, y se encontrarán distribuidos en dos lugares para dicho trabajo, uno en CDE y el otro en la Ciudad de Caaguazú. Con esta medida se busca atender problemas con cualquier equipo de alto porte de manera a mantener la circulación por la ruta.

El CCO se mantendrá en comunicación vía celular o línea baja para garantizar el servicio de las Grúas. El beneficio para este tipo de usuario será igual al de los vehículos livianos.

De acuerdo a la base de datos de la actual Concesionaria, durante los últimos cinco años los usuarios recibieron asistencia con la siguiente frecuencia:

**Asistencia con Móvil de inspección:**

- **Año 2017 = 3.600 servicios**
- **Año 2018 = 3.312 servicios**
- **Año 2019 = 3.120 servicios**
- **Año 2020 = 2.801 servicios**
- **Año 2021 = 3.643 servicios**

Así, el promedio mensual es de servicios de asistencia al usuario asciende a **304**ocurrencias.

**3) Asistencia con Ambulancias:** La Empresa providenciará unidades equipadas con Terapia intermedia, así como personal compuesto por profesionales capacitados para dicha tarea. Las ambulancias se encontrarán distribuidas en forma estratégica dentro del tramo, de manera a llegar al lugar del accidente en el menor tiempo posible. Dichas ubicaciones se estiman en las proximidades del Km. 200 - Pastoreo, en las proximidades del Km. 260 - Juan L. Mallorquín y en las proximidades de Ciudad del Este.

Cabe destacar que el objetivo de estas ubicaciones es la de trasladar a posibles heridos a los Centros hospitalarios más cercanos.

Teniendo en cuenta la base de datos de la Concesionaria, en los últimos cinco años los usuarios recibieron asistencia con la siguiente frecuencia:

### **Asistencia con Ambulancias:**

- **Año 2017 = 348 servicios**
- **Año 2018 = 384 servicios**
- **Año 2019 = 336 servicios**
- **Año 2020 = 250 servicios**
- **Año 2021 = 469 servicios**

Así, el promedio mensual es de servicios de asistencia de ambulancias equivale a **39** ocurrencias.

Para entender la importancia del **SERVICIO AL USUARIO con el recurso de las AMBULANCIAS**, a continuación presentan estadísticas detalladas del tipo de ocurrencias atendidas:

**1) HERIDOS:** Por medio de las Ambulancias son derivados a los Centros de asistencia Médica más cercanos para su atención.

El promedio mensual es de **28 servicios** de asistencia a heridos.

**2) FALLECIDOS:** Cuando se registran víctimas fatales, el procedimiento es llamar a las Autoridades pertinentes, ya sean Policías, Fiscales o Médicos Forenses.

En los últimos tres años, los usuarios recibieron asistencia para este tipo de casos, con la siguiente frecuencia:

- **Año 2016 = 34 servicios**
- **Año 2017 = 14 servicios**
- **Año 2018 = 24 servicios**
- **Año 2019 = 26 servicios**
- **Año 2020 = 10 servicios**
- **Año 2021 = 27 servicios**

El promedio mensual para este tipo de ocurrencias es de **2 servicios**.

## Costos de Inversión

El costo proyectado para las inversiones relativas a las obras de duplicación y conservación fue definido de acuerdo a las especificaciones de ingeniería del proyecto y la experiencia de la Concesionaria en la ejecución del contrato vigente para la Ruta N° VII.

Específicamente, los costos de conservación e inversión durante el horizonte de la Concesión ascienden a Gs 1.041.328 Millones de junio de 2016 (USD 234,12 Millones), de los cuales 48% equivalen a las Obras de Duplicación y 52% a Obras de Conservación.

## PRESUPUESTO DE OBRAS DE CONSERVACIÓN

Para el cálculo de los costos totales de conservación, se clasificaron las obras en cuatro grupos, tomando como criterio los requerimientos por tipo de tramo de la Concesión. Así, teniendo en cuenta la vida útil media de la infraestructura, se aplicaron los costos tipificados a cada modelo de tramo para obtener el monto total.

### PRESUPUESTO GENERAL DE OBRAS DE CONSERVACIÓN MM PYG de Junio de 2014

DESCRIPCION OBRAS	Pr. Inic. Km	Pr. Fin Km	MONTOS PARCIAL MM PYG	AÑO OBRA	MONTO TOTAL MM PYG
CONSERVACION CALZ. DUPLIC. NUEVA	183	296	18.861.013	11	186.941.016
			18.861.013	19	
			18.861.013	27	
			18.861.013	35	
CONSERVACION CALZ. SIMPLE EXISTENTE	183	236	8.846.316	13	
			8.846.316	21	
			8.846.316	29	
			8.846.316	36/37	
CONSERVACION CALZ. SIMPLE EXISTENTE	236	296	10.014.697	12	
			10.014.697	20	
			10.014.697	28	
			10.014.697	36	
CONSERVACION CALZ. DUPLIC. EXIST. ASC	296	323	4.506.614	14	
			4.506.614	22	
			4.506.614	30	
			4.506.614	36/37	
CONSERVACION CALZ. DUPLIC. EXIST. DES.	296	323	4.506.614	14	
			4.506.614	22	
			4.506.614	30	
			4.506.614	36/37	

DESCRIPCIÓN	Km. Inicio	Km. Final	Año Obra	Valor
Conservación - Calzada Nueva	183	296	14 y 15 25 y 26	95.214 95.214
Conservación - Calzada Simple Existente (T1)	183	236	9	44.658
			18	44.658
			27	44.658
Conservación - Calzada Simple Existente (T2)	236	296	10	50.556
			19	50.556
			28	50.556
Conservación - Calzada Duplicada Existente As.	296	323	11	11.376
			20	11.376
			29	11.376
Conservación - Calzada Duplicada Existente Des.	296	323	11	11.376
			20	11.376
			29	11.376
<b>TOTAL CONSERVACIÓN</b>				<b>544.325</b>

Fuente: TAPE PORÃ S.A.

Como se observa en el cuadro anterior, los costos totales presupuestados para obras de conservación durante el periodo completo de la Concesión ascienden a PYG 544.325 Millones de Junio de 2014 (USD 122,38 Millones).

En este sentido, 35% del monto total corresponde a obras en la nueva calzada, 25% a obras en la calzada simple existente tipo 1, 28% a obras en la calzada simple existente tipo 2 y el 13% restante a obras en la calzada duplicada existente.

A continuación, se presenta el presupuesto y cantidades detalladas para cada tipo de tramo definido, incluyendo IVA.

#### PRESUPUESTO OBRAS DE CONSERVACIÓN KM 183 – KM 296 CALZADA NUEVA - MM PYG de Junio de 2014

DESCRIPCIÓN	UN	CANTIDADES	VALOR TOTAL
Terraplenes	m3	37.290	1.484
Riego de liga	m3	597	3.143
Concreto asfáltico para carpeta	m3	43.505	57.264
Fresado de pavimento asfáltico	ton	65.258	5.345
Bacheo Asfáltico	ton	4.664	3.275
Sellado de fisuras con asfalto modificado	ml	124.300	1.454
Microrevestimiento asfáltico en frio	m2	435.050	8.144
Señalización vertical	m2	746	1.615
Señalización horizontal	ml	55.935	3.927
Tachas reflectivas	Un	10.358	909
<b>SUBTOTAL</b>			<b>86.558</b>
<b>IVA</b>			<b>8.656</b>
<b>VALOR TOTAL</b>			<b>95.214</b>

Fuente: TAPE PORÃ S.A.

**PRESUPUESTO OBRAS DE CONSERVACIÓN KM 183 – KM 236 CALZADA  
EXISTENTE - MM PYG de Junio de 2014**

DESCRIPCIÓN	UN	CANTIDADES	VALOR TOTAL
Terraplenes	m3	17.490	696
Riego de liga	m3	280	1.474
Concreto asfáltico para carpeta	m3	20.405	26.858
Fresado de pavimento asfáltico	ton	30.608	2.507
Bacheo Asfáltico	ton	2.188	1.536
Sellado de fisuras con asfalto modificado	ml	58.300	682
Microrevestimiento asfáltico en frío	m2	204.050	3.820
Señalización vertical	m2	350	758
Señalización horizontal	ml	26.235	1.842
Tachas reflectivas	Un	4.858	426
<b>SUBTOTAL</b>			<b>40.598</b>
<b>IVA</b>			<b>4.060</b>
<b>VALOR TOTAL</b>			<b>44.658</b>

Fuente: TAPE PORÁ S.A.

**PRESUPUESTO OBRAS DE CONSERVACIÓN KM 236 – KM 296 CALZADA EXISTENTE  
- MM PYG de Junio de 2014**

DESCRIPCIÓN	UN	CANTIDADES	VALOR TOTAL
Terraplenes	m3	19.800,00	788
Riego de liga	m3	317,00	1.669
Concreto asfáltico para carpeta	m3	23.100,00	30.405
Fresado de pavimento asfáltico	ton	34.650,00	2.838
Bacheo Asfáltico	ton	2.477,00	1.739
Sellado de fisuras con asfalto modificado	ml	66.000,00	772
Microrevestimiento asfáltico en frío	m2	231.000,00	4.324
Señalización vertical	m2	396,00	857
Señalización horizontal	ml	29.700,00	2.085
Tachas reflectivas	Un	5.500,00	482,63
<b>SUBTOTAL</b>			<b>45.960</b>
<b>IVA</b>			<b>4.596</b>
<b>VALOR TOTAL</b>			<b>50.556</b>

Fuente: TAPE PORÁ S.A.

**PRESUPUESTO OBRAS DE CONSERVACIÓN KM 296 – KM 323  
MM PYG de Junio de 2014**

DESCRIPCIÓN	UN	CANTIDADES	VALOR TOTAL
Terraplenes	m3	8.910	354
Riego de liga	m3	143	753
Concreto asfáltico para carpeta	m3	10.395	13.682
Fresado de pavimento asfáltico	ton	15.593	1.277
Bacheo Asfáltico	ton	1.114	782
Sellado de fisuras con asfalto modificado	ml	29.700	347
Microrevestimiento asfáltico en frio	m2	103.950	1.946
Señalización vertical	m2	178	385
Señalización horizontal	ml	13.365	938
Tachas reflectivas	Un	2.475	217
<b>SUBTOTAL</b>			<b>20.683</b>
<b>IVA</b>			<b>2.068</b>
<b>VALOR TOTAL</b>			<b>22.751</b>

Fuente: TAPE PORÁ S.A.

*Cabe señalar que el costo tipificado para el intervalo KM 296 - KM 323 de PYG 22.751 Millones de Junio de 2014, equivale al monto para los tramos ascendentes y descendentes, razón por la cual se aplica el 50% de este valor al momento de calcular el presupuesto total.*

**Costos de Operación, Explotación y Administración**

De acuerdo a la experiencia de TAPE PORÁ, con la Concesión vigente en la Ruta Internacional N° VII, se estima que los costos anuales de administración, operación y explotación ascienden a **Gs. 54.697 Millones para todo el ejercicio 2022**, incluyendo la tasa de fiscalización del MOPC de Gs 3.625 millones.

**COSTOS ANUALES DE OPERACIÓN, ADMINISTRACIÓN Y EXPLOTACIÓN- MM Gs**

DESCRIPCION	ANUAL
ADMINISTRATIVO	15.100
EXPLOTACION	3.451
ESTACION DE PEAJE	11.325
ESTACION DE PESAJE	841
MANTENIMIENTOS RUTINARIOS	17.300
TASA DE FISCALIZACION MOPC	3.625
<b>TOTAL ADMINISTRATIVOS, OPERATIVOS Y EXPLOTACION</b>	<b>54.697</b>

Fuente: TAPE PORÁ S.A.

En relación a la composición de los costos de administración, operación y explotación, 39% corresponden a mantenimientos rutinarios, 27% a costos administrativos, 23% a la operación de las estaciones de Peajes, 7% a costos de explotación y 2% al funcionamiento de las estaciones de Pesajes.

En este sentido, en las cuatro subsecciones siguientes se detalla los componentes de cada uno de los ítems de costos de la categoría bajo análisis.

## ADMINISTRATIVOS

Los costos administrativos anuales presupuestados, equivalen a Gs 15.100,2 millones para el ejercicio 2022, donde las partidas más destacadas son los salarios a personal de la empresa (42%), honorarios profesionales (16%) y costos relacionados a vehículos.

### COSTOS ADMINISTRATIVOS ANUALES - MM PYG 2022

DESCRIPCION	VALOR TOTAL
SALARIOS	6.305,17
HONORARIOS PROFESIONALES	2.377,83
SERVICIOS PUBLICOS	857,04
LIMPIEZA, IMPRENTA, LIBRERÍA	1.632,18
OFICINAS ADMINISTRATIVAS	138,80
VEHICULOS	2.268,30
SEGUROS VARIOS	448,51
VARIOS	1.072,18
<b>TOTAL GASTOS ADMINISTRATIVOS</b>	<b>15.100,00</b>

Fuente: TAPE PORÃ S.A.

Los principales supuestos para el cálculo de los costos del cuadro anterior son:

- El monto total de salarios corresponde a una planta de 39 empleados.
- El valor de servicios públicos incluye: energía, saneamiento, telefonía e internet.
- El rubro imprenta, librería y limpieza está compuesto por costos de insumos, publicidad y mantenimiento.
- La categoría vehículos equivale a la sumatoria de costos de combustibles, lubricantes, mantenimiento y seguro (rodado).

## Explotación

Los costos anuales estimados por concepto de Explotación de la Concesión son de Gs 3.451 Millones para el ejercicio 2022, donde las partidas con mayor participación en el total corresponden a costos de mantenimiento varios (29%), ambulancias (28%) e inspección de tráfico (21%).

### COSTOS DE EXPLOTACIÓN (MM PYG de Enero de 2022)

DESCRIPCION	ANUAL
AMBULANCIAS	859
GRUAS	296
INSPECCION DE TRAFICO	976
MANTENIMIENTO DE VEHICULOS DE FISCALIZACION-MOPC	315
MANTENIMIENTO DE EDIFICIOS DE FISCALIZACION	32
MANTENIMIENTOS VARIOS	902
ALQUILERES DE INMUEBLES	70
<b>TOTAL EXPLOTACION</b>	<b>3.451</b>

Fuente: TAPE PORÃ S.A.



Los principales supuestos para el cálculo de los ítems de costos anteriores son:

Monto de inspección de tráfico y mantenimiento de vehículos de fiscalización del MOPC está compuesto por los costos de combustibles, lubricantes, reparaciones, mantenimiento y seguros.

### Operación de Peajes y Pesajes

- Los recursos anuales presupuestados para una adecuada operación de las estaciones de Peajes y Pesajes ascienden a Gs 10.371 Millones para el ejercicio 2020, donde Gs 9.682 de Millones corresponden a las estaciones de Peajes (93%) y Gs 689 Millones al personal de las estaciones de Pesajes (7%).

### COSTOS ANUALES DE ESTACIONES DE PEAJES Y PESAJES

DESCRIPCION	VALOR TOTAL
SALARIOS	7.710,18
MANTENIMIENTOS	970,40
TRANSPORTE DE VALORES	338,90
SERVICIOS DE VIGILANCIA	1.741,80
GASTOS DE IMPRENTA	69,68
INSUMOS VARIOS	279,50
ALQUILER DE RODADOS	105,34
CORREO	109,20
<b>TOTAL ESTACIONES DE PEAJE</b>	<b>11.325,00</b>
SALARIOS ESTACIONES DE PESAJE	841,00
<b>TOTAL ESTACIONES DE PEAJE Y PESAJE</b>	<b>12.166,00</b>

Fuente: TAPE PORÃ S.A.

Los rubros más destacados en los costos de estaciones de Peajes son los salarios (68%) y el servicio de vigilancia (15%), mientras que los costos de Pesajes corresponden en su totalidad al costo del personal de las estaciones.

En este sentido, los supuestos principales para la definición de los componentes de la tabla anterior son los siguientes:

- Ítem de salarios tiene implícito una planta de 115 trabajadores.

### CONSERVACIÓN RUTINARIA

El costo anual presupuestado para actividades rutinarias de conservación es de Gs. 17.300 Millones para el ejercicio 2022, dentro de las cuales, la mayor participación corresponde a los mantenimientos rutinarios (76%) y salarios (18%).

**COSTOS OPERATIVOS, ADMINISTRATIVOS Y DE EXPLOTACIÓN  
(MM PYG de Enero de 2020)**

<b>DESCRIPCION</b>	<b>VALOR TOTAL</b>
SALARIOS	3.106,70
ALQUILERES MOVILES	281,90
COMBUISTIBLES Y LUBRICANTES	141,39
MANETNIMIENTOS RUTINARIOS	13.127,18
ALQUILER INMUEBLES	242,33
MANTENIMIENTO SISTEMA ILUMINACION	400,51
<b>TOTAL CONSERVACION DE RUTINA Y TECNICA</b>	<b>17.300,00</b>

Fuente: TAPE PORÃ

Los principales supuestos en la definición de los componentes de esta categoría de costos son:

- El monto de salarios corresponde a una planta de 30 empleados.
- El ítem mantenimiento rutinario corresponde a actividades de mantenimiento horizontal y vertical, bacheo, perfilado de banquetas, sellado de fisuras, corte de pasto, reparación de barandas, limpieza de caminos, limpieza de alcantarillas, entre otros.

**COSTOS IMPOSITIVOS.**

A pesar que conceptualmente el flujo de caja libre está compuesto por las entradas y salidas de recursos financieros de naturaleza operacional, para estimar de manera precisa la carga tributaria de un proyecto, se requiere incluir el efecto de la depreciación en el cálculo de los impuestos estimados con base en las utilidades.

En este sentido, la utilidad imponible es determinada mediante la aplicación de la siguiente fórmula:

$$Ut_t = Ing.Op_t - Cost.Op_t - Dep_t$$

Dónde:

- Ut* : Utilidad Operativa en el año t.
- Ing.Op* : Ingresos Operativos en año t.
- Cost.Op* : Costos operativos en el año t.
- Dep* : Depreciación anual.
- t : Año.

Así, una vez calculada la utilidad sujeta a impuestos, le es aplicada una carga impositiva por concepto de renta – definida por ley – de 10%, durante el periodo operativo de la Concesión.

**Base de Cálculo estimado de los costos**

La base de cálculo para los costos estimados por la Concesionaria, se realizaron en base a la experiencia de 22 años de la empresa, y en relación a los acuerdos firmados tanto en el Contrato de Concesión, y las diferentes ADDENDAS.

Los costos de los diferentes insumos para las obras físicas, se encuadran dentro de los parámetros utilizados por el Poder Concedente (MOPC), para obras similares realizadas por el Ente. Todos los precios de estos items pueden ser corroborados en la revista de la industria de la Construcción en el Paraguay.

Por su parte, la contratación de servicios delegados, se toma en base a los requisitos exigidos por la autoridad Concedente, la experiencia de la Concesionaria para ofrecer dichos servicios a sus usuarios y la consulta a las empresas tercerizadas para la provisión de dichos servicios.

Los cálculos de los costos para los años siguientes, se realizan deflactando los mismos por el IPC esperado de largo plazo, definido por el propio Banco Central del Paraguay, como meta de inflación de largo plazo, del 4% anual.

### **Demanda Esperada**

Con el fin de reducir el impacto del proyecto en cuestión en el valor de los Peajes a cobrar, así como de mantener los actuales niveles de accesibilidad, sin afectar la viabilidad Económica-Financiera y cumpliendo con la normatividad definida en la materia, se seleccionó un periodo de concesión de 30 años (2015 – 2044).

Los métodos a utilizar en la proyección de la demanda, varían de acuerdo a factores como la fase de predicción, plan de tráfico, tipo de unidades, entre otros. Para el presente caso, teniendo en cuenta que el objetivo del proyecto es la duplicación de la vía ya existente, se estimó el volumen de tráfico esperado aplicando un método de progresión lineal, tomando como referencia el comportamiento histórico del tránsito medio diario (TMDA).

Además del crecimiento económico propio del país, la estructura de la producción económica, afectada en la zona de influencia de la ruta, condiciona la evolución del crecimiento y tipo de flujo vehicular que registra la ruta.

Departamentos	Superficies				
	2.017-2.018		2.018-2.019		Diferencias
	Hectáreas	%	Hectáreas	%	Hectáreas
01 CONCEPCION	31.182	0,89	25.146	0,71	-6.036
02 SAN PEDRO	367.660	10,47	319.701	9,02	-47.959
04 GUAIRA	17.664	0,50	17.864	0,50	200
05 CAAGUAZU	419.589	11,95	427.338	12,06	7.749
06 CAAZAPA	187.391	5,34	210.317	5,93	22.926
07 ITAPUA	692.469	19,72	768.906	21,69	76.437
08 MISIONES	53.715	1,53	47.689	1,35	-6.026
09 PARAGUARI	634	0,02	306	0,01	-328
10 ALTO PARANA	905.959	25,80	949.400	26,79	43.441
13 AMAMBAY	200.184	5,70	137.246	3,87	-62.938
14 CANINDEYU	634.696	18,08	640.331	18,07	5.635
<b>Total Region Oriental del Paraguay</b>	<b>3.511.143</b>	<b>100,00</b>	<b>3.544.245</b>	<b>100,00</b>	<b>33.102</b>

Los cultivos del complejo soja (soja, maíz, trigo), se concentran en gran medida a orillas del río Paraná, en los Departamentos de Alto Paraná, Canindeyú, Itapúa y Caaguazú, pero el primer proceso industrial de dicha actividad, se concentra, en gran medida en el Departamento de Alto Paraná



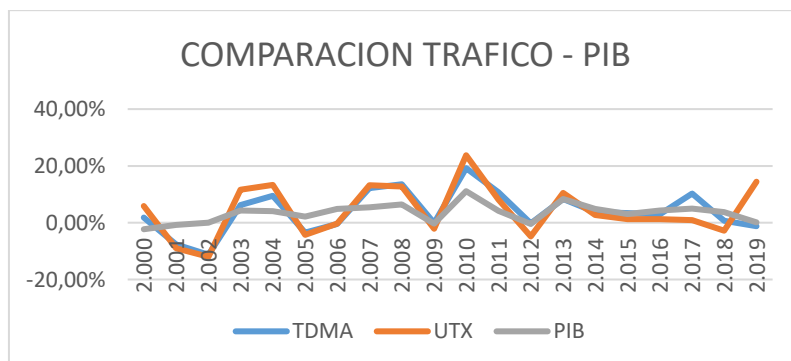
Los métodos a utilizar en la proyección de la demanda, varían de acuerdo a factores como la fase de predicción, plan de tráfico, tipo de unidades, entre otros. Para el presente caso, teniendo en cuenta que el objetivo del proyecto es la duplicación de la vía ya existente, se estimó el volumen de tráfico esperado aplicando un método de progresión lineal, tomando como referencia el comportamiento histórico del tránsito medio diario (TMDA).

A pesar que el periodo de concesión inicia en el 2016, se utiliza el TMDA esperado para el 2019 como año base, ajustado con parámetros de volumen de tráfico por Peaje y tipo de vehículos.

La proyección de la demanda para el periodo 2019-2044 presenta una tasa de crecimiento anual de 2,5% , expresada en términos lineales.

Esta proyección de crecimiento anual del tráfico, es altamente conservadora, teniendo en cuenta la relación intrínseca muy directa entre actividad económica, medida por variación del PIB, y el tráfico vehicular, en la que crecimiento anual del tráfico, suele exceder al crecimiento del PIB en aproximadamente 1%.

***Esta relación establece, que la base de proyección del Tráfico Medio Diario Anual (TMDA), estima un crecimiento del PIB en promedio de tan sólo un 1,8% anual, la mitad del promedio de crecimiento registrado en los últimos 15 años, y menos del 40% del potencial de crecimiento del PIB de largo plazo.***



Así, se espera que el Tráfico Medio Diario Anual (TMDA) en el año 2033 alcance los 26.702 Vehículos/Día, partiendo en el año 1 de unos 20.000 Vehículos /Día, de los cuales, 64% corresponde al Peaje de Minga Guazú y 36% al Peaje de Pastoreo.

En relación a los ingresos esperados para los próximos años, utilizamos el concepto de las Utequis (UTXs), que consiste en la unidad técnica equivalente, que es un concepto diferente al tránsito pasante (TDMA), ya que hay criterios de excepción por ejemplo para el tráfico de inmediaciones de las plazas de peajes, que están exceptuados del pago del peaje, o los descuentos concedidos por compra de abonos, para flotas de vehículos, etc.

Las tarifas de peaje, se van reajustando de acuerdo al crecimiento de la inflación de largo plazo prevista por el BCP (4%), pero con un rezago de 1 año para la actualización en la tarifa, de acuerdo a la experiencia de los últimos 20 años de operación.

Mes/Año	Pastoreo		Minga Guazu		Ambas	
	Transito (TDMA)	Utequis	Transito (TDMA)	Utequis	Transito	Utequis
ene-20	10.546	11.969	13.028	15.660	23.574	27.629
feb-20	8.114	13.173	12.368	16.637	20.482	29.810
mar-20	5.081	8.459	7.525	10.256	12.606	18.715
abr-20	2.634	6.240	2.837	4.590	5.471	10.830
may-20	4.208	7.841	5.537	8.007	9.745	15.847
jun-20	5.328	9.643	7.439	10.550	12.767	20.193
jul-20	5.839	10.076	8.154	13.238	13.993	23.314
<b>Promedio</b>	<b>8.830</b>	<b>11.540</b>	<b>11.078</b>	<b>13.072</b>	<b>19.908</b>	<b>24.612</b>
2021	9.929	12.754	12.404	14.725	22.333	27.479
2022	10.078	13.278	12.590	15.329	22.668	28.607
2023	10.229	13.477	12.779	15.559	23.008	29.036
2024	10.382	13.679	12.971	15.793	23.353	29.472
2025	10.538	13.884	13.166	16.030	23.704	29.914
2026	10.696	14.092	13.363	16.270	24.059	30.362
2027	10.857	14.304	13.563	16.514	24.420	30.818
2028	11.020	14.518	13.767	16.762	24.786	31.280
2029	11.185	14.736	13.973	17.013	25.158	31.749
2030	11.353	14.957	14.183	17.268	25.536	32.225
2031	11.523	15.181	14.396	17.527	25.919	32.709
2032	11.696	15.409	14.612	17.790	26.307	33.200
2033	11.871	15.640	14.831	18.057	26.702	33.697
	<i>Realizado.</i>					
	<i>Efecto cuarentena Covid 19.</i>					

Para el año 2020, se esperaba, de acuerdo a la proyección establecida, un tránsito promedio de 19.908 vehículos diarios, o 24.612 UTXs. Sin embargo, por las restricciones impuestas por la cuarentena de la Pandemia COVID -19, en el año 2020 sólo se alcanzó a 21.659 UTXs promedio.

De acuerdo a las proyecciones pre-pandemia, para el 2021 se estimaba alcanzar a las 24.479 UTs, pero gracias a una rápida recuperación del tráfico, aún con restricciones parciales a la

circulación, el resultado del 2021 reflejó un incremento a 26.210 UTxs, promedio un 7% por encima de lo proyectado.

Para el año 2022, esperamos tener un año relativamente bueno, pese a la caída del sector agrícola, por efecto de la sequía, que implica una caída de unas 6.000.000 de toneladas de granos, cuyo transporte en algún momento utilizarían la Ruta 2.

Esta caída, está siendo compensada por un incremento de vehículos particulares (efecto de la duplicación de la vía y el tramo Concesionado de Rutas del Este) y transporte relacionados a la paulatina recuperación comercial de Ciudad del Este. Estos datos se observan en la incidencia de las categorías 1 y 3 de tráfico vehicular, en relación al total de UTX.

En efecto, la recaudación del mes de Enero de 2022 fue de Gs. Gs 13.239.083.700, frente a los Gs. 10.700 Millones del año 2021 (26% de incremento), con un tráfico de 24.831 UTX, y 23.652 vehículos promedio, 0,67% y 24,4% de incremento en relación al año anterior.

Esto significa, que pese al menor tráfico de transporte pesado, se ha compensado por el fuerte incremento de vehículos particulares.

En efecto, la relación de UTX/Vehiculos, en los últimos 20 años, en promedio fue del 1,45, por la fuerte influencia de vehículos pesados. Para el mes de enero /2022, dicha relación cayó al 1,05.

Por otra parte el rebalanceo de las tarifas básicas de peaje, que se incrementaron de 14.000 por Unidad Básica a 15.000 Gs. Por unidad Básica, permiten alcanzar un nivel de recaudación sólido, aún en un año complicado en materia de transporte de productos.

Sin embargo, un efecto externo-la invasión de Rusia a Ucrania, ha repercutivo en un incremento muy fuerte de los precios internacionales del Petróleo e insumos agrícolas, por lo que se espera un efecto negativo en la recuperación que se venía observando los primeros meses del año. Por ello se optó por un escenario de descenso del tráfico para el 2022 en torno al 7% a partir del mes de marzo.

Ello implica también que para el año 2023, si se consolida la recuperación del sector agrícola, se espera un fuerte incremento del tránsito de vehículos pesados (y de la recaudación), para dicho año. Además para el año 2023, se prevé un nuevo incremento de las tarifas, ya acordado con el Poder Concedente de Gs. 1.000.

### i. Evolución del Año 2021 y lo que va del 2022

Mes/Año	Pastoreo				Minga Guazu				Ambas				Cotización USD	Ingresos en USD
	Transito	Utequis	Tarifa	Gs	Transito	Utequis	Tarifa	Gs	Transito	Utequis	Tarifa/Promedio	Gs		
ene-21	7.433	10.015	14.000	4.346.535.300	11.574	14.650	14.000	6.358.273.600	19.007	24.665	14.000	10.704.808.900	6.903	1.550.747
feb-21	7.539	10.978	14.000	4.303.367.000	11.750	15.142	14.000	5.935.745.200	19.289	26.120	14.000	10.239.112.200	6.728	1.521.866
mar-21	7.020	12.233	14.000	5.309.026.800	10.209	14.411	14.000	6.254.488.400	17.229	26.644	14.000	11.563.515.200	6.552	1.764.883
abr-21	6.543	10.919	14.000	4.585.980.789	9.831	13.250	14.000	5.565.150.689	16.374	24.169	14.000	10.151.131.478	6.419	1.581.419
may-21	7.265	11.282	14.000	4.896.297.414	10.974	14.374	14.000	6.238.426.714	18.239	25.656	14.000	11.134.724.128	6.715	1.658.187
jun-21	7.078	11.068	14.000	4.648.531.600	10.814	14.268	14.000	5.992.369.123	17.892	25.335	14.000	10.640.900.723	6.753	1.575.729
jul-21	7.487	11.279	14.000	4.895.008.500	11.451	14.316	14.000	6.213.148.500	18.938	25.595	14.000	11.108.157.000	6.856	1.620.210
ago-21	7.159	9.818	14.000	4.261.065.300	11.364	13.718	14.000	5.953.421.750	18.523	23.536	14.000	10.214.487.050	6.933	1.473.314
sep-21	10.190	11.613	14.000	4.877.575.800	12.332	16.004	14.000	6.721.484.950	22.522	27.617	14.000	11.599.060.750	6.904	1.680.049
oct-21	10.190	11.270	14.000	4.891.224.800	12.332	15.993	14.000	6.940.769.900	22.522	27.263	14.000	11.831.994.700	6.912	1.711.805
nov-21	7.905	11.229	14.000	4.716.136.958	12.835	16.716	14.000	7.020.885.458	20.740	27.945	14.000	11.737.022.416	6.860	1.710.936
dic-21	9.291	12.024	14.000	5.218.523.686	14.737	17.947	14.000	7.788.849.000	24.028	29.971	14.000	13.007.372.686	6.820	1.907.239
Promedio	7.925	11.144	14.000	56.949.273.947	11.684	15.066	14.000	76.983.013.284	19.609	26.210	14.000	133.932.287.231	6.780	19.756.385

Mes/Año	Pastoreo				Minga Guazu				Ambas				Cotización USD	Ingresos en USD
	Transito	Utequis	Tarifa	Gs	Transito	Utequis	Tarifa	Gs	Transito	Utequis	Tarifa/Promedio	Gs		
ene-22	8.835	12.548	15.000	5.834.680.925	12.951	15.923	15.000	7.404.402.775	21.786	28.471	15.000	13.239.083.700	6.988	1.894.545
feb-22	8.502	12.397	15.000	3.533.021.500	12.956	16.379	15.000	4.668.051.150	21.458	28.776	15.000	8.201.072.650	6.903	1.188.045

A partir del año 2023, se estima un crecimiento del tráfico vehicular, medido por UTX, del 3% anual, significativamente inferior al crecimiento medio del 5,25% de la misma variable, observada en los últimos 12 años:

De acuerdo a los datos obtenidos desde el comienzo de la Concesión (1999), el crecimiento de las UTX de Tape Pora, registró un comportamiento de 1% por arriba del crecimiento medio del PIB del país. Este supuesto implica que la estimación de la empresa ubica un crecimiento medio del 2% del PIB del país a largo plazo, la mitad de lo observado en el último decenio.

<b>% Crecimiento</b>		
<b>Años</b>	<b>Pastoreo</b>	<b>Minga Guazu</b>
2.010	28,40%	20,85%
2.011	7,85%	8,30%
2.012	-5,79%	-4,13%
2.013	11,74%	9,59%
2.014	4,92%	1,34%
2.015	1,49%	0,87%
2.016	0,01%	2,07%
2.017	12,30%	7,17%
2.018	1,73%	0,30%
2.019	-2,52%	-3,05%
2.020	-7,49%	-18,82%
2.021	13,93%	26,83%
	5,55%	4,28%

Asimismo se espera que luego de un álgido escenario de subida de precios para el 2022, producto de los paquetes de ayuda fiscal por el COVID, y un año político, la inflación para el período no será menor al 7,5%, por lo que se espera un nuevo rebalanceo de las tarifas para fin del año, a Gs. 16.000 Monto ya acordado con el MOPC. (6%).

A Partir del 2023, se espera una vuelta a los estándares naturales establecidos por el BCP de Inflation targeting, por lo que los rebalanceos tarifarios se harían cada dos años, y en un porcentaje cada vez menor.

Con dichos supuestos, se establece la proyección del Flujo de Caja, escenario Base (conservador), que se puede observar más abajo:

Año	Pastoreo			Minga Guazu			AMBAS		
	Utequis	Tarifa	Gs	Utequis	Tarifa	Gs	Utequis	Tarifa	Gs
2022	11.353	15.000	62.286.794.719	15.263	15.000	84.077.152.824	26.616	15.000	146.363.947.543
2023	11.298	16.000	66.115.153.809	15.338	16.000	90.119.770.961	26.635	16.000	156.234.924.771
2024	11.580	16.000	67.768.032.654	15.798	16.000	92.823.364.090	27.378	16.000	160.591.396.745
2025	11.870	17.000	73.803.623.063	16.272	17.000	101.583.569.076	28.141	17.000	175.387.192.139
2026	12.166	17.000	75.648.713.639	16.760	17.000	104.631.076.149	28.926	17.000	180.279.789.788
2027	12.471	17.000	77.539.931.480	17.263	17.000	107.770.008.433	29.733	17.000	185.309.939.913
2028	12.782	18.000	84.153.631.518	17.781	18.000	117.532.703.315	30.563	18.000	201.686.334.833
2029	13.102	18.000	86.257.472.306	18.314	18.000	121.058.684.414	31.416	18.000	207.316.156.720
2030	13.429	19.000	93.325.792.954	18.863	19.000	131.617.691.888	32.293	19.000	224.943.484.841
2031	13.765	19.000	95.658.937.777	19.429	19.000	135.566.222.645	33.194	19.000	231.225.160.422
2032	14.109	20.000	103.210.959.181	20.012	20.000	146.982.325.604	34.121	20.000	250.193.284.785
2033	14.462	20.000	105.791.233.160	20.612	20.000	151.391.795.372	35.074	20.000	257.183.028.533

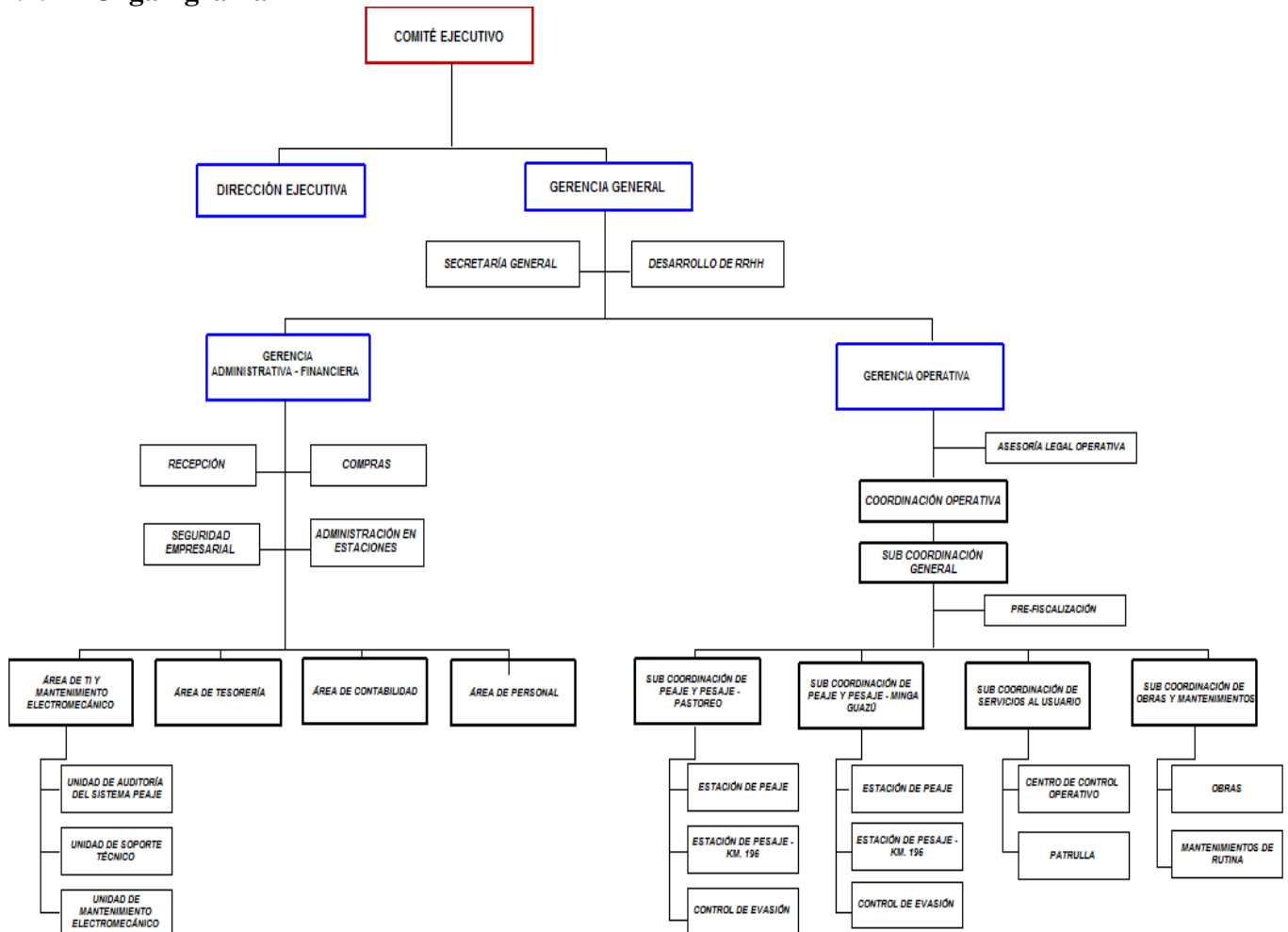


## Proyección Estados de Resultados

PROYECCION DE ESTADOS DE RESULTADOS TAPE PORA													
En Millones de Gs.													
		2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
<b>INGRESOS</b>		<b>134.523</b>	<b>157.658</b>	<b>162.489</b>	<b>177.898</b>	<b>183.359</b>	<b>188.993</b>	<b>206.226</b>	<b>212.575</b>	<b>231.262</b>	<b>237.711</b>	<b>257.909</b>	<b>265.875</b>
	Ingresos por Peaje	133.861	156.996	161.827	177.236	182.697	188.331	205.564	211.913	230.600	237.049	257.247	265.213
	Interes ganado	662	662	662	662	662	662	662	662	662	662	662	662
<b>EGRESOS</b>		<b>163.844</b>	<b>149.093</b>	<b>163.854</b>	<b>175.132</b>	<b>195.696</b>	<b>205.091</b>	<b>213.932</b>	<b>218.095</b>	<b>222.657</b>	<b>215.329</b>	<b>176.528</b>	<b>162.516</b>
	Operativos	86.225	63.763	66.415	79.187	87.085	90.913	94.909	99.082	103.429	107.966	112.703	117.648
	Gastos Bancarios (Fideicomiso)	452	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200
	Amortización Bonos (Intereses)	50.089	49.695	44.732	40.107	36.001	32.256	26.896	19.906	12.614	5.331	858	-
	Amortización Bonos (Capital)	14.070	20.985	37.395	34.514	44.215	52.078	58.712	63.577	67.384	57.507	19.340	-
	Amortización Bonos G6	1.575	5.450	5.166	5.166	5.166	5.166	5.166	5.166	5.166	5.166	1.295	-
	Depreciaciones	11.433	9.000	9.945	15.957	23.029	24.478	28.048	30.164	33.864	39.158	42.132	44.668
<b>RESULTADO IMPONIBLE</b>		<b>- 29.321</b>	<b>8.566</b>	<b>- 1.365</b>	<b>2.766</b>	<b>- 12.336</b>	<b>- 16.098</b>	<b>- 7.706</b>	<b>- 5.520</b>	<b>8.605</b>	<b>22.382</b>	<b>81.381</b>	<b>103.359</b>
	<i>Impuesto a la Renta</i>	-	<b>856,58</b>	-	<b>276,60</b>	-	-	-	-	<b>860,47</b>	<b>2.238,25</b>	<b>8.138,11</b>	<b>10.335,95</b>

## Estructura Organizacional

### 2.1. Organigrama



### 2.2. Directores y Altos Funcionarios (Curriculum Vitae)

#### Presidente:

- **Ing. Oscar A. Franco V.** (En Representación de Emprendimientos y Concesiones S.A.) Ingeniero Civil, Presidente de Benito Roggio S.A., Presidente de Cavalpa, con más de 30 años de experiencia en el sector de la Construcción.

#### Directores Titulares

- **Lic. Daniel Meza** (Representando a Constructora Acaray S.A.) Licenciado en Contabilidad y Administración de Empresas, Gerente Financiero de Ocho A S.A., 20 años de experiencia.
- **Lic. Gonzalo Zavala** (Representando a Tecnoedil S.A.) Lic. En Contabilidad, con más de 25 años de experiencia en la empresa Tecnoedil SA.
- **Ing. Oscar Bedoya** (Representando a Conempa SA) Ingeniero civil con más de 40 años de experiencias en diferentes empresas constructoras
- **Lic. Néstor Filártiga** (Representando a Emprendimientos y Concesiones S.A.) Lic. En Administración de Empresas. Presidente del Directorio de Emprendimientos & Concesiones S.A. desde 2010.
- **Ing. Ramon Jiménez Gaona** (Representando a Conempa SA) Posee estudios universitarios en la rama de Ingeniería Civil, con más de 35 años en construcciones civiles y viales.

#### **Directores Suplentes**

- **Ing. Genaro Ramon Burró** (Representando a Conempa SA.)
- **Ing. Luis Pettengill Vacca** (Representando a Ocho A S.A.)
- **Ing. Roque Ardissonne** (Representando a Tecnoedil S.A.)

#### **Síndico Titular**

**Sr. Umberto Duarte Carvalho**

#### **Síndico Suplente**

**C.P. Julio Cesar Aquino Zunini**

#### **Gerencia General**

**Lic. Ricardo Ruiz Díaz**

**Experiencia:** con experiencia anterior en los departamentos de contabilidad y Finanzas de Cóndor S.AC.I.

#### **Director Ejecutivo**

**Lic. Néstor Filártiga**

**Experiencia:** Lic. En Administración de Empresas. Presidente del Directorio de Emprendimientos & Concesiones S.A. desde 2010.

### **2.3. Remuneración y Bonificaciones a Directores y Altos Funcionarios (monto global, no individualizado)**

<b>CONCEPTO</b>	<b>Al 31.12 2021</b>
Remuneraciones de Administradores, directores, síndicos y Consejo de Vigilancia	3.297.564.580

### **2.4. Número de Empleados, Sindicatos**

La empresa cuenta con 48 empleados administrativos, la mayoría de ellos ubicados en la sede central de Asunción.

Además cuenta con 145 empleados operativos, quienes realizan sus tareas en la ruta concesionada, se dividen en cobradores, atención al cliente, servicios básicos y otros. La empresa no cuenta con sindicatos.

Con la duplicación de la calzada terminada, no se prevé más tareas que las actualmente previstas por la Concesionaria. El incremento de las labores de mantenimiento de la carretera se realiza por contrato con empresas de construcción, usualmente los sponsors de la empresa.

La mayor parte de los servicios encomendadas a la empresa por el Contrato de Concesión, son tercerizadas a empresas especializadas, así también los servicios de grúa y transportes, los servicios de ambulancias a la empresa EPEM, la comunicación con el usuario, a través de postes S.O.S. con la empresa Tigo, algunos servicios de limpieza y mantenimiento de la franja de dominio (corte de césped, recolección de basuras), a varias empresas a lo largo del tramo concesionado.

Se espera que la contratación de los servicios de estas empresas tercerizadas se vaya incrementando con el tiempo, dado que el Contrato de Concesión prevé un mínimo de standard de calidad del servicio al usuario de la ruta. Ello significará que la contratación de mano de obra de estas empresas, se irá incrementando en el tiempo en la misma proporción.

## Vinculaciones

### 3.1. Listas de las compañías vinculadas o afiliadas.

- Tape Porâ SAE, por definición del propio Contrato de Concesión y de sus Estatutos Sociales, no tiene participación en otras empresas.
- Tape Porâ SAE es una Sociedad Anónima cuyo accionistas son las siguientes empresas
  - CONEMPA S.A
  - TECNOEDIL S.A
  - EMPRENDIMIENTOS & CONCESIONES S.A.
  - CONSTRUCTORA ACARAY S.A.

### 3.2 Vinculación de directores y altos funcionarios en otras empresas (por acciones y por cargos)

<b>Presidente:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ing. Oscar Franco (en representación de Emprendimientos y Concesiones S.A.)</li> </ul>
<b>Directores Titulares:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Lic. Gonzalo Zavala (en representación de Tecnoedil S.A.)</li> <li>• Ing. Roque Ardissone (en representación de Tecnoedil S.A.)</li> <li>• Lic. Daniel Meza (en representación de Constructora Acaray)</li> <li>• Ing. Oscar Bedoya (Conempa S.A.)</li> </ul>
<b>Directores Suplentes:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ing. Genaro Ramón Burró (en representación de Conempa S.A.)</li> <li>• Lic. Nestor Filártiga (en representación de Emprendimientos y Concesiones S.A.)</li> <li>• Ing. Luis Pettengill Vacca (en representación de Constructora Acaray S.A.)</li> </ul>
<b>Síndico Titular:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sr. Umberto Duarte Carvallo</li> </ul>
<b>Síndico Suplente</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• C.P. Julio Cesar Aquino Zunini</li> </ul>
<b>Gerente General:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Lic. Ricardo Ruiz Diaz</li> </ul>

### 3.3 Obligaciones Financieras al 31/12/2021

	IMPORTE	IMPORTE TOTAL	VENCIMIENTO	GARANTÍA	SITUACIÓN
<b>CORRIENTE</b>		<b>23.731.244.960</b>			
<b>Comerciales</b>					
Proveedores locales		2.326.363.095	30 días	Sola firma	Cumplimientos a la fecha
<b>Deudas Consorciadas</b>		<b>4.279.742.248</b>			
Conempa S.A.	411.154.430			Sola firma	Por Certificados de Obras
Constructora Acaray	3.656.179.530			Sola firma	Por Certificados de Obras
Roggio S.A.	1.269.317			Sola firma	Por Certificados de Obras
Tecnoedil S.A.	19.529.880			Sola firma	Por Certificados de Obras
Ocho A S.A.	191.609.091				
Know How a Pagar		874.634.645			
Seguros a Pagar		39.635.392			
Anticipos de Clientes		1.863.047.700		Sola firma	Por ventas de tarjetas de Prepagos
Otros Pasivos - Deudas Sociales y Fiscales		832.740.152		Oblig. Fiscales/Retenciones/Cargas Sociales	A pagar en la primera quincena
Retencion Fondo de Garantía		805.435.913			
Impuestos a Pagar		0			
Otros Pasivos		0			
<b>Obligaciones Financieras</b>		<b>12.709.645.815</b>			
<b>Prestamos Bancarios</b>		<b>873.262.072</b>			
Sobregiro Bancario	873.262.072				
<b>BONOS TPSA</b>		<b>11.836.383.743</b>			
Bonos a Pagar G2	8.250.000.000		set-2033	Sola Firma	Cumplimiento a la fecha
Int. A Pagar Bonos G2	33.250.635.272				
Int. A Devengar Bonos G2	-31.744.746.675				
Bonos a Pagar G3	1.949.999.400		set-2033	Sola Firma	Cumplimiento a la fecha
Int. A Pagar Bonos G3	6.255.899.182				
Int. A Devengar Bonos G3	-6.153.211.650				
Bonos a Pagar G4	0		jun-2032	Sola Firma	Cumplimiento a la fecha
Int. A Pagar Bonos G4	7.169.589.039				
Int. A Devengar Bonos G4	-7.149.999.998				
Bonos a Pagar G5	0		set-2032	Sola Firma	Cumplimiento a la fecha
Int. A Pagar Bonos G5	1.508.219.179				
Int. A Devengar Bonos G5	-1.500.000.006				
<b>NO CORRIENTE</b>		<b>466.901.298.297</b>			
<b>Comerciales</b>					
Proveedores locales		721.297.697			
<b>Obligaciones Financieras</b>		<b>466.180.000.600</b>			
<b>Prestamos Bancarios</b>		<b>0</b>			
<b>BONOS TPSA</b>		<b>466.180.000.600</b>			
Bonos a Pagar TPSA G2	330.020.000.000		set-2033	Sola Firma	Cumplimiento a la fecha
Int.a Pagar Bonos G2	211.175.935.873				
Int.a Dev. Bonos G2	-211.175.935.873				
Bonos a Pagar TPSA G3	56.160.000.600		set-2033	Sola Firma	Cumplimiento a la fecha
Int.a Pagar Bonos G3	36.130.746.752				
Int.a Dev. Bonos G3	-36.130.746.752				
Bonos a Pagar TPSA G4	65.000.000.000		jun-2032	Sola Firma	Cumplimiento a la fecha
Int.a Pagar Bonos G4	46.891.564.718				
Int.a Dev. Bonos G4	-46.891.564.718				
Bonos a Pagar TPSA G5	15.000.000.000		set-2032	Sola Firma	Cumplimiento a la fecha
Int.a Pagar Bonos G5	12.889.726.035				
Int.a Dev. Bonos G5	-12.889.726.035				
Otros Pasivos		0		Sola firma	
		<b>490.632.543.257</b>			

### 3.4 Vinculación por contratos (proveedores y clientes) al 31/12/20211.

	IMPORTE	IMPORTE TOTAL	VENCIMIENTO	GARANTÍA	SITUACIÓN
<b>Comerciales</b>					
Proveedores locales		<b>2.326.363.095</b>	30 días	Sola firma	Cumplimientos a la fecha
<b>Deudas Consorciadas</b>		<b>4.279.742.248</b>			
Conempa S.A.	411.154.430			Sola firma	Por Certificados de Obras
Constructora Acaray	3.656.179.530			Sola firma	Por Certificados de Obras
Roggio S.A.	1.269.317			Sola firma	Por Certificados de Obras
Tecnoedil S.A.	19.529.880			Sola firma	Por Certificados de Obras
Ocho A S.A.	191.609.091				
Know How a Pagar		<b>874.634.645</b>			
Seguros a Pagar		<b>39.635.392</b>			
Anticipos de Clientes		<b>1.863.047.700</b>		Sola firma	Por ventas de tarjetas de Prepagos
Otros Pasivos - Deudas Sociales y Fiscales		<b>832.740.152</b>		Oblig. Fiscales	A pagar en la primera quincena
Retencion Fondo de Garantía		<b>805.435.913</b>			
Impuestos a Pagar		<b>0</b>			
Otros Pasivos		<b>0</b>			

## Información Económica-Financiera-Patrimonial

los cinco últimos ejercicios y de la última información trimestral cerrada.

### 4.1 Información comparativa en columnas

	2017	2018	2019	2020	2021	mar-22
<b>ACTIVO CORRIENTE</b>						
<b>Disponibilidades</b>	<b>44.365.992.456</b>	<b>19.579.683.118</b>	<b>3.150.641.205</b>	<b>3.958.198.552</b>	<b>3.509.787.186</b>	<b>4.054.698.851</b>
Caja	1.255.561.500	1.351.900.950	1.112.901.000	2.445.791.100	2.035.099.800	1.624.645.750
Bancos	32.640.683.314	17.184.916.663	920.203.293	387.766.932	220.305.061	1.309.104.055
Valores a Depositar	40.876.000	23.116.000	40.384.000	40.907.200	27.780.300	81.015.900
Transferencias a Depositar		1.019.749.505	1.077.152.912	1.083.733.320	1.223.157.325	1.016.263.086
Transferencias a Interbancaria					1.561.000	22.645.850
Tarjeta de Crédito					667.800	608.265
Bocas de Cobranzas a Percibir					1.215.900	415.945
<b>Disponibilidades - Fiduciaria</b>	<b>10.428.871.642</b>	<b>4.903.504.170</b>	<b>1.142.407.557</b>	<b>478.522.851</b>	<b>2.080.295.575</b>	<b>1.704.550.047</b>
Cta. Fiduciaria de Administración y Pago TPI						
Cta. Fiduciaria de Administración y Pago Gs.						
Cta. Fiduciaria de Administración y Pago TPII	10.428.871.642	4.903.504.170	1.142.407.557	478.522.851	2.080.295.575	1.704.550.047
<b>Inversiones</b>						
Banco Continental CDA						
Banco Continental CDA USD						
Fianciera Rio - Fideicomiso de Inversión						
Cta. Fiduciaria de Adm. Y Pago Gs. Reserva						
<b>Créditos a Corto Plazo</b>	<b>37.521.143.661</b>	<b>14.263.900.426</b>	<b>10.283.419.198</b>	<b>8.833.663.792</b>	<b>10.055.639.926</b>	<b>11.017.871.153</b>
Anticipos (Incluyendo a Contratistas)	35.376.985.851	5.157.008.710	268.557	268.557	268.557	268.560
Crédito Fiscal	57.377.762	1.286.418.781	1.705.747.526	1.699.321.730	1.638.206.629	2.710.185.843
Créditos Varios	36.258.823	11.609.950	21.195.950	1.924.000	63.960.000	101.252.000
Créditos a Clientes	164.573.000	24.782.000	92.776.000	62.075.000	59.628.000	42.285.000
Créditos a Cobrar	1.139.890.135	6.762.007.206	7.458.413.075	6.329.231.415	7.621.833.650	7.519.376.660
Créditos al Personal	746.058.090	1.022.073.779	1.005.018.090	740.843.090	671.743.090	644.503.090
<b>Gastos Pagados por Adelantado</b>	<b>1.216.434.752</b>	<b>1.073.184.770</b>	<b>1.298.113.428</b>	<b>1.477.164.324</b>	<b>1.457.547.102</b>	<b>990.031.163</b>
Seguros a Vencer	1.216.434.752	1.073.184.770	1.298.113.428	1.371.926.228	1.367.166.146	903.364.492
Alquileres a Vencer				105.238.096	90.380.956	86.666.671
<b>TOTAL ACTIVO CORRIENTE</b>	<b>84.730.748.687</b>	<b>39.820.272.484</b>	<b>15.874.581.388</b>	<b>14.747.549.519</b>	<b>17.103.269.789</b>	<b>17.767.151.214</b>
<b>ACTIVO NO CORRIENTE</b>						
<b>Inversiones</b>	-	-	<b>12.415.208.650</b>	<b>12.245.049.651</b>	<b>12.424.513.981</b>	<b>12.501.388.736</b>
Fideicomiso de Inversión						
Fianciera Rio - Fideicomiso de Inversión						
Continental Gs. Reserva						
Cta. Fiduciaria de Adm. Y Pago Gs. Reserva			12.415.208.650	77.317.442	266.851.272	343.726.027
Anticipo a Contratistas inc. IVA						
Banco Familiar CDA				2.057.142.857	2.057.142.857	2.057.142.857
Banco Sudameris CDA				2.132.383.562	2.057.133.460	2.057.133.460



PASIVO	2017	2018	2019	2020	2021	al 31/03/22
<b>PASIVO CORRIENTE</b>						
Sobregiro Bancario	0	0				
Obligaciones Comerciales	29.476.344.350	44.211.847.329	5.885.959.973	10.683.460.324	11.700.727.496	10.188.858.995
Provisiones	3.292.612.715	1.527.440.718	1.029.917.993	755.755.736	2.033.656.450	1.706.002.225
Obligaciones Financieras	1.915.877.693	8.866.998.187	21.446.542.969	9.110.317.892	10.189.153.643	11.836.383.743
<b>Total Pasivo Corriente</b>	<b>34.684.834.758</b>	<b>54.606.286.234</b>	<b>28.362.420.935</b>	<b>20.549.533.951</b>	<b>23.923.537.590</b>	<b>23.731.244.963</b>
<b>PASIVO NO CORRIENTE</b>						
Cuentas por pagar comerciales				212.380.389	446.508.979	721.297.697
Obligaciones Financieras	150.000.000.000	377.568.932.487	459.043.759.129	479.260.000.000	472.120.000.000	466.180.000.600
<b>Total Pasivo No Corriente</b>	<b>150.000.000.000</b>	<b>377.568.932.487</b>	<b>459.043.759.129</b>	<b>479.472.380.389</b>	<b>472.566.508.979</b>	<b>466.901.298.297</b>
<b>TOTAL PASIVO</b>	<b>184.684.834.758</b>	<b>432.175.218.721</b>	<b>487.406.180.064</b>	<b>500.021.914.340</b>	<b>496.490.046.569</b>	<b>490.632.543.260</b>
<b>PATRIMONIO NETO</b>						
Capital Social	60.000.000.000	60.000.000.000	60.000.000.000	150.000.000.000	150.000.000.000	150.000.000.000
Reservas	29.040.376.745	31.038.719.156	32.850.471.496	4.559.199.405	4.559.199.405	4.559.199.405
Resultados Ejercicio Anterior	15.535.590.356	40.445.615.848	67.569.218.780	56.736.137.752	48.563.675.608	57.249.086.468
Aporte Futura Integración	42.455.636.389	46.700.000.035	50.000.000.000	0	0	0
Resultados del Ejercicio	26.221.079.465	28.551.160.982	813.780.939	-8.172.462.145	6.735.686.870	0
<b>TOTAL PATRIMONIO NETO</b>	<b>173.252.682.955</b>	<b>206.735.496.021</b>	<b>211.233.471.215</b>	<b>203.122.875.012</b>	<b>209.858.561.882</b>	<b>211.808.285.872</b>
<b>TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO NETO</b>	<b>357.937.517.713</b>	<b>638.910.714.742</b>	<b>698.639.651.279</b>	<b>703.144.789.352</b>	<b>706.348.608.451</b>	<b>702.440.829.133</b>
<b><u>Cuentas de Orden</u></b>	<b>72.520.058.500</b>	<b>72.520.058.500</b>	<b>72.520.058.500</b>	<b>72.520.058.500</b>	<b>72.520.058.500</b>	<b>72.520.058.500</b>
Compensaciones Peticionadas	72.520.058.500	72.520.058.500	72.520.058.500	72.520.058.500	72.520.058.500	72.520.058.500

## ESTADO DE RESULTADOS

(Expresado en Guaraníes)

	2017	2018	2019	2020	2021	mar-22
<b>Ingresos y Gastos</b>						
Ingresos Netos Estación de Peaje	117.392.085.650	118.724.115.846	125.171.432.750	110.917.955.600	133.537.205.050	35.754.907.050
Gastos de Administración	- 89.288.881.621	- 98.296.141.164	- 106.010.496.358	- 74.362.578.537	- 82.788.148.671	- 20.842.148.179
Ingresos no Operativos	2.413.153.999	11.577.751.291	4.580.243.167	2.780.385.822	2.964.242.991	263.844.097
Egresos no Operativos	- 1.317.252.113	- 185.942.530	- 22.605.977.472	- 47.508.225.030	- 47.753.734.488	- 11.574.052.173
<b>Ganancia antes del Impuesto a la Renta</b>	<b>29.199.105.915</b>	<b>31.819.783.443</b>	<b>1.135.202.087</b>	<b>- 8.172.462.145</b>	<b>5.959.564.882</b>	<b>3.602.550.795</b>
Impuesto a la Renta	2.978.026.450	3.268.622.434	321.421.148	-	516.450.000	360.255.079
<b>Resultado del Periodo</b>	<b>26.221.079.465</b>	<b>28.551.161.009</b>	<b>813.780.939</b>	<b>- 8.172.462.145</b>	<b>5.443.114.882</b>	<b>3.242.295.715</b>

## 4.2. Flujo Proyectado con indicación de los supuestos y base de las proyecciones (En Millones de Gs)

	Proyección de Flujo de Caja Escenario base											
	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
<b>CONCEPTO</b>												
<b>SALDO INICIAL DE EFECTIVO</b>	5.000	25.045	52.806	78.064	102.583	117.739	128.428	148.311	169.172	202.874	238.905	314.987
Emisión Bonos Serie 6	30.000											
<b>TOTAL INGRESOS</b>	<b>163.861</b>	<b>156.996</b>	<b>161.827</b>	<b>177.236</b>	<b>182.697</b>	<b>188.331</b>	<b>205.564</b>	<b>211.913</b>	<b>230.600</b>	<b>237.049</b>	<b>257.247</b>	<b>265.213</b>
Peajes	133.861	156.996	161.827	177.236	182.697	188.331	205.564	211.913	230.600	237.049	257.247	265.213
Pastoreo	56.878	66.439	68.100	74.165	76.020	77.920	84.566	86.680	93.783	96.128	103.717	106.310
Minga Guazu	76.983	90.557	93.727	103.070	106.678	110.411	120.998	125.233	136.817	140.921	153.530	158.904
<b>TOTAL EGRESOS</b>	<b>86.225</b>	<b>63.763</b>	<b>66.415</b>	<b>79.187</b>	<b>87.085</b>	<b>90.913</b>	<b>94.909</b>	<b>99.082</b>	<b>103.429</b>	<b>107.966</b>	<b>112.703</b>	<b>117.648</b>
<b>OPERATIVOS</b>												
<i>pagos por egresos Operativos/Costos de Explotación</i>	54.697	57.158	59.730	62.418	65.227	68.162	71.230	74.435	77.785	81.285	84.943	88.765
Administrativos	15.100	15.780	16.490	17.232	18.007	18.817	19.664	20.549	21.474	22.440	23.450	24.505
Explotación	3.451	3.606	3.769	3.938	4.115	4.301	4.494	4.696	4.908	5.129	5.359	5.600
Estación de Peajes	11.325	11.835	12.367	12.924	13.505	14.113	14.748	15.412	16.105	16.830	17.587	18.379
Estación de Pesajes	841	879	918	960	1.003	1.048	1.095	1.144	1.196	1.250	1.306	1.365
Mantenimiento de Rutina-Conservación	17.300	18.079	18.892	19.742	20.631	21.559	22.529	23.543	24.602	25.709	26.866	28.075
Tasa de Fiscalización	3.265	3.412	3.565	3.726	3.894	4.069	4.252	4.443	4.643	4.852	5.070	5.299
Imprevistos	3.415	3.569	3.729	3.897	4.072	4.256	4.447	4.647	4.856	5.075	5.303	5.542
<b>ACTIVOS FIJOS</b>	<b>1.528</b>	<b>1.604</b>	<b>1.685</b>	<b>1.769</b>	<b>1.857</b>	<b>1.950</b>	<b>2.048</b>	<b>2.150</b>	<b>2.247</b>	<b>2.348</b>	<b>2.454</b>	<b>2.564</b>
Compra de Bienes	1.530	1.604	1.685	1.769	1.857	1.950	2.048	2.150	2.247	2.348	2.454	2.564
<b>OBRAS RUTA 2</b>	<b>30.000</b>	<b>5.000</b>	<b>5.000</b>	<b>15.000</b>	<b>20.000</b>	<b>20.800</b>	<b>21.632</b>	<b>22.497</b>	<b>23.397</b>	<b>24.333</b>	<b>25.306</b>	<b>26.319</b>
Obras	30.000	5.000	5.000	15.000	20.000	20.800	21.632	22.497	23.397	24.333	25.306	26.319
Reparaciones Ruta 2	30.000	5.000	5.000	15.000	20.000	20.800	21.632	22.497	23.397	24.333	25.306	26.319
<b>RESULTADO OPERATIVO</b>	<b>77.636</b>	<b>93.234</b>	<b>95.412</b>	<b>98.048</b>	<b>95.613</b>	<b>97.419</b>	<b>110.654</b>	<b>112.831</b>	<b>127.171</b>	<b>129.083</b>	<b>144.544</b>	<b>147.565</b>
<b>INGRESOS FINANCIEROS</b>	<b>662</b>	<b>662</b>	<b>662</b>	<b>662</b>	<b>662</b>	<b>662</b>	<b>662</b>	<b>662</b>	<b>662</b>	<b>662</b>	<b>662</b>	<b>12.662</b>
Préstamos												
Recupero de Fondo de Garantía												12.000
Intereses ganados	662	662	662	662	662	662	662	662	662	662	662	662
<b>EGRESOS FINANCIEROS</b>	<b>58.253</b>	<b>66.135</b>	<b>70.815</b>	<b>74.191</b>	<b>81.119</b>	<b>87.392</b>	<b>91.433</b>	<b>92.631</b>	<b>94.132</b>	<b>93.713</b>	<b>69.124</b>	<b>21.255</b>
Gastos Bancarios (Fideicomiso)	452	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200
Amortización Bonos (Intereses)	46.348	47.097	46.703	44.919	41.603	37.497	33.752	28.392	21.355	13.455	5.471	858
Amortización Bonos (Capital)	9.930	14.070	19.110	24.270	34.514	44.215	52.078	58.712	67.327	74.884	61.257	858
Amortización Bonos G6	1.523	4.768	4.802	4.802	4.802	5.480	5.404	5.327	5.250	5.174	2.196	19.340
<b>RESULTADO FINANCIERO</b>	<b>20.045</b>	<b>27.760</b>	<b>25.258</b>	<b>24.519</b>	<b>15.156</b>	<b>10.689</b>	<b>19.883</b>	<b>20.862</b>	<b>33.701</b>	<b>36.032</b>	<b>76.082</b>	<b>138.972</b>
<b>SALDO FINAL DE EFECTIVO</b>	<b>25.045</b>	<b>52.806</b>	<b>78.064</b>	<b>102.583</b>	<b>117.739</b>	<b>128.428</b>	<b>148.311</b>	<b>169.172</b>	<b>202.874</b>	<b>238.905</b>	<b>314.987</b>	<b>453.959</b>

	Proyección de Flujo de Caja Escenario base											
	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
<b>CONCEPTO</b>												
<b>SALDO INICIAL DE EFECTIVO</b>	5.000	15.184	28.029	37.914	45.596	45.395	45.493	53.439	62.065	82.071	104.123	164.648
Emisión Bonos Serie 6	30.000											
<b>TOTAL INGRESOS</b>	<b>154.000</b>	<b>142.082</b>	<b>146.453</b>	<b>160.398</b>	<b>165.341</b>	<b>170.440</b>	<b>186.035</b>	<b>191.781</b>	<b>208.693</b>	<b>214.529</b>	<b>232.808</b>	<b>240.018</b>
Peajes	124.000	142.082	146.453	160.398	165.341	170.440	186.035	191.781	208.693	214.529	232.808	240.018
Pastoreo	55.878	60.128	61.631	67.120	68.798	70.518	76.532	78.446	84.874	86.996	93.864	96.210
Minga Guazu	68.122	81.954	84.823	93.278	96.543	99.922	109.503	113.336	123.819	127.534	138.945	143.808
<b>TOTAL EGRESOS</b>	<b>86.225</b>	<b>63.763</b>	<b>66.415</b>	<b>79.187</b>	<b>85.085</b>	<b>83.613</b>	<b>87.317</b>	<b>91.187</b>	<b>95.217</b>	<b>99.426</b>	<b>103.821</b>	<b>108.411</b>
<b>OPERATIVOS</b>												
<i>pagos por egresos Operativos/Costos de Explotación</i>	54.697	57.158	59.730	62.418	65.227	68.162	71.230	74.435	77.785	81.285	84.943	88.765
Administrativos	15.100	15.780	16.490	17.232	18.007	18.817	19.664	20.549	21.474	22.440	23.450	24.505
Explotación	3.451	3.606	3.769	3.938	4.115	4.301	4.494	4.696	4.908	5.129	5.359	5.600
Estación de Peajes	11.325	11.835	12.367	12.924	13.505	14.113	14.748	15.412	16.105	16.830	17.587	18.379
Estación de Pesajes	841	879	918	960	1.003	1.048	1.095	1.144	1.196	1.250	1.306	1.365
Mantenimiento de Rutina-Conservación	17.300	18.079	18.892	19.742	20.631	21.559	22.529	23.543	24.602	25.709	26.866	28.075
Tasa de Fiscalización	3.265	3.412	3.565	3.726	3.894	4.069	4.252	4.443	4.643	4.852	5.070	5.299
Imprevistos	3.415	3.569	3.729	3.897	4.072	4.256	4.447	4.647	4.856	5.075	5.303	5.542
<b>ACTIVOS FIJOS</b>	<b>1.528</b>	<b>1.604</b>	<b>1.685</b>	<b>1.769</b>	<b>1.857</b>	<b>1.950</b>	<b>2.048</b>	<b>2.150</b>	<b>2.247</b>	<b>2.348</b>	<b>2.454</b>	<b>2.564</b>
Compra de Bienes	1.530	1.604	1.685	1.769	1.857	1.950	2.048	2.150	2.247	2.348	2.454	2.564
<b>OBRAS RUTA 2</b>	<b>30.000</b>	<b>5.000</b>	<b>5.000</b>	<b>15.000</b>	<b>18.000</b>	<b>13.500</b>	<b>14.040</b>	<b>14.602</b>	<b>15.186</b>	<b>15.793</b>	<b>16.425</b>	<b>17.082</b>
Obras	30.000	5.000	5.000	15.000	18.000	13.500	14.040	14.602	15.186	15.793	16.425	17.082
Reparaciones Ruta 2	30.000	5.000	5.000	15.000	18.000	13.500	14.040	14.602	15.186	15.793	16.425	17.082
<b>RESULTADO OPERATIVO</b>	<b>67.775</b>	<b>78.319</b>	<b>80.038</b>	<b>81.211</b>	<b>80.256</b>	<b>86.827</b>	<b>98.718</b>	<b>100.594</b>	<b>113.476</b>	<b>115.103</b>	<b>128.987</b>	<b>131.607</b>
<b>INGRESOS FINANCIEROS</b>	<b>662</b>	<b>662</b>	<b>662</b>	<b>662</b>	<b>662</b>	<b>662</b>	<b>662</b>	<b>662</b>	<b>662</b>	<b>662</b>	<b>662</b>	<b>12.662</b>
Préstamos												
Recupero de Fondo de Garantía												12.000
Intereses ganados	662	662	662	662	662	662	662	662	662	662	662	662
<b>EGRESOS FINANCIEROS</b>	<b>58.253</b>	<b>66.135</b>	<b>70.815</b>	<b>74.191</b>	<b>81.119</b>	<b>87.392</b>	<b>91.433</b>	<b>92.631</b>	<b>94.132</b>	<b>93.713</b>	<b>69.124</b>	<b>21.255</b>
Gastos Bancarios (Fideicomiso)	452	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200
Amortización Bonos (Intereses)	46.348	47.097	46.703	44.919	41.603	37.497	33.752	28.392	21.355	13.455	5.471	858
Amortización Bonos (Capital)	9.930	14.070	19.110	24.270	34.514	44.215	52.078	58.712	67.327	74.884	61.257	858
Amortización Bonos G6	1.523	4.768	4.802	4.802	4.802	5.480	5.404	5.327	5.250	5.174	2.196	19.340
<b>RESULTADO FINANCIERO</b>	<b>10.184</b>	<b>12.846</b>	<b>9.885</b>	<b>7.682</b>	<b>- 200</b>	<b>97</b>	<b>7.946</b>	<b>8.626</b>	<b>20.006</b>	<b>22.052</b>	<b>60.525</b>	<b>123.014</b>
<b>SALDO FINAL DE EFECTIVO</b>	<b>15.184</b>	<b>28.029</b>	<b>37.914</b>	<b>45.596</b>	<b>45.395</b>	<b>45.493</b>	<b>53.439</b>	<b>62.065</b>	<b>82.071</b>	<b>104.123</b>	<b>164.648</b>	<b>287.661</b>

	Proyeccion de Flujo de Caja Escenario base											
	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
<b>CONCEPTO</b>												
<b>SALDO INICIAL DE EFECTIVO</b>	5.000	22.991	58.174	90.818	123.133	146.026	165.483	194.920	225.613	269.993	316.993	404.956
Emisión Bonos Serie 6	30.000											
<b>TOTAL INGRESOS</b>	<b>161.807</b>	<b>164.419</b>	<b>169.212</b>	<b>185.032</b>	<b>190.434</b>	<b>197.100</b>	<b>215.117</b>	<b>221.744</b>	<b>241.279</b>	<b>248.017</b>	<b>269.128</b>	<b>277.441</b>
Peajes	131.807	164.419	169.212	185.032	190.434	197.100	215.117	221.744	241.279	248.017	269.128	277.441
Pastoreo	58.128	68.197	70.584	77.621	80.337	83.149	90.241	92.497	100.077	102.579	110.677	113.444
Minga Guazu	73.679	96.222	98.628	107.412	110.097	113.950	124.876	129.247	141.202	145.438	158.451	163.997
<b>TOTAL EGRESOS</b>	<b>86.225</b>	<b>63.763</b>	<b>66.415</b>	<b>79.187</b>	<b>87.085</b>	<b>90.913</b>	<b>94.909</b>	<b>99.082</b>	<b>103.429</b>	<b>107.966</b>	<b>112.703</b>	<b>117.648</b>
<b>OPERATIVOS</b>												
<i>pagos por egresos Operativos/Costos de Explotación</i>	54.697	57.158	59.730	62.418	65.227	68.162	71.230	74.435	77.785	81.285	84.943	88.765
Administrativos	15.100	15.780	16.490	17.232	18.007	18.817	19.664	20.549	21.474	22.440	23.450	24.505
Explotación	3.451	3.606	3.769	3.938	4.115	4.301	4.494	4.696	4.908	5.129	5.359	5.600
Estación de Peajes	11.325	11.835	12.367	12.924	13.505	14.113	14.748	15.412	16.105	16.830	17.587	18.379
Estación de Pesajes	841	879	918	960	1.003	1.048	1.095	1.144	1.196	1.250	1.306	1.365
Mantenimiento de Rutina-Conservación	17.300	18.079	18.892	19.742	20.631	21.559	22.529	23.543	24.602	25.709	26.866	28.075
Tasa de Fiscalización	3.265	3.412	3.565	3.726	3.894	4.069	4.252	4.443	4.643	4.852	5.070	5.299
Imprevistos	3.415	3.569	3.729	3.897	4.072	4.256	4.447	4.647	4.856	5.075	5.303	5.542
<b>ACTIVOS FIJOS</b>	<b>1.528</b>	<b>1.604</b>	<b>1.685</b>	<b>1.769</b>	<b>1.857</b>	<b>1.950</b>	<b>2.048</b>	<b>2.150</b>	<b>2.247</b>	<b>2.348</b>	<b>2.454</b>	<b>2.564</b>
Compra de Bienes	1.530	1.604	1.685	1.769	1.857	1.950	2.048	2.150	2.247	2.348	2.454	2.564
<b>OBRAS RUTA 2</b>	<b>30.000</b>	<b>5.000</b>	<b>5.000</b>	<b>15.000</b>	<b>20.000</b>	<b>20.800</b>	<b>21.632</b>	<b>22.497</b>	<b>23.397</b>	<b>24.333</b>	<b>25.306</b>	<b>26.319</b>
Obras	30.000	5.000	5.000	15.000	20.000	20.800	21.632	22.497	23.397	24.333	25.306	26.319
Reparaciones Ruta 2	30.000	5.000	5.000	15.000	20.000	20.800	21.632	22.497	23.397	24.333	25.306	26.319
<b>RESULTADO OPERATIVO</b>	<b>75.582</b>	<b>100.657</b>	<b>102.797</b>	<b>105.845</b>	<b>103.350</b>	<b>106.187</b>	<b>120.208</b>	<b>122.662</b>	<b>137.850</b>	<b>140.051</b>	<b>156.426</b>	<b>159.793</b>
<b>INGRESOS FINANCIEROS</b>	<b>662</b>	<b>662</b>	<b>662</b>	<b>662</b>	<b>662</b>	<b>662</b>	<b>662</b>	<b>662</b>	<b>662</b>	<b>662</b>	<b>662</b>	<b>12.662</b>
Préstamos												
Recupero de Fondo de Garantía												12.000
Intereses ganados	662	662	662	662	662	662	662	662	662	662	662	662
<b>EGRESOS FINANCIEROS</b>	<b>58.253</b>	<b>66.135</b>	<b>70.815</b>	<b>74.191</b>	<b>81.119</b>	<b>87.392</b>	<b>91.433</b>	<b>92.631</b>	<b>94.132</b>	<b>93.713</b>	<b>69.124</b>	<b>21.255</b>
Gastos Bancarios (Fideicomiso)	452	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200
Amortización Bonos (Intereses)	46.348	47.097	46.703	44.919	41.603	37.497	33.752	28.392	21.355	13.455	5.471	858
Amortización Bonos (Capital)	9.930	14.070	19.110	24.270	34.514	44.215	52.078	58.712	67.327	74.884	61.257	858
Amortización Bonos G6	1.523	4.768	4.802	4.802	4.802	5.480	5.404	5.327	5.250	5.174	2.196	19.340
<b>RESULTADO FINANCIERO</b>	<b>17.991</b>	<b>35.183</b>	<b>32.643</b>	<b>32.316</b>	<b>22.893</b>	<b>19.457</b>	<b>29.437</b>	<b>30.693</b>	<b>44.380</b>	<b>47.000</b>	<b>87.963</b>	<b>151.200</b>
<b>SALDO FINAL DE EFECTIVO</b>	<b>22.991</b>	<b>58.174</b>	<b>90.818</b>	<b>123.133</b>	<b>146.026</b>	<b>165.483</b>	<b>194.920</b>	<b>225.613</b>	<b>269.993</b>	<b>316.993</b>	<b>404.956</b>	<b>556.156</b>

## **Supuestos para el cálculo de las proyecciones financieras.**

Los tres escenarios proyectados tienen en consideración los siguientes factores:

### ***Escenario Base:***

Para la proyección del Flujo de Caja del Escenario Base, partimos del supuesto que todas las inversiones para la duplicación de la ruta, ya han sido realizadas y recibidas satisfactoriamente por el poder Concedente de acuerdo al Acta del MOPC, según comunicación recibida DIPE1379/2019 de fecha 26/06/2019.

Por otra parte, La empresa ha adelantado obras previstas en el Contrato de Concesión, aprovechando la presencia de maquinarias y plantas asfálticas, que debían realizarse en tres años más. Con ello, la empresa ha ahorrado casi un 20% del costo previsto en dichas obras. Estas obras ya han concluido y ha sido recibidas, como se desprende del Acta de Acuerdo con el poder Concedente (MOPC) de fecha 12/03/2018, que se adjunta a la respuesta, las obras a ejecutar de acuerdo al Contrato, totalizan US\$ 9.880.070 hasta el año 2022, que son las obras que fueron adelantadas en el año 2019, y que son objeto de la presente financiación.

Esto significa, que los próximos 5 años, la empresa no necesitará de inversiones referidas a obras de conservación, y solamente se utilizaran los fondos para reparaciones menores

Además de estas inversiones en la construcción de la nueva pista, para la duplicación de la vía, se tienen previstos inversiones para el mantenimiento de la ruta. Estos montos no se alteran para ninguno de los tres escenarios, ya que constituyen partidas acordadas e implican el mantenimiento de los índices mínimos de transitabilidad, que son requisitos de la Concesión.

En promedio, la empresa gasta un monto cercano a los Gs. 22.000 millones al año en tareas de mantenimiento de las vías, las que son ajustadas anualmente por los índices de inflación proyectada, así como por devaluación (Costo del asfalto). Estos montos se incrementan paulatinamente a partir del año 5, en que se tienen dos calzadas que mantener, pero se incrementan a un ritmo mayor a partir del año el año 7, ya que la segunda calzada empieza a registrar mayores síntomas de deterioro. A partir del año 10, se vuelven a incrementar a mayor ritmo, debido a inversiones de recapado previstos en el Contrato con el Poder Concedente.

Por otra parte, al adelantar las tareas de conservación, previstas en el Contrato de Concesión, los montos necesarios para los próximos años en materia de conservación, se esperan que sean menores.

Por otra parte, los costos de los servicios a los usuarios, son incrementados anualmente un porcentaje un poco mayor al de la inflación prevista, ya que se prevé que dichos servicios vayan incrementándose también por efecto del incremento del flujo vehicular. Dichos servicios no crecen, sin embargo a la misma velocidad que el flujo vehicular, ya que algunos servicios no tienen una relación directa con los mismos.

Por el lado de los ingresos, como se había anticipado en el capítulo del mercado, se prevé un crecimiento del flujo vehicular (TMDA), de largo plazo, muy moderado de cerca del 2,5% por año. Eso es incluso teniendo en cuenta que históricamente, el crecimiento del flujo

vehicular ha tenido una tendencia de alrededor de 1% por encima del crecimiento del PIB, por lo que en el escenario base establece una estimación muy conservadora de largo plazo del crecimiento del país.

En la actualidad, luego de un fuerte efecto por la pandemia, que ocasionó una caída importante de las recaudaciones de la empresa en el año 2020, el año 2021 se ha recuperado plenamente.

Además del crecimiento del TMDA, se tiene que considerar un ajuste por precio del servicio, que tiene una estrecha relación con el índice de inflación, tal como lo establecido en la fórmula de reajuste respectiva. Sin embargo, en la práctica la fórmula de reajuste no ha sido aplicada plenamente por el Poder Concedente, siendo más bien un acuerdo entre las partes, en las que las diferencias de precio entre el peaje oficial y el costo del peaje privado, no debieran ser muy importante.

Esto significa que en promedio de largo plazo, la recaudación del peaje se incrementa a un ritmo del 6,5% (4% por inflación y 2,5% por incremento del tráfico). Sin embargo, para el año 2023, el impacto es muy mayor por el fuerte repunte esperado del crecimiento del PIB (5%), y una reactivación del tráfico de la zona, post pandemia y sequie del año 2022. El valor esperado, es sin embargo, inferior al proyectado para el 2020, antes de la pandemia, por lo que se considera muy conservador.

El reajuste del precio, normalmente se realiza con un rezago de un año, desde el momento en que de acuerdo a la fórmula de reajuste permitiría un incremento del mismo, que suele ser en torno a la inflación pasada. Esto corresponde a un 31% de la inflación de largo plazo, es recuperada por la fórmula de reajuste. Cualquier monto superior, mejora ostensiblemente el cálculo de ingresos de la empresa.

### **Escenario Optimista:**

Para el escenario optimista, también se aplican los mismos crecimientos de los costos de las inversiones tanto para las obras de la duplicación de la ruta, como para las tareas de mantenimiento de las dos vías, de acuerdo a lo establecido en el Contrato de Concesión y sus addendas.

Lo mismo ocurre para los gastos de los servicios, ya sean tercerizados o propios, que registran un crecimiento, un poco por encima de la inflación proyectada de largo plazo.

Por el lado del ingreso, sin embargo, se proyectan ingresos menos conservadores, y más realistas, si tomamos en cuenta los últimos 15 años de la Concesión.

En efecto, se parte el 2022, atípico, por efectos de la Pandemia Covid 19 y la fuerte sequía, que si bien ha sido parcialmente compensada por el incremento de vehículos livianos, se termina un año con un ligero decrecimiento con relación a la recuperación del año 2021.

En el año 2023, se espera una fuerte reactivación, por el fin de la pandemia y la reactivación agrícola, por lo que se espera un rebote del un 9% en el tránsito medido por UTx. A partir de allí, el crecimiento del flujo vehicular es del 3,5%, 1% más que lo proyectado para el caso base.

La estimación de la inflación de largo plazo tiende al 4%, del que sólo un 2% anual es lo que se ajusta a la tarifa básica de peaje para la concesionaria.

Con estos parámetros, más realistas, pero menos conservadores, la empresa registra excedentes interesantes en todos los años considerados, siendo el menor valor de dichos excedentes, el monto necesario para cubrir el 50% del servicio de la deuda anual de largo plazo.

### **Escenario Pesimista o Break Even**

La definición del escenario pesimista o Break Even, se refiere a las mínimas condiciones que se deben alcanzar a fin de que la empresa pueda afrontar su servicio de la deuda, sin gatillar ningún esquema de garantías.

Por debajo de este punto de equilibrio, la empresa tendrá pérdidas, que lo obligarán ya sea a ajustar sus costos, lo cual es poco alcanzable en el marco de la Concesión, ya que las obras a ser ejecutadas y los servicios previstos, son contractuales, y pueden poner en peligro la propia Concesión.

La única partida que podría la empresa manejar con cierta discrecionalidad por un período muy limitado de tiempo, son los gastos de mantenimiento de las vías, posponiendo inversiones de recapado y destinando recursos solamente a las reparaciones de urgencia. Esto lo podría realizar sólo en caso que la expectativa de retornar a niveles normales de ingresos, pueda recomponer la ecuación económica-financiera de largo plazo.

Para la estimación de nuestro escenario de Break Even, no consideramos disminuir los costos por ningún concepto, sólo establecimos que parámetros se deberían dar para alcanzar dicho punto.

En este sentido, la variable a ser tenida en cuenta es el ingreso por cobro de peaje.

El ingreso por cobro de peaje tiene dos componentes: Cantidad y Precio.

La cantidad se refiere a los vehículos pagantes, medidos por los UTXs, que como afirmamos anteriormente, tiene una relación muy estrecha con la actividad económica del país, por lo que un buen indicador del crecimiento del tráfico, es el crecimiento del PIB. Para la estimación del escenario del Break Even, supusimos una caída del PIB en los años 2022 del -1.5% y una muy leve recuperación para los 3 años siguiente del 1.5%. Esta caída combinada del PIB, no es compensada por el ajuste en precios, y por ende se registra una caída en consecuencia del Ingreso por Cobro del Peaje. Cabe destacar, que para alcanzar este mismo resultado, se pueden registrar innumerables combinaciones entre caída del PIB, que afecta al flujo vehicular, no compensadas por el precio por lo que se estimó un escenario donde se cubren las obligaciones contraídas de forma ajustada teniendo en cuenta los diferentes factores que pueden incidir. No está previsto en el Contrato un reajuste negativo de la Tarifa Básica de Peaje.

Por el lado del precio del peaje, en el escenario considerado, luego de dos años críticos, se realiza el mismo supuesto de proyección de largo plazo que en el caso anterior, donde la inflación de largo plazo (3%), sólo es compensada en parte por el ajuste de la tarifa básica de peaje.

#### **4.2 Ratios y otras variables de los últimos tres ejercicios y de la última información trimestral cerrada**



En Miles de Guaraníes (Salvo los coeficientes)	2019	2020	2021	a marzo 2022
Ingresos Operativos Netos	125.171.433	110.917.956	133.537.205	35.754.907
Resultados Netos	813.781	-8.172.462	5.139.376	3.242.296
Pasivo Total	184.684.835	500.021.914	496.490.047	490.632.543
Pasivo Corriente	34.684.834	20.549.534	23.923.538	23.731.245
Activo Total	357.937.518	703.144.767	703.415.781	702.440.830
Activo Corriente	84.730.749	14.747.550	17.619.720	17.767.151
Deudas Financieras	150.000.000	479.260.000	472.120.000	466.180.001
Patrimonio Neto	173.252.682	203.122.875	209.858.562	211.808.286
Margen líquido (Resultado Neto/Ingresos Operativos Netos)	0,22	-0,07	0,04	0,09
Rentabilidad del Activo (Resultado Neto/Activo Total)	0,07	-0,01	0,007	0,005
Rentabilidad del Patrimonio (Resultado Neto/Patrimonio Neto)	0,15	-0,04	0,024	0,015
Liquidez corriente (Activo Corriente/Pasivo Corriente)	2,4	0,72	0,74	0,75
Apalancamiento respecto al Activo (Pasivo Total/Activo Total)	0,52	0,71	0,71	0,70
Apalancamiento respecto al Patrimonio (Pasivo Total/Patrimonio Neto)	1,07	2,5	2,4	2,3

#### 4.3 Deudas Financieras: Bancarias, Bursátiles y otras deudas financieras (Informe adjunto)

Se adjunta al presente Prospecto el Informe de deudas con el detalle.

## **TAPE PORÃ S.A.**

**NÓMINA DE ACREEDORES DE LA  
SOCIEDAD**

**Al 31 DE MARZO 2022**

	IMPORTE	IMPORTE TOTAL	VENCIMIENTO	GARANTÍA	SITUACIÓN
<b>CORRIENTE</b>		<b>23.731.244.960</b>			
<b>Comerciales</b>					
Proveedores locales		<b>2.326.363.095</b>	30 días	Sola firma	Cumplimientos a la fecha
<b>Deudas Consorciadas</b>		<b>4.279.742.248</b>			
Conempa S.A.	411.154.430			Sola firma	Por Certificados de Obras
Constructora Acaray	3.656.179.530			Sola firma	Por Certificados de Obras
Roggio S.A.	1.269.317			Sola firma	Por Certificados de Obras
Tecnoedil S.A.	19.529.880			Sola firma	Por Certificados de Obras
Ocho A S.A.	191.609.091				
Know How a Pagar		<b>874.634.645</b>			
Seguros a Pagar		<b>39.635.392</b>			
Anticipos de Clientes		<b>1.863.047.700</b>		Sola firma	Por ventas de tarjetas de Prepagos
Otros Pasivos - Deudas Sociales y Fiscales		<b>832.740.152</b>		Oblig. Fiscales/Retenciones/Cargas Sociales	A pagar en la primera quincena
Retencion Fondo de Garantía		<b>805.435.913</b>			
Impuestos a Pagar		<b>0</b>			
Otros Pasivos		<b>0</b>			
<b>Obligaciones Financieras</b>		<b>12.709.645.815</b>			
<b>Prestamos Bancarios</b>		<b>873.262.072</b>			
Sobregiro Bancario	873.262.072				
<b>BONOS TPSA</b>		<b>11.836.383.743</b>			
Bonos a Pagar G2	8.250.000.000		set-2033	Sola Firma	Cumplimiento a la fecha
Int. A Pagar Bonos G2	33.250.635.272				
Int. A Devengar Bonos G2	-31.744.746.675				
Bonos a Pagar G3	1.949.999.400		set-2033	Sola Firma	Cumplimiento a la fecha
Int. A Pagar Bonos G3	6.255.899.182				
Int. A Devengar Bonos G3	-6.153.211.650				
Bonos a Pagar G4	0		jun-2032	Sola Firma	Cumplimiento a la fecha
Int. A Pagar Bonos G4	7.169.589.039				
Int. A Devengar Bonos G4	-7.149.999.998				
Bonos a Pagar G5	0		set-2032	Sola Firma	Cumplimiento a la fecha
Int. A Pagar Bonos G5	1.508.219.179				
Int. A Devengar Bonos G5	-1.500.000.006				
<b>NO CORRIENTE</b>		<b>466.901.298.297</b>			
<b>Comerciales</b>					
Proveedores locales		<b>721.297.697</b>			
<b>Obligaciones Financieras</b>		<b>466.180.000.600</b>			
<b>Prestamos Bancarios</b>		<b>0</b>			
<b>BONOS TPSA</b>		<b>466.180.000.600</b>			
Bonos a Pagar TPSA G2	330.020.000.000		set-2033	Sola Firma	Cumplimiento a la fecha
Int.a Pagar Bonos G2	211.175.935.873				
Int.a Dev. Bonos G2	-211.175.935.873				
Bonos a Pagar TPSA G3	56.160.000.600		set-2033	Sola Firma	Cumplimiento a la fecha
Int.a Pagar Bonos G3	36.130.746.752				
Int.a Dev. Bonos G3	-36.130.746.752				
Bonos a Pagar TPSA G4	65.000.000.000		jun-2032	Sola Firma	Cumplimiento a la fecha
Int.a Pagar Bonos G4	46.891.564.718				
Int.a Dev. Bonos G4	-46.891.564.718				
Bonos a Pagar TPSA G5	15.000.000.000		set-2032	Sola Firma	Cumplimiento a la fecha
Int.a Pagar Bonos G5	12.889.726.035				
Int.a Dev. Bonos G5	-12.889.726.035				
Otros Pasivos		<b>0</b>		Sola firma	
		<b>490.632.543.257</b>			

#### 4.4 Deudas Privilegiadas, Garantías Prendarias o Hipotecarias a favor de terceros:

La empresa no registra Deudas privilegiadas, Garantías Prendarias o Hipotecarias a favor de terceros.

### Trayectoria en el Mercado Bursátil

5.1 **Año de Ingreso:** Resolución CNV 521/99 del 29/12/1999

5.2 **Registro de Bolsa:** Resolución BVPASA N° 297/00 del 06/07/2000

5.3 **Categoría bajo la cual fue registrada:** Sociedad Anónima Emisora.

5.4 **Cuadro resumen de todas las emisiones:** (incluidas conversiones y anulaciones)

#### Títulos de Renta Fija

Resolución de Emisión	Fecha	Programa	Series	Moneda	Monto Emitido	Monto Colocado	Monto Vencido	Situación	Destino de la Emisión
541/00	4/7/2000	N/A	N/A	US\$	5.000.000,00	5.000.000,00		Cancelada	Financiamiento de Obras
826/04	21/12/2004	N/A	N/A	US\$	3.688.125,00	3.688.125,00		Cancelada	Reestructuración
1060/07	11/10/2007	N/A	N/A	US\$	10.000.000,00	10.000.000,00		Cancelada	Reestructuración
1094/12	21/8/2012	N/A	N/A	Gs.	65.000.000.000	65.000.000.000		Cancelada	Financiamiento de Obras
1588/16	28/11/2016	BBCP	N/A	Gs.	16.643.000.000	16.643.000.000		Cancelada	Financiamiento de Obras
1833/17	29/5/2017	PEG G 2	8	Gs.	350.000.000.000	350.000.000.000	338.900.000.000	Vigente	Financiamiento de Obras
1824/18	18/12/2018	PEG G 3	2	Gs.	75.000.000.000	72.000.000.000	58.110.000.000	Vigente	Financiamiento de Obras
34-2704/2020	27/4/2020	PEG G 4	1	Gs.	65.000.000.000	65.000.000.000	65.000.000.000	Vigente	Financiamiento de Obras
77-25092020	25/9/2020	PEG G 5	1	Gs.	15.000.000.000	15.000.000.000	15.000.000.000	Vigente	Financiamiento de Obras
<b>TOTALES</b>				<b>US\$</b>	<b>18.688.125</b>	<b>18.688.125</b>			
				<b>Gs.</b>	<b>586.643.000.000</b>	<b>583.643.000.000</b>			

#### Títulos de Renta Variable.

La Empresa no registra Emisión de Títulos de Renta Variable.

#### 5.5 **Detalles de las emisiones vigentes, calendario de pagos.**

Status de las Emisiones TPO.G2

Serie	Amortización de Capital	Saldo Capital	Observación
1	480.000.000	9.520.000.000	Todos los pagos de intereses y capital se encuentran al día
2	1.440.000.000	28.560.000.000	
3	2.100.000.000	47.900.000.000	
4	2.160.000.000	57.840.000.000	
5	1.800.000.000	58.200.000.000	
6	1.530.000.000	58.470.000.000	
7	1.260.000.000	58.740.000.000	
8	330.000.000	19.670.000.000	
<b>TOTAL</b>	<b>11.100.000.000</b>		
<b>SALDO</b>	<b>338.900.000.000</b>		

Totalmente colocados.

Status de las emisiones TPO.G3

Serie	Amortización de Capital	Saldo Capital	Observación
1	60.000.000.000	58.110.000.000	Todos los pagos de intereses y capital se encuentran al día
2	12.000.000.000	0	
<b>TOTAL</b>	<b>72.000.000.000</b>		
<b>SALDO</b>	<b>58.110.000.000</b>		

Status de las emisiones TPO.G4

Serie	Amortización de Capital	Saldo Capital	Observación
1	65.000.000.000	65.000.000.000	Amortiza a partir de Julio 2026
<b>TOTAL</b>	<b>65.000.000.000</b>		
<b>SALDO</b>	<b>65.000.000.000</b>		

Status de las emisiones TPO.G5

Serie	Amortización de Capital	Saldo Capital	Observación
1	15.000.000.000	15.000.000.000	Amortiza a partir de Diciembre 2030
<b>TOTAL</b>	<b>15.000.000.000</b>		
<b>SALDO</b>	<b>15.000.000.000</b>		

**5.6** Antecedentes de suspensiones/prohibiciones (con exposición de fechas, resolución y motivo)

**La Empresa no registra suspensiones/prohibiciones, en el Mercado de Valores**

### **Factores de Riesgo**

#### **Riesgos Técnicos**

##### **Complejidad en las Obras**

Toda obra de esta envergadura supone una alta complejidad en distintos factores y frentes de construcción, en la que un error de cálculo o situaciones no previstas pueden llevar a realizar importantes erogaciones para subsanar los inconvenientes. TAPE PORÀ está formado por Patrocinadores con amplia experiencia en el rubro, con la experiencia previa de la concesión de la ruta que comprendía la duplicación, recuperación, adecuación, conservación, operación y explotación de la Ruta VII desde el KM 323 al KM 183, la cual fue un éxito las complejidades inherentes al nuevo proyecto no serán un desafío difícil de afrontar para la empresa.

Las obras ya fueron concluidas y recepcionadas por el poder Concedente, por lo que el riesgo técnico desapareció por las obras realizadas.

##### **Riesgos de Carácter Económico:**

###### ***Devaluación***

Dentro del flujo de caja proyectado por la empresa, la mayor incidencia en los egresos lo compone el servicio de la deuda, debido a que la estructura propuesta de la deuda de TAPE PORÀ S.A. es en Guaraníes, al igual que los ingresos, una devaluación de la moneda no puede afectar fuertemente a la capacidad de la empresa para cumplir con sus compromisos.

La afectación al flujo de caja de una pronunciada devaluación, sólo se puede dar por un incremento sustancial del costo de algunos insumos cotizados en moneda extranjera, como maquinarias, combustibles y Asfalto. Sin embargo, el costo de estos insumos en la estructura de costos total de la empresa, es ínfimo.

### ***Caída de la Actividad Económica***

El flujo vehicular depende de la necesidad de las personas para trasladarse a fin de desarrollar sus actividades. En la medida que dichas actividades decrezcan, también lo hará su necesidad de traslado. En cuanto a este aspecto, podemos distinguir al menos tres tipos de actividades: actividad comercial en Ciudad del Este, actividad económica del país, y actividades de producción agrícolas.

Con respecto a la actividad comercial en Ciudad del Este, una mayor presión por parte del Brasil, sobre el tráfico de mercaderías de extrazona, que son introducidos al Brasil por Ciudad del Este, ha mostrado ser un componente dentro de las relaciones internacionales entre Paraguay y Brasil. Cualquier restricción conlleva una importante caída de las actividades comerciales de la ciudad, lo cual repercute negativamente en el flujo vehicular de la Ruta VII.

Una caída en la actividad económica del país, con la consiguiente caída del ingreso, repercute necesariamente en la demanda de bienes desde el exterior. Siendo Brasil el proveedor del 45% de nuestras compras internacionales, el tránsito de dichas mercaderías por la Ruta VII se verá afectado negativamente.

Malas zafras agrícolas, influyen no solamente en el tránsito del producto final, sino además a la caída del ingreso correspondiente, se verifica una reducción de las actividades colaterales, y probablemente afecte la siguiente zafra.

#### **Atenuantes**

La máxima actividad comercial de Ciudad del Este se registró a mediados de la década anterior, y a partir de allí, ha venido cayendo inexorablemente. Al mismo tiempo se ha venido produciendo una paulatina, pero continua transformación de Ciudad del Este, como centro exclusivamente comercial, para empezar a constituirse en un centro importante de filiales de empresas dedicadas al sector agrícola y de los servicios relacionados, así como de actividades relacionadas a la maquila industrial. La ciudad no ha perdido su carácter comercial, y es muy difícil que se produzca en el corto plazo una verdadera transformación de la misma. Aún así, se estima que la incidencia del tránsito exclusivamente dependiente del comercio no supera el 40%.

Una caída de la actividad económica del país llevará a un proceso de sustitución de las mercaderías traídas de extrazona, por la incidencia de los Aranceles Externos.

No existen atenuantes en cuanto a un mal año agrícola, sin embargo, por el carácter zafral de dicho sector, por lo general se suele recuperar en uno o dos años.

### ***Shocks Externos de Oferta y/o Demanda***

Una caída de los precios internacionales de nuestros productos agrícolas, condiciona pérdidas en el sector, por lo que el tránsito se resiente. Un fuerte incremento de los precios internacionales del petróleo incrementa los costos del transporte tanto público, como privado.

#### **Atenuantes**

Una caída en los precios internacionales de los productos agrícolas, sí ocasiona pérdidas en el sector, pero no afecta al tránsito, ya que para minimizar sus pérdidas, los productores deben vender su producto, si es posible con la mayor eficiencia.

Un incremento en los precios internacionales del Petróleo, afecta negativamente tanto el tránsito de personas, de mercaderías y como es un importante componente de costo de los insumos agrícolas, también afecta a la rentabilidad del sector. El efecto impacto de esta condición es una caída del flujo vehicular, pero en el corto plazo, la tendencia se estabiliza, asumiendo los agentes dentro de sus costos el mayor valor del petróleo. El efecto final no es considerable.

### **Competencia - Apertura de medios alternativos de transporte:**

El Paraguay al ser un país mediterráneo, depende en gran medida del transporte por carretera. Éste, sin embargo, resulta ser uno de los medios menos eficientes debido al alto costo que implica movilizar mercaderías en pequeña escala. Por sus condiciones geográficas, el país tiene condiciones favorables para la instalación de vías ferroviarias, puertos pluviales multimodales y aeropuertos que sirvan como *loopholes*, o como *hubbs*.

#### Atenuantes

Si bien es cierto que el transporte por carretera es el menos eficiente si consideramos las demás alternativas, es improbable que durante el período de la concesión considerado, se puedan producir cambios relevantes en tal sentido, que afecten notablemente al emprendimiento. Muy por el contrario, por la imposibilidad de la instalación de puertos aguas arriba de las hidroeléctricas (Itaipú y Yacyreta), sin realizar importantes y costosas obras, cualquier inversión al respecto debería ser realizado en el Río Paraguay, por lo que incrementaría la utilización de la Ruta VII hacia dichos destinos. El aeropuerto de Ciudad del Este se encuentra dentro de la influencia del emprendimiento, por lo que una mayor utilización del mismo, impactaría en forma positiva al flujo de peaje.

### **Riesgos de Carácter Político**

#### **Terminación anticipada del Contrato**

La concesión fue otorgada por la Ley 1018/97, y firmada por el Poder Ejecutivo. Sin embargo, por simple mayoría del Senado se puede propiciar una terminación de la Concesión sin causas justificadas. La presión ejercida por los usuarios de la ruta, presiones del tipo político o simples ambiciones de personajes políticos con afán de figuración, pueden ocasionar este pedido, que debe ser refrendado por el Poder Legislativo y Poder Ejecutivo.

#### Atenuantes

Si bien la posibilidad de la aparición de un Gobierno populista podría propiciar esquemas perimidos de nacionalización como lo observados en algunos países de la región, es improbable que ello ocurra con este emprendimiento. Esto es debido a que la Concesionaria es de propiedad de empresas Locales, con acreedores Locales (si bien es cierto algunos de propiedad extranjera), que brindan un servicio que es apreciado por una mayoría de los usuarios. Este es el quinto Gobierno que atraviesa la Concesión, y no ha habido mayores inconvenientes al respecto.

Aún en el caso de que se produzca dicha terminación anticipada del Contrato de Concesión, por disposiciones expresas de la Constitución Nacional, y de otras Leyes (SIVIPAR), la Concesionaria, al producirse una terminación anticipada del Contrato, por un hecho no atribuible a sí, tendrá derecho a un resarcimiento, que está estipulado en el propio Contrato de Concesión. Dicha Indemnización por Terminación Anticipada del Contrato de Concesión, está cedida como garantía a los Inversionistas.

### ***Escasa efectividad de la Reajustabilidad de Tarifas***

El Contrato de Concesión, prevé el reajuste de la Tarifa Básica de Peaje, previa comunicación de la Empresa al MOPC, si se produjere un incremento de al menos un 10% de los componentes de la fórmula de ajuste. En el pasado, el Poder Concedente ha sido reticente a transferir plenamente el porcentaje de incremento de los componentes de costo a la tarifa básica de peaje. La misma empresa, consciente de la fuerte elasticidad-precio de la demanda del peaje ha sido muy prudente al realizarlo, ya que ello involucra un incremento de los índices de fugas observados. Ello implica, que en realidad no existe una reajustabilidad automática en las tarifas básicas de peaje.

#### **Atenuantes**

No existe un atenuante al respecto, ya que escapa a la voluntad de la Empresa. Está íntimamente relacionado al punto anterior, y depende del arbitrio del Poder Concedente.

Como único atenuante constituye el hecho de los cálculos conservadores realizados para la estimación del flujo vehicular, así como la posibilidad de la extensión de los plazos del financiamiento, ya que el periodo de Concesión excede por 10 años al perfil de la deuda. El ingreso Bruto Previsto hasta el fin de la Concesión se estima en US\$ 800 Millones, mientras que la suma de todos los egresos previstos no alcanzaría los US\$ 580 Millones.

### ***Presiones Sociales, Cierres de Ruta.***

En cualquier situación de enfrentamiento social o de manifestaciones en contra de las autoridades por reclamos de algunos derechos, una de las medidas preferidas por los manifestantes constituye el cierre de Rutas. En el pasado, se han registrado al menos 3 cierres anuales, incluyendo la Ruta VII. Esto ocasiona un paro en la circulación de flujo vehicular con la consiguiente pérdida del ingreso por peajes.

#### **Atenuantes**

Estas manifestaciones por lo general se producen en contra de las autoridades, y no en contra de la empresa, sin embargo, afectan a la misma. Estos cierres, por otra parte, no pueden ser indefinidos, por lo que el flujo vehicular sólo se atrasa, no desaparece. Puede ocasionar un menor nivel de ingreso en un mes en particular, pero es muy improbable que se paralice la totalidad del flujo de un mes cualquiera.

### **Riesgos de Carácter Técnico**

#### ***Complejidad Técnica de las Obras***

Todas las obras comprendidas en los Pliegos de Licitación y en el Contrato de Concesión, ya fueron realizadas satisfactoriamente. Las obras complementarias y las obras de mantenimiento de la Ruta tienen que ser realizadas por la Concesionaria a fin de mantener un nivel mínimo de transitabilidad. Un deterioro mayor al esperado del tramo concesionado, ocasionado por una mayor utilización del mismo, o bien por inclemencias del tiempo, o por un mal diseño o cálculo de durabilidad de las obras ejecutadas obligará a la Empresa a realizar importantes erogaciones no presupuestadas para mantener los índices de transitabilidad adecuados a lo exigido en el Contrato de Concesión.



## Atenuantes

Los SPONSORS de la Empresa, son Empresas constructoras de una vastísima experiencia en al área de construcción vial. La experiencia de los primeros 7 años de Concesión ha demostrado una alta eficacia en cuanto a los presupuestos de durabilidad y diseño del proyecto. En caso de imponderables, como crecidas de arroyos que afecten a la Ruta, o de un deterioro no esperado por la Empresa, la capacidad de los SPONSORS para hacer frente a dicho problema es importante. Si el deterioro se produce por una mayor utilización a la esperada de la vía, es factible suponer que en contrapartida se produjeron ingresos mayores a los esperados, con lo que la situación financiera de la Empresa podría soportar dichas tareas.

### ***Complejidad de la Administración del Peaje***

Un alto Índice de fuga puede deberse a la utilización por parte de los usuarios de los By-Pass, sin embargo, también es posible la ocurrencia de infidelidad por parte de los funcionarios de la Empresa, que no registren los pagos realizados por los usuarios pasantes por las estaciones, o que la Empresa no informe a los Inversionistas de los ingresos efectivos de las estaciones de peaje.

## Atenuantes

A fin de minimizar los riesgos derivados de la complejidad de la administración del Peaje, la Empresa ha instalado sistemas informáticos de control para el cobro de peaje y sistemas de filmación tanto de sus empleados, así como en las bocas de entrada salida de tránsito de los By-Pass, por lo que mantiene un control acabado sobre la información del tránsito pasante por las estaciones de peaje y por la Ruta. Controles periódicos y censos vehiculares son realizados para verificar la adecuación de sus sistemas.

El índice de fuga por la utilización de pasos alternativos comúnmente conocidos como By-pass, y posibles casos de empleados infieles podrían ocasionar una disminución en la recaudación de de peajes. Para atenuar los problemas en la administración de los peajes la empresa utiliza para su sistema de peaje tecnología de punta desarrollada y monitoreada por la empresa SAINCO TRAFICO del Grupo ABENGO (España). El sistema contempla un medio de agilizar la atención al usuario con el Pre-pago para usufructo de las “Tarjetas Magnéticas” con las que se reducen los tiempos de paro del vehículo para el pago. Además de un sistema de captura de imagen para los controles internos.

## Otros Riesgos

### ***Riesgos por Accidentes***

Pequeños defectos en la calzada, obstáculos en la misma, o cualquier otra condición imputable a la Concesionaria que pudiera afectar a un usuario en particular, ocasionando la pérdida del control del vehículo, produciendo daños a su propiedad, a la vida, puede ocasionar los reclamos judiciales tanto del usuario como del Poder Concedente.

## Atenuantes

Existen pólizas de seguro que la Empresa ha contratado al efecto. Los efectos de imagen derivados de un hecho de esta naturaleza son más complicados, sin embargo, la Empresa no descuida estos aspectos a fin de minimizar la ocurrencia de estos eventos.

### ***Riesgos por Pandemias o Shocks de demanda desde el Exterior.***

Pese a la continua preocupación mundial por la aparición de una pandemia ya desde principios de la década pasada, no ha sido hasta el presente año, que se ha producido lo que muchos especialistas consideraban inevitable. El Covid -19 aparecido en China se ha extendido rápidamente por todo el mundo, que ante la imposibilidad de encontrar una cura científica a éste mal, ha procedido a una cuarentena generalizada de su población para evitar los contagios, lo cual ha repercutido no solamente en el tránsito de las personas (y por ende del tráfico vehicular), sino además como consecuencia, se espera una fuerte recesión mundial, que afectará el comercio mundial de bienes y servicios.

#### **Atenuantes**

Los efectos de la cuarentena, ya han afectado y seguirán afectando al tráfico y por ende al ingreso de la empresa. Por otra parte, se estima que los efectos de la pandemia, no serán permanentes, y por el grado de letalidad del mismo del menos del 0,1% sobre la población mundial, la economía volverá a recuperarse ya que no se ha afectado en nada la capacidad de producción mundial. Muchos cambios sobrevendrán en los sistemas económicos mundiales, sin embargo la demanda de alimentos ha probado ser inelástica en todas las crisis producidas en la historia, por lo que se espera un efecto fuerte a corto plazo, pero una recuperación en el mediano plazo

#### **Hechos Relevantes**

La empresa no registra hechos relevantes