



Prospecto de Programa de Emisión Global de Bonos

TAPE PORA S.A.

DENOMINACIÓN DEL PROGRAMA: G7

Monto del Programa y Moneda: Gs. 50.000.000.000.-

(Guaraníes Cincuenta mil millones)

**Registrado según Certificado de Registro de la CNV
N° xx de fecha xx**

**Abril 2023
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.....	36
Vinculaciones.....	37
Información Económica-Financiera-Patrimonial	41
Trayectoria en el Mercado Bursátil	51
Factores de Riesgo.....	53
Riesgos de Carácter Económico:	53
Riesgos de Carácter Político	55
Riesgos de Carácter Técnico.....	56
Otros Riesgos	57
Hechos Relevantes.....	58

PROSPECTO DE PROGRAMA DE EMISIÓN GLOBAL DE TAPE PORÃ S.A. G7

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° _____ de fecha _____”

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 S.A

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.

TAPE PORÃ SA	
Programa	Los bonos, se emitirán bajo el Programa registrado por Certificado N° _____ del Directorio de la CNV de fecha _____
Denominación del Programa	G7
Monto del Programa y Moneda	Gs. 50.000.000.000 (Cincuenta mil millones de guaraníes)
Forma de emisión de los Bonos	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.
Serie	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.
Cortes mínimos	Gs. 1.000.000.- (Guaraníes Un millón).
Plazo de vencimiento	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.
Garantía	Sin Garantía
Tasa de Interés	A ser definidos en cada la serie única a ser emitida dentro del marco del presente programa.
Lugar y forma de pago de Vencimientos de capital e intereses	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.

TAPE PORÃ SA	
Forma de pago de capital	A ser definido en cada la serie única a ser emitida dentro del marco del presente programa.
Forma de pago de intereses	A ser definida en la cada serie única a ser emitida dentro del marco del presente programa.
Destino de los Fondos	Los fondos serán destinados por Tape Porã 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 (Obras de Conservación), en determinados tramos concesionados, las cuales, de acuerdo al cronograma y al Contrato con el Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones correspondientes a los años 2027, 2028 y 2029, por valor de USD 47.000.000 (Dólares americanos Cuarenta y siete millones) aproximadamente, Tape Pora S.A. ha realizado los estudios técnicos y financieros correspondientes cuyos resultados determinan la conveniencia de adelantar la realización de dichas obras obligatorias según Contrato de Concesión, lo cual resultará conveniente a los intereses societarios, pues representarán un ahorro importante de recursos de alrededor del 40% del presupuesto estimado.
Procedimiento en caso de Incumplimiento	Se establecerá de acuerdo a lo establecido en el Capítulo VII del Reglamento del SEN.
Representante de Obligacionistas	Regional Casa de Bolsa SA, con las facultades previstas en la Ley 5810/17, en el Código Civil, y en la Res. CNV CG N° 35/23. 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.
Rescate Anticipado	Conforme al art. 58° de la Ley de Mercado de Valores 5810/17, la Resolución N° 1013/11 de la BVPASA, y al Acta de Directorio N° 234 de fecha 17/04/2023, el Directorio de Tape Pora S.A.E. tiene plena facultad de incluir la posibilidad de realizar rescates anticipados en las características de cualquiera de las series a ser emitidas dentro del presente Programa de Emisión Global. 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 la Emisora en cualquier momento, una vez transcurrido más de la mitad del plazo por el cual fueron emitidos.

TAPE PORÃ SA	
	<p>En caso de que la emisora realice rescates anticipados, se tendrán en cuenta las siguientes condiciones:</p> <ul style="list-style-type: none"> Precio: A la par Cada rescate anticipado se efectuará 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.
Agente Organizador	Regional Casa de Bolsa S.A. con domicilio en Papa Juan XXIII esq. Cecilio Da Silva – Planta Baja. Teléfono 021 619 4921
Agente Colocador	Casas de Bolsa habilitadas en por la CNV y la BVPASA
Sistemas de liquidación y compensación	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., Regional Casa de Bolsa S.A. y en Tape Porã S.A.

TAPE PORÃ S.A

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: **Comisión Nacional de Valores**, Aviadores del Chaco 1669 casi San Martín, Edificio AYMAG I Piso 9, teléfono (021) 606 055; **Bolsa de Valores y Productos de Asunción S.A.**, Gonzalo Bulnes 830 casi Avda. España, teléfono (021)7289123, bolsa@bolsadevalores.com.py; **Regional Casa de Bolsa S.A.** con domicilio en Papa Juan XXIII esquina Cecilio Da Silva Lovera, Asunción. Teléfono 619 4921, info@regionalcasadebolsa.com.py

TAPE PORÃ 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.
- 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

1. 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 14 de febrero de 2023 y Acta de directorio N° 234 de fecha 17/04/2023.

1.2 Registro del Programa de Emisión en la CNV

El Registro del Programa de Emisión, se dio por Certificado de Registro N° ____, de la Comisión Nacional de Valores, de fecha ____ de 2022. Con posterioridad al registro se adjuntará al presente Prospecto.

2. Características Generales del Programa

2.1 Denominación del Programa de Emisión: G7

2.2 Moneda: Guaraníes

2.3 Monto total del Programa de Emisión: Gs. 50.000.000.000.- (Cincuenta mil millones de guaraníes)

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 Porã 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 (Obras de Conservación), en determinados tramos concesionados, las cuales, de acuerdo al cronograma y al Contrato con el Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones correspondientes a los años 2027, 2028 y 2029, por valor de USD 47.000.000 (Dólares americanos Cuarenta y siete millones) aproximadamente. Tape Porã S.A. ha realizado los estudios técnicos y financieros correspondientes cuyos resultados determinan la conveniencia de adelantar la realización de dichas obras obligatorias según Contrato de Concesión, lo cual resultará conveniente a los intereses

societarios, pues representarán un ahorro importante de recursos de alrededor del 40% del presupuesto estimado.

2.10 Agente Organizador: Regional Casa de Bolsa S.A. con domicilio en Papa Juan XXIII esquina Cecilio Da Silva Lovera, Asunción.

2.11 Agente Colocador: Casas de Bolsa habilitadas en por la CNV y BVPASA

2.12 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.

2.13 Representante de Obligacionistas: Regional Casa de Bolsa S.A. designado por Acta de Directorio N°232 de fecha 17/03/2023.

2.14 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. Los bonos podrán ser rescatados en forma parcial o total, por la Emisora en cualquier momento, una vez transcurrido más de la mitad del plazo por el cual fueron emitidos.

En caso de que la emisora realice rescates anticipados, se tendrán en cuenta las siguientes condiciones:

Precio: A la par

Cada rescate anticipado se efectuará 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.

2.15 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.

2.16 Garantía: Sin garantía.

2.17 Calificación: BBB+py Tendencia Estable

Fecha de la calificación: Abril de 2023.

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 según registro de RUC: Construcción de proyectos de servicios públicos.

1.6. Actividad secundaria según registro de RUC: No aplicable.

1.7. 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 preparación y presentación de iniciativas privadas, participación en los procesos de licitación, suscripción y ejecución de contratos de participación público 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 jurídico que sea pertinente, para la duplicación, recuperación, adecuación, mejoramiento, conservación, operación y explotación del tramo de la Ruta N° VII – Doctor José Gaspar Rodríguez de Francia, situado entre el empalme con la Supercarretera a Itaipú (km. 23) y el Km. 183 (Caaguazú), de la misma ruta, incluyendo las obras complementarias que sean requeridas. La participación en proceso de licitación, suscripción y ejecución de contratos para proyectos de infraestructura vial en la República del Paraguay en el marco de la legislación vigente. A fin de lograr su objeto la Sociedad llevará a cabo los actos jurídicos, operaciones y contratos de carácter comercial, civil, administrativo o fiscal, así como toda clase de operaciones que a juicio de sus autoridades tengan relación directa o indirecta con sus fines, ya sea como antecedente, relación o consecuencia de sus negocios, con plena capacidad para llevar a efecto todas las actividades a que hubiere lugar, sin más limitaciones que las establecidas por la Ley, su Estatuto Social y los contratos suscriptos”

Esta sociedad fue constituida según escritura N° 413 pasada ante el Escribano y Notario Público Ramón Zubizarreta Zaputovich a los 25 días del mes de noviembre de 1998.

La sociedad fue constituida para dar continuación a las operaciones del Consorcio TAPE PORÃ, beneficiario original del Contrato de Concesión. Ello fue reconocido por el M.O.P.C. en fecha 9 de septiembre de 1999 y por el poder Ejecutivo según 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.

1.8. Breve Reseña Histórica

Concesión de la Ruta VII: Descripción del Proyecto

Por Ley 1018 el Congreso de la Nación autoriza al Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones (MOPC), para proceder al Llamado de Licitación Pública N° 8/97 para la duplicación, recuperación, adecuación, conservación, operación y explotación del tramo comprendido entre Caaguazú y Ciudad del Este de la Ruta VII Dr. José Gaspar Rodríguez de Francia.

Del proceso licitatorio participaron 17 empresas locales (era una licitación sólo 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 resultó adjudicataria, del proceso licitatorio, con una oferta por Tarifa Básica de Peaje de US\$ 1,83 (contra US\$ 2,81 de la competidora), resultando ganador del proceso siendo aprobado por el decreto 19.825 del 3 de febrero de 1998. El *Contrato de Concesión* se firmó el 3 de marzo de 1998.

La Empresa ganadora, el Consorcio TAPE PORÃ, que posteriormente se convirtió en Sociedad Anónima, estaba conformada respectivamente por un 45% de participación de la empresa

CONEMPA S.A. (Consortio 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. 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.

1.9. Composición Accionaria

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, inicialmente, 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:

Capital Social: Gs. 150.000.000.000

Capital Emitido: Gs. 150.000.000.000

Capital Suscripto: Gs. 150.000.000.000

Capital Integrado: Gs. 150.000.000.000

Valor nominal de las acciones: Gs. 50.000.000.000

Composición Accionaria al 31/03/2023

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

Todas las acciones son del tipo Ordinarias (1 voto por acción), y están totalmente suscriptas e integradas.

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, de acuerdo a su RUC, son:

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

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

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.

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 S.A.
- Banco Continental S.A.E.C.A.
- Banco GNB Paraguay S.A.

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 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 en el año 2022, la empresa decidió 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, teniendo en consideración el proceso de culminación de Obras de la APP Ruta 2 "Rutas del Este", que consistía en la construcción prácticamente nueva de tramos de la Ruta 2, que empalman con el tramo en Concesión otorgada a Tape Porã S.A., que comparando con algunos tramos antiguos de la Ruta 7, causaban una impresión negativa a los usuarios de la Ruta.

El recapado de dichos tramos, estaban previstos en el cronograma de obras y el Contrato con el Poder Concedente, pero recién a partir de dos años en adelante (2024-2025), y además no revestían peligro para el usuario o urgencia respecto al índice de transitabilidad de la ruta, sin embargo, la comparación de la calidad de obras realizadas hace bastante tiempo, con relación a obras recientemente inauguradas, requerían atención por parte de la Concesionaria.

Por ello, la empresa decidió emitir a través del mercado de Valores unos Gs. 30.000.000.000 (Treinta Mil Millones de Guaraníes), mediante la emisión del PEG G6, que sumados a fondos propios de la empresa, sirvieron para invertir en la ruta alrededor de Gs. 50.000.000.000 (Cincuenta Mil Millones de Guaraníes), en dichas obras.

Estas obras se encuentran en período de culminación, y algunos tramos ya fueron aceptados por el MOPC, como se muestra más abajo.

El proyecto Actual:

Como puede verse en el Anexo D, al Contrato de Concesión (más abajo), en el concepto de Obras de Conservación se tiene lo siguiente:

Cronograma Físico Financiero (en Miles de US\$)

	Pr. Inicio Km.	Pr. Final Km.	Años			
			2027	2028	2029	2030
Conservación Calzada Nueva	183,00	296,70	18.861,00			
Conservación Calzada Existente	183,00	236,00			8.843,60	
Conservación Calzada Existente	296,70	323,00		10.014,70		
Conservación Calzada Existente	296,70	323,00				4.506,60
Conservación Calzada Existente	296,70	323,00				4.506,60
TOTAL POR AÑO			18.861,00	10.014,70	8.843,60	9.013,20
TOTAL	46.732,50 US\$					

Esto significa que la empresa tiene el compromiso de realizar obras, por valor a casi US\$ 47 Millones, en los tramos mencionados, de recapado y recuperación de la calzada, para el óptimo nivel de transitabilidad de la ruta, entre los años 2027 y 2030.

De acuerdo a estudios realizados, y la experiencia de la Concesionaria, con más de más de 25 años, las obras realizadas tienen un comportamiento similar en todos los tramos, y este comportamiento se relaciona a la inalterabilidad de la calidad de la carpeta asfáltica, los primeros 4 años, donde casi no se necesita intervención para mantener dicha calidad. Posteriormente, los siguientes dos años, empiezan a observarse pequeñas grietas que ocasionan un desgaste o erosión de la base de la ruta.

En este período se requiere una fuerte inversión por parte de la empresa de manera permanente en el sellado de dichas grietas y fisuras.

Los últimos 2 años (de un período de 8 años, considerado para el recapado total de los tramos), las inversiones realizadas para mantener los índices de transitabilidad, ya son insuficientes, por lo que se requiere de más inversión para el cambio de la carpeta asfáltica.

Si las obras de recapado son adelantadas al año 4 o 5, los volúmenes de inversión requeridas para el mantenimiento en óptimas condiciones de la ruta, para los siguientes períodos, son menores, ya que no se deja que se llegue al deterioro de la ruta, que requiere una intervención total y recapado.

La empresa tiene en estos momentos los equipos y plantas asfálticas, que están finalizando las obras correspondientes al recapado del 2024-2025, por lo que, si destinan los mismos a continuar las obras detalladas más arriba, se logrará un importante ahorro en los costos previstos.

Por otra parte, los costos de mantenimiento de la ruta, también se prevé que disminuyan con el tiempo, debido a la estrategia de mantener la carpeta asfáltica en óptimas condiciones, sin esperar al cumplimiento del tiempo de vida de las mismas.

Asimismo, la percepción de los usuarios de la ruta, al observar que siempre habrá tareas de reacondicionamiento en ruta, permitirán en el futuro obtener menor resistencia a la hora de la solicitud de reajuste de las tarifas.

Por último, y no menos importante, al adelantar las obras comprometidas contractualmente con el Poder concedente, en un escenario atípico de fuerte caída de las recaudaciones, por efectos

externos (como sucedió en el año 2020, por efecto de la Pandemia), la empresa simplemente utilizará como ajuste, las obras adelantadas, ahorrando en dicho período obras ya realizadas.

Las obras a ser adelantadas en el año 2023-2024 son las siguientes:

PLANILLA DE COMPUTO METRICO Y PRESUPUESTO

ITEM	DESCRIPCIÓN	UNI.	CANT.	P. UNITARIO	TOTAL GS.	TOTAL USD	%
A	Fresado de carpeta	tn	28.808,37	107.500	3.096.899.775,00	418.500	6,2%
B	Riego de liga	lts	57.104,18	9.272	529.469.956,96	71.550	1,1%
C	Concreto Asfaltico	tn	28.877,18	830.275	23.976.000.624,50	3.240.000	47,8%
D	Microaglomerado	m2	305.237,88	68.730	20.978.999.492,40	2.835.000	41,8%
E	Señalización Horizontal	m2	9.194,34	141.250	1.298.700.525,00	175.500	2,6%
F	Colocación de tachas	km	51,10	5.315.000	271.596.500,00	36.702	0,5%
TOTAL					50.151.666.873,86	6.777.252	100,00%

A partir del año 2025, se destinará un monto de unos Gs. 22.000 millones anuales (con un crecimiento proyectado del 5% anual), por lo que hasta el año 2030 se habrán destinado unos Gs. 200.000 millones (US\$ 28 Millones al cambio actual), que significa un ahorro del 42% en el costo previsto, de haber diferido las obras, como está estipulado en el anexo D, del Contrato de Concesión.

ANEXO D

CRONOGRAMA FISICO FINANCIERO (en miles de dólares estadounidenses)

N°	OBRAS	Principio km	Pr-Final km	TOTAL MM PYG	01 2017	02 2018	03 2019	11 2027	12 2028	13 2029	14 2030	19 2035	20 2036	21 2037	22 2038	27 2043	28 2044	29 2045	30 2046	35 2051	36 2052	37 2053	
1.e.i	PRINCIPAL DUPLICACIÓN CALZADA NUEVA Remodificación Estac. Paje Pastoreo (km 201) incluido Remodificación Estac. Pesaje (km 195) incluido	183,00	296,70	117.400,6	39.133,5	39.133,5	39.133,5	18.861,0				18.861,0				18.861,0				18.861,0			
	CONSERVACION CALZADA NUEVA	183,00	296,70	75.444,1						8.846,3		18.861,0				18.861,0		8.846,3					
	CONSERVACION CALZADA EXISTENTE	183,00	236,00	35.386,3							8.846,3											5.897,5	2.949,8
	CONSERVACION CALZADA EXISTENTE	236,00	296,70	40.058,8					10.014,7					10.014,7			10.014,7					10.014,7	
1.e.ii	CONSERVACION CALZADA EXISTENTE LN	296,00	323,00	18.026,5							4.506,6				4.506,6				4.506,6				1.502,2
	CONSERVACION CALZADA EXISTENTE LS	296,00	323,00	18.026,5							4.506,6				4.506,6				4.506,6				1.502,2
	MANTENIM. RUTINA CALZ. NUEVA Y EXIST	183,00	323,00																				
PREVISTO OFERTA																							
				186.941,0	39.133,5	39.133,5	39.133,5	18.861,0	10.014,7	8.846,3	9.013,2	18.861,0	10.014,7	8.846,3	9.013,2	18.861,0	10.014,7	8.846,3	9.013,2	18.861,0	21.921,1	6.953,2	
					39.133,5	78.267,0	117.400,6	136.261,6	146.276,3	155.122,6	164.135,8	182.996,8	193.011,5	201.857,8	210.871,1	229.732,1	239.746,8	248.595,1	257.446,3	266.297,6	275.148,9	284.000,2	292.851,5

Handwritten signature



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 2018 = 3.312 servicios**
- **Año 2019 = 3.120 servicios**
- **Año 2020 = 2.801 servicios**
- **Año 2021 = 3.643 servicios**
- **Año 2022 = 3.990 servicios**

Así, el promedio mensual es de servicios de asistencia al usuario asciende a 333 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 2018 = 384 servicios**
- **Año 2019 = 336 servicios**
- **Año 2020 = 250 servicios**
- **Año 2021 = 469 servicios**
- **Año 2022 = 491 servicios**

Así, el promedio mensual es de servicios de asistencia de ambulancias equivale 41 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 años, los usuarios recibieron asistencia para este tipo de casos, con la siguiente frecuencia:

- **Año 2018 = 24 servicios**
- **Año 2019 = 26 servicios**
- **Año 2020 = 10 servicios**
- **Año 2021 = 27 servicios**
- **Año 2022 = 29 servicios**

El promedio mensual para este tipo de ocurrencias es de 1 **servicio**.

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 18 27	44.658 44.658 44.658
Conservación - Calzada Simple Existente (T2)	236	296	10 19 28	50.556 50.556 50.556
Conservación - Calzada Duplicada Existente As.	296	323	11 20 29	11.376 11.376 11.376
Conservación - Calzada Duplicada Existente Des.	296	323	11 20 29	11.376 11.376 11.376
TOTAL CONSERVACIÓN				544.325

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
SUBTOTAL			86.558
IVA			8.656
VALOR TOTAL			95.214

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 frio	m2	204.050	3.820
Señalización vertical	m2	350	758
Señalización horizontal	ml	26.235	1.842
Tachas reflectivas	Un	4.858	426
SUBTOTAL			40.598
IVA			4.060
VALOR TOTAL			44.658

Fuente: TAPE PORÃ 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 frio	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
SUBTOTAL			45.960
IVA			4.596
VALOR TOTAL			50.556

Fuente: TAPE PORÃ 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
SUBTOTAL			20.683
IVA			2.068
VALOR TOTAL			22.751

Fuente: TAPE PORÃ 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 PORÃ, con la Concesión vigente en la Ruta Internacional Nº VII, se estima que los costos anuales de administración, operación y explotación ascienden a **Gs. 56.154 millones para todo el ejercicio 2023**, incluyendo la tasa de fiscalización del MOPC de Gs 3.575 millones.

COSTOS ANUALES DE OPERACIÓN, ADMINISTRACIÓN Y EXPLOTACIÓN- MM Gs

DESCRIPCION	ANUAL
ADMINISTRATIVO	16.535
EXPLOTACION	3.779
ESTACION DE PEAJE	12.401
ESTACION DE PESAJE	921
MANTENIMIENTOS RUTINARIOS	18.944
TASA DE FISCALIZACION MOPC	3.575
TOTAL ADMINISTRATIVOS, OPERATIVOS Y EXPLOTACION	56.154

Fuente: TAPE PORÃ 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 16.534,5 millones para el ejercicio 2023, 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 2023

DESCRIPCION	Valor Total
SALARIOS	6.904,16
HONORARIOS PROFESIONALES	2.603,72
SERVICIOS PUBLICOS	938,46
LIMPIEZA, IMPRENTA, LIBRERÍA	1.787,24
OFICINAS ADMINISTRATIVAS	151,99
VEHICULOS	2.483,79
SEGUROS VARIOS	491,12
VARIOS	1.174,04
TOTAL GASTOS ADMINISTRATIVOS	16.534,50

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 43 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 3.779 Millones para el ejercicio 2023, 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 2023)

DESCRIPCION	Valor Total
AMBULANCIAS	940,6
GRUAS	324,1
INSPECCION DE TRAFICO	1069,3
MANTENIMIENTO DE VEHICULOS DE FISCALIZACION-MOPC	345,5
MANTENIMIENTO DE EDIFICIOS DE FISCALIZACION	35,0
MANTENIMIENTOS VARIOS	987,7
ALQUILERES DE INMUEBLES	76,7
TOTAL EXPLOTACION	3.778,8

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 13.322 Millones para el ejercicio 2023, donde Gs 12.401 millones corresponden a las estaciones de Peajes (93%) y Gs 921 Millones al personal de las estaciones de Pesajes (7%).

COSTOS ANUALES DE ESTACIONES DE PEAJES Y PESAJES

DESCRIPCION	Valor Total
SALARIOS	8.442,6
MANTENIMIENTOS	1.062,6
TRANSPORTE DE VALORES	371,1
SERVICIOS DE VIGILANCIA	1.907,3
GASTOS DE IMPRENTA	76,3
INSUMOS VARIOS	306,1
ALQUILER DE RODADOS	115,3
CORREO	119,6
TOTAL ESTACIONES DE PEAJE	12.400,9
SALARIOS ESTACIONES DE PESAJE	920,9
TOTAL ESTACIONES DE PEAJE Y PESAJE	13.321,8

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. 18.944 millones para el ejercicio 2023, 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 2023)

DESCRIPCION	Valor Total
SALARIOS	3.401,8
ALQUILERES MOVILES	308,7
COMBUSTIBLES Y LUBRICANTES	154,8
MANTENIMIENTOS RUTINARIOS	14.374,3
ALQUILER DE INMUEBLES	265,4
MANTENIMIENTOS SISTEMA ILUMINACION	438,6
TOTAL CONSERVACION DE RUTINA Y TECNICA	18.943,5

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 25 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).

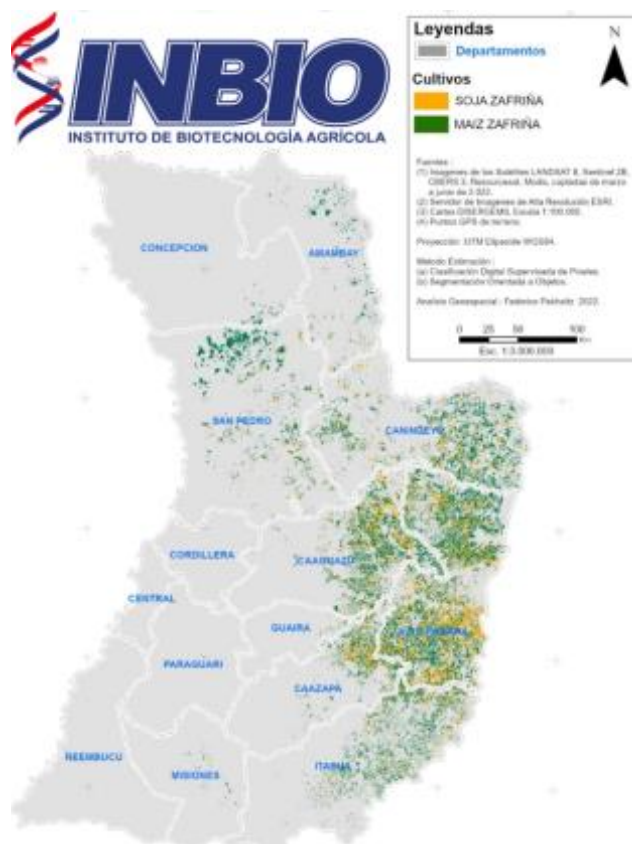
Además del crecimiento económico propio del país, la estructura de la producción económica, afectada en la zona de influencia de la ruta, condiciona la evolución del crecimiento y tipo de flujo vehicular que registra la ruta.



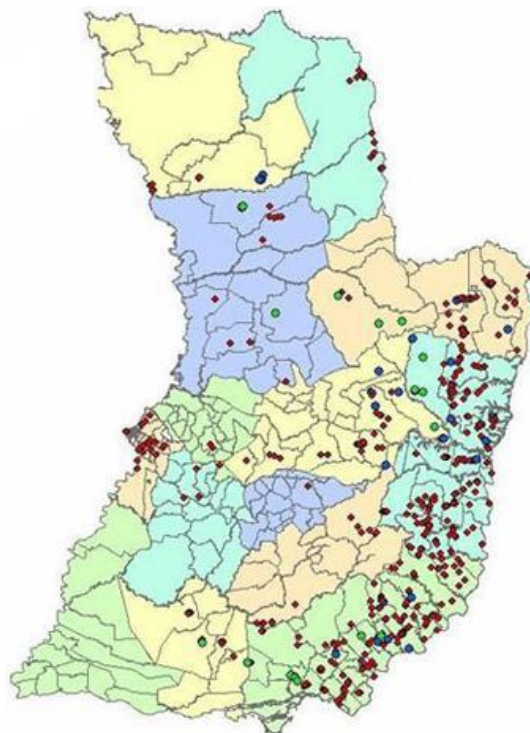
DEPARTAMENTOS	MAIZ y SOJA SAFRIÑA Superficie de Cultivos en Hectáreas Campaña Agrícola Año 2.022			
	MAIZ	%	SOJA	%
01 - CONCEPCION	6.559	0,64	-	-
02 - SAN PEDRO	103.311	10,06	17.893	3,90
04 - GUAIRA	4.460	0,43	1.354	0,29
05 - CAAGUAZU	156.765	15,27	77.377	16,85
06 - CAAZAPA	63.705	6,21	36.599	7,97
07 - ITAPUA	133.919	13,05	48.054	10,46
08 - MISIONES	2.500	0,24	492	0,11
09 - PARAGUARI	11	0,001	1	0,0002
10 - ALTO PARANA	354.252	34,51	216.019	47,03
13 - AMAMBAY	32.055	3,12	3.469	0,76
14 - CANINDEYU	169.054	16,47	58.077	12,64
Total Región Oriental PY	1.026.591	100	459.336	100

En este sentido, el principal complejo productivo del país -el complejo soja- se encuentra sentado en gran parte en el Departamento de Alto Paraná, afectando directamente al flujo vehicular de la ruta Concesionada.

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



Localización de Silos en la Región Oriental



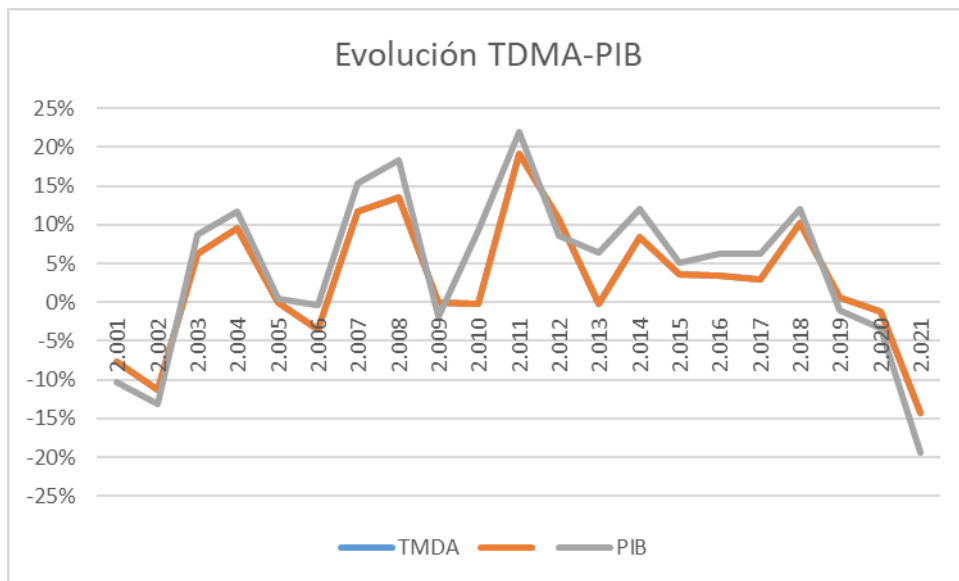
Fuente: CAPECO

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).

La proyección de la demanda para el periodo 2019-2044 presenta una tasa de crecimiento anual de 3,5%, 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 2,5% 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 (TMDA), 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 25 años de operación.

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 transportes 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.

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/Vehículos, en los últimos 20 años, en promedio fue del 1,45, por la fuerte influencia de vehículos pesados.

Por otra parte, el rebalanceo de las tarifas básicas de peaje, que se incrementaron de 14.000 por Unidad Básica a 17.000 Gs. Por unidad Básica, permiten alcanzar un nivel de recaudación sólido, aún en un año complicado en materia de transporte de productos.

Ello implica también que para el año 2023, 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 2022 y lo que va del 2023

Mes/Año	Pastoreo				Minga Guazu				Ambas				Cotización USD	Ingresos en USD
	Transito	Utequis	Tarifa	Gs	Transito	Utequis	Tarifa	Gs	Transito	Utequis	Tarifa/Pr omedio	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	8.357	11.911	15.000	5.002.532.575	12.750	16.178	15.000	6.794.594.625	21.107	28.088	15.000	11.797.127.200	6.976	1.691.102
mar-22	6.616	9.749	15.000	4.533.349.041	10.994	14.063	15.000	6.539.329.641	17.610	23.812	15.000	11.072.678.682	6.967	1.589.304
abr-22	7.577	10.322	15.000	4.644.912.182	12.023	15.081	15.000	6.786.297.082	19.600	25.403	15.000	11.431.209.264	6.865	1.665.143
may-22	7.008	10.480	15.000	4.873.017.027	11.759	15.101	15.000	7.021.875.827	18.767	25.580	15.000	11.894.892.854	6.858	1.734.455
jun-22	6.765	9.768	15.000	4.395.599.325	11.178	14.383	15.000	6.472.258.925	17.943	24.151	15.000	10.867.858.250	6.865	1.583.082
jul-22	7.595	11.509	16.000	5.708.578.663	12.098	15.543	16.000	7.709.194.913	19.693	27.052	16.000	13.417.773.576	6.874	1.951.960
ago-22	7.338	10.635	16.000	5.275.198.900	11.712	15.101	16.000	7.489.899.500	19.050	25.736	16.000	12.765.098.400	6.865	1.859.446
sept-22	7.381	11.000	16.000	5.280.039.159	11.688	15.159	16.000	7.276.205.409	19.069	26.159	16.000	12.556.244.568	6.979	1.799.147
oct-22	7.303	10.052	16.000	4.985.753.050	11.807	14.939	16.000	7.409.945.300	19.110	24.991	16.000	12.395.698.350	7.163	1.730.518
nov-22	7.330	10.793	16.000	5.180.854.908	11.924	15.276	16.000	7.332.374.958	19.254	26.069	16.000	12.513.229.866	7.188	1.740.850
dic-22	8.689	12.361	16.000	6.130.975.400	14.027	16.926	16.000	8.395.240.900	22.716	29.287	16.000	14.526.216.300	7.246	2.004.722
Promedio	7.566	10.927	15.500	5.153.790.930	12.076	15.306	15.500	7.219.301.655	19.642	26.233	15.500	12.373.092.584	6.986	1.770.356

Mes/Año	Pastoreo				Minga Guazu				Ambas				Cotización USD	Ingresos en USD
	Transito	Utequis	Tarifa	Gs	Transito	Utequis	Tarifa	Gs	Transito	Utequis	Tarifa/Pr omedio	Gs		
ene-23	8.842	11.226	17.000	5.916.222.550	13.472	16.272	17.000	8.575.104.700	22.314	27.498	17.000	14.491.327.250	7.383	1.962.797
feb-23	8.184	11.622	17.000	5.532.245.677	12.727	16.521	17.000	7.863.843.927	20.911	28.143	17.000	13.396.089.604	7.297	1.835.835
Promedio	8.513	11.424	17.000	5.724.234.114	13.100	16.396	17.000	8.219.474.314	21.613	27.820	17.000	13.943.708.427	7.340	1.899.316

A partir del año 2023, se estima un crecimiento del tráfico vehicular, medido por TMDA, del 3,5% anual, significativamente inferior al crecimiento medio del 5,47% 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 Porã, 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.

% Crecimiento		
Años	Pastoreo	Minga Guazu
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, 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 alcanzó a 8,1%, por lo que se consiguió un nuevo rebalanceo de las tarifas, a Gs. 17.000, vigente a partir de enero de 2023.

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:

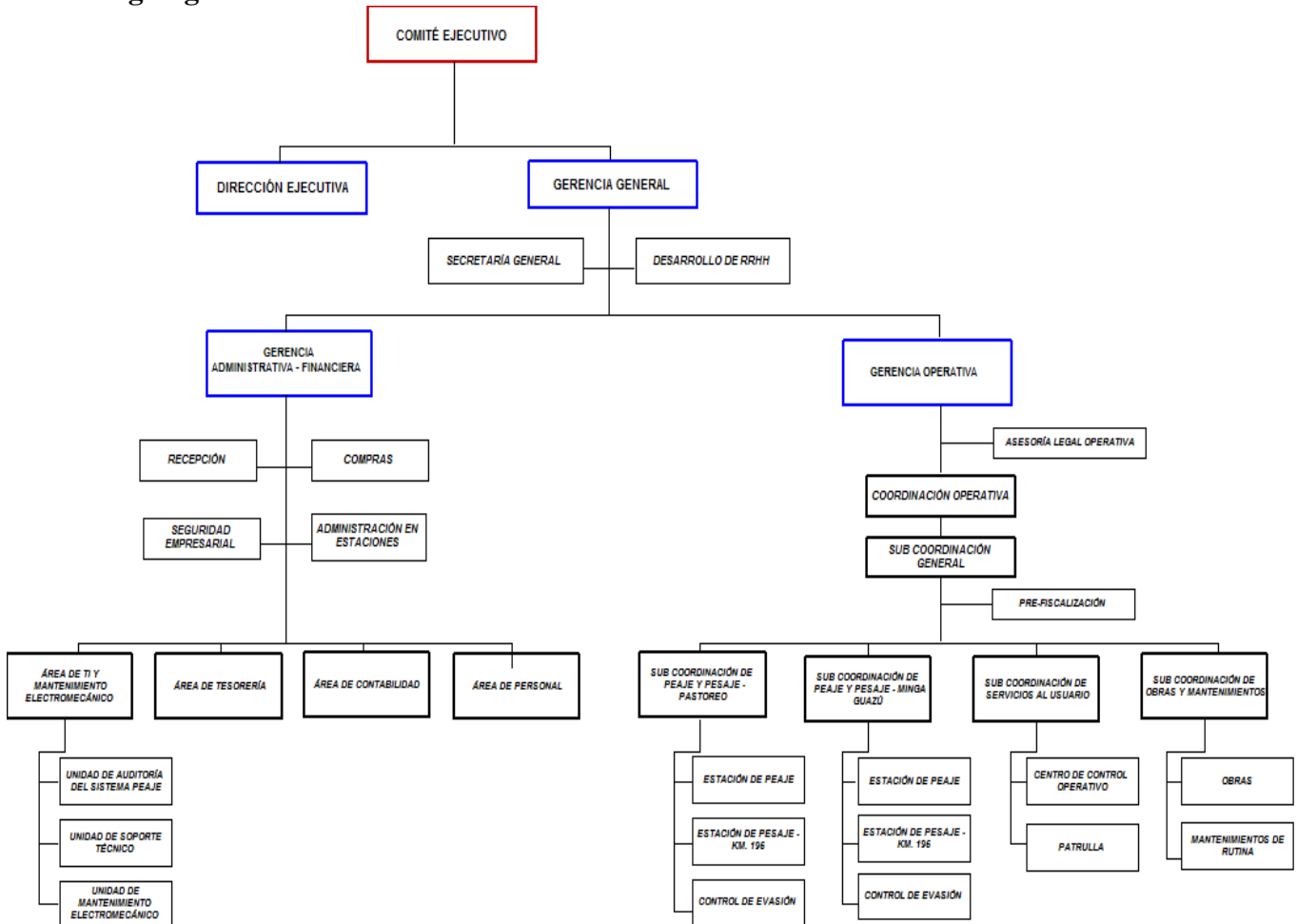
	Pastoreo				Minga Guazu				Ambas			
	Transito	Utequis	Tarifa	Gs	Transito	Utequis	Tarifa	Gs	Transito	Utequis	Tarifa/Promedio	Gs
2.023	8.027,50	11.309,81	17.000,00	70.177.388.061	12.791,24	15.841,67	17.000,00	98.297.578.441	20.818,74	27.151,49	17.000,00	168.474.966.501,4
2.024	8.308,47	11.705,66	17.000,00	72.633.596.643	13.238,93	16.396,13	17.000,00	101.737.993.686	21.547,40	28.101,79	17.000,00	174.371.590.329,0
2.025	8.599,26	12.115,35	18.000,00	79.597.876.792	13.702,29	16.970,00	18.000,00	111.492.871.904	22.301,56	29.085,35	18.000,00	191.090.748.695,8
2.026	8.900,24	12.539,39	18.000,00	82.383.802.479	14.181,87	17.563,95	18.000,00	115.395.122.421	23.082,11	30.103,34	18.000,00	197.778.924.900,2
2.027	9.211,75	12.978,27	19.000,00	90.004.304.209	14.678,24	18.178,68	19.000,00	126.069.171.245	23.889,99	31.156,95	19.000,00	216.073.475.453,4
2.028	9.534,16	13.432,51	19.000,00	93.154.454.856	15.191,98	18.814,94	19.000,00	130.481.592.238	24.726,13	32.247,45	19.000,00	223.636.047.094,3
2.029	9.867,85	13.902,65	20.000,00	101.489.327.133	15.723,70	19.473,46	20.000,00	142.156.261.017	25.591,55	33.376,11	20.000,00	243.645.588.150,1
2.030	10.213,23	14.389,24	20.000,00	105.041.453.582	16.274,03	20.155,03	20.000,00	147.131.730.153	26.487,25	34.544,27	20.000,00	252.173.183.735,4
2.031	10.570,69	14.892,86	22.000,00	119.589.694.903	16.843,62	20.860,46	22.000,00	167.509.474.779	27.414,31	35.753,32	22.000,00	287.099.169.682,7
2.032	10.940,66	15.414,11	22.000,00	123.775.334.225	17.433,14	21.590,57	22.000,00	173.372.306.397	28.373,81	37.004,69	22.000,00	297.147.640.621,6
2.033	11.323,59	15.953,61	24.000,00	139.753.604.643	18.043,30	22.346,24	24.000,00	195.753.095.040	29.366,89	38.299,85	24.000,00	335.506.699.683,7

Proyección Estados de Resultados

PROYECCION DE ESTADOS CONTABLES TAPE PORA S.A.												
En Millones de Gs.												
	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	
INGRESOS	169.405	175.302	192.021	198.709	217.003	224.566	244.576	253.103	288.029	298.078	336.437	
Ingresos por Peaje	168.475	174.372	191.091	197.779	216.073	223.636	243.646	252.173	287.099	297.148	335.507	
Intereses ganados	930	930	930	930	930	930	930	930	930	930	930	
EGRESOS	166.330	179.152	197.342	214.682	224.620	235.236	244.950	253.708	242.217	178.862	173.736	
Operativos	80.913	84.474	88.193	92.075	96.129	100.362	104.782	109.397	114.216	119.248	124.502	
Gastos bancarios	1.050	175	175	175	175	175	175	175	175	175	175	
Amortización Bonos (Intereses)	47.097	46.703	44.919	41.603	37.497	33.752	28.392	21.355	13.455	5.471		
Amortización Bonos (Capital)	19.110	24.270	34.514	44.215	52.078	58.712	67.327	74.884	61.257	858		
Amortización Bonos G6	4.768	4.802	4.802	4.802	5.480	5.404	5.327	5.250	5.174	2.196		
Amortización Bonos G7	4.391	8.783	8.783	8.783	8.783	8.783	8.783	8.783	8.783	8.783	4.391	
Depreciaciones	9.000	9.945	15.957	23.029	24.478	28.048	30.164	33.864	39.158	42.132	44.668	
RESULTADO IMPONIBLE	3.075	-3.850	-5.322	-15.973	-7.616	-10.670	-374	-604	45.812	119.215	162.701	
<i>Impuesto a la renta</i>	<i>308</i>	<i>-</i>	<i>-</i>	<i>-</i>	<i>-</i>	<i>-</i>	<i>-</i>	<i>-</i>	<i>4.581</i>	<i>11.922</i>	<i>16.270</i>	

Estructura Organizacional

2.1. Organigrama



2.2. Directores y Altos funcionarios (Curriculum Vitae)

El Directorio de la Sociedad fue designado mediante Acta de Asamblea General ordinaria de fecha 30/03/2020, quedando conformada de la siguiente manera:

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)

CONCEPTO	Al 31.12 2022
Remuneraciones de Administradores, directores, síndicos y Consejo de Vigilancia	4.651.211.500

Número de Empleados, Sindicatos

La empresa cuenta con 43 empleados administrativos, la mayoría de ellos ubicados en la sede central de Asunción.

Además, cuenta con 184 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 PORÃ S.A.E. por definición del propio Contrato de Concesión y de sus Estatutos Sociales, no tiene participación en otras empresas.

- TAPE PORÃ S.A.E. es una Sociedad Anónima cuyo accionistas son las siguientes empresas:
 - **CONEMPA S.A**
 - **TECNOEDIL S.A**
 - **EMPRENDIMIENTOS & CONCESIONES S.A.**
 - **CONSTRUCTORA ACARAY S.A.**
 - **OCHO A S.A.**

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

Presidente:	Ing. Oscar Franco (en representación de Emprendimientos y Concesiones S.A.)
Directores Titulares:	Ing. Oscar Bedoya (Conempa S.A.) Lic. Gonzalo Zavala (en representación de Tecnoedil S.A.) Ing. Roque Ardissonne (en representación de Tecnoedil S.A.) Lic. Daniel Meza (en representación de Constructora Acaray) Ing. Ramon Jiménez Gaona (Conempa S.A.)
Directores Suplentes:	Ing. Genaro Ramón Burró (en representación de Conempa S.A.) Lic. Nestor Filártiga (en representación de Emprendimientos y Concesiones S.A.) Ing. Juan Carlos Pettengill Castillo (en representación de Ocho A S.A.)
Síndico Titular:	Dr. Umberto Duarte Carvallo
Síndico Suplente	C.P. Julio Cesar Aquino Zunini
Gerente General:	Lic. Ricardo Alfredo Ruiz Diaz

3.3 Obligaciones Financieras al 31/12/2022

DETALLE DE OBLIGACIONES FINANCIERAS AI 31 DE DICIEMBRE 2022

	IMPORTE	IMPORTE TOTAL	VTO	GARANTÍA	SITUACIÓN
Obligaciones Financieras					
CORRIENTE		23.789.853.424			
Préstamos Bancarios		2.824.823.369			
Sobregiro Bancario	2.824.823.369				
BONOS TPSA		20.965.030.055			
Bonos a Pagar G2	11.670.000.000		set- 2033	Sola Firma	Cumplimiento a la fecha
Int. A Pagar Bonos G2	35.210.535.735				
Int. A Devengar Bonos G2	-30.458.340.836				
Bonos a Pagar G3	2.399.997.600		set- 2033	Sola Firma	Cumplimiento a la fecha
Int. A Pagar Bonos G3	4.964.980.388				
Int. A Devengar Bonos G3	-4.831.244.501				
Bonos a Pagar G4	0		jun- 2032	Sola Firma	Cumplimiento a la fecha
Int. A Pagar Bonos G4	8.707.393.719				
Int. A Devengar Bonos G4	-8.648.626.596				
Bonos a Pagar G5	0		set- 2032	Sola Firma	Cumplimiento a la fecha
Int. A Pagar Bonos G5	1.516.438.357				
Int. A Devengar Bonos G5	-1.500.000.009				
Bonos a Pagar G6	1.428.933.187		dic- 2031	Sola Firma	Cumplimiento a la fecha
Int. A Pagar Bonos G6	3.479.222.005				
Int. A Devengar Bonos G6	-2.974.258.994				

NO CORRIENTE		483.831.069.213			
Obligaciones Financieras		483.831.069.213			
Prestamos Bancarios		0			
BONOS TPSA		483.831.069.213			
Bonos a Pagar TPSA G2	320.900.000.000		set- 2033	Sola Firma	Cumplimiento a la fecha
Int.a Pagar Bonos G2	186.532.294.725				
Int.a Dev. Bonos G2	186.532.294.725				
Bonos a Pagar TPSA G3	54.360.002.400		set- 2033	Sola Firma	Cumplimiento a la fecha
Int.a Pagar Bonos G3	32.797.492.669				
Int.a Dev. Bonos G3	-32.797.492.669				

Bonos a Pagar TPSA G4	65.000.000.000		jun-2032	Sola Firma	Cumplimiento a la fecha
Int.a Pagar Bonos G4	40.005.951.818				
Int.a Dev. Bonos G4	-40.005.951.818				
Bonos a Pagar TPSA G5	15.000.000.000		set-2032	Sola Firma	Cumplimiento a la fecha
Int.a Pagar Bonos G5	11.759.589.038				
Int.a Dev. Bonos G5	-11.759.589.038				
Bonos a Pagar G6	28.571.066.813		dic-2031	Sola Firma	Cumplimiento a la fecha
Int. A Pagar Bonos G6	2.051.266.998				
Int. A Devengar Bonos G6	-2.051.266.998				
Otros Pasivos		0		Sola firma	
		507.620.922.637			

3.4 Vinculación por contratos (proveedores y clientes) al 31/12/2022.

DETALLE DE DEUDAS COMERCIALES Al 31 DE DICIEMBRE 2022

	IMPORTE	IMPORTE TOTAL	VTO	GARANTÍA	SITUACIÓN
CORRIENTE		13.071.043.587			
Comerciales					
Proveedores locales		1.496.449.195	30 días	Sola firma	Cumplimientos a la fecha
Deudas Consorciadas		4.533.073.195			
Conempa S.A.	840.024.890			Sola firma	Por Certificados de Obras
Constructora Acaray	453.955.817			Sola firma	Por Certificados de Obras
Roggio S.A.	1.269.317			Sola firma	Por Certificados de Obras
Tecnoedil S.A.	86.214.080			Sola firma	Por Certificados de Obras
Ocho A S.A.	3.151.609.091				
Know How a Pagar		2.452.553.492			
Seguros a Pagar		228.498.950			
Anticipos de Clientes		2.951.561.398		Sola firma	Por ventas de tarjetas de Prepagos
Otros Pasivos - Deudas Sociales y Fiscales		603.471.444		Oblig. Fiscales/Retenciones/ Cargas Sociales	A pagar en la primera quincena
Retencion Fondo de Garantía		805.435.913			
Otros Pasivos		0			
NO CORRIENTE		1.269.603.891			
Comerciales					
Proveedores locales		1.269.603.891			
		14.340.647.478			

Información Económica-Financiera-Patrimonial

4.1 Información comparativa en columnas de los tres últimos ejercicios y de la última información trimestral cerrada

BALANCE GENERAL	2020	2021	2022	mar-23
ACTIVO CORRIENTE				
Disponibilidades	3.958.198.552	3.509.787.186	4.637.506.567	4.054.698.851
Caja	2.445.791.100	2.035.099.800	2.910.372.800	1.624.645.750
Bancos	387.766.932	220.305.061	1.542.526.526	1.309.104.055
Valores a Depositar	40.907.200	27.780.300	154.629.900	81.015.900
Transferencias a Depositar	1.083.733.320	1.223.157.325	-	1.016.263.086
Transferencias a Interbancaria		1.561.000	11.680.000	22.645.850
Tarjeta de Crédito		667.800	18.088.945	608.265
Bocas de Cobranzas a Percibir		1.215.900	208.396	415.945
Disponibilidades - Fiduciaria	478.522.851	2.080.295.575	3.425.531.692	1.704.550.047
Cta. Fiduciaria de Administración y Pago TPI				
Cta. Fiduciaria de Administración y Pago Gs.				
Cta. Fiduciaria de Administración y Pago TP4	478.522.851	2.080.295.575	3.325.531.692	1.704.550.047
Basa Cta. Fid. de Administración y Pago TP4			100.000.000	
Inversiones				
Banco Continental CDA				
Banco Continental CDA USD				
Fianciera Rio - Fideicomiso de Inversión				
Cta. Fiduciaria de Adm. Y Pago Gs. Reserva				
Créditos a Corto Plazo	8.833.663.792	10.055.639.926	21.422.784.600	11.017.871.153
Anticipos (Incluyendo a Contratistas)	268.557	268.557	268.560	268.560
Crédito Fiscal	1.699.321.730	1.638.206.629	953.762.296	2.710.185.843
Créditos Varios	1.924.000	63.960.000	8.362.000	101.252.000
Créditos a Clientes	62.075.000	59.628.000	161.593.000	42.285.000
Créditos a Cobrar	6.329.231.415	7.621.833.650	19.423.595.654	7.519.376.660
Créditos al Personal	740.843.090	671.743.090	875.203.090	644.503.090
Gastos Pagados por Adelantado	1.477.164.324	1.457.547.102	1.146.024.016	990.031.163
Seguros a Vencer	1.371.926.228	1.367.166.146	1.070.500.200	903.364.492
Alquileres a Vencer	105.238.096	90.380.956	75.523.816	86.666.671
Total Activo Corriente	14.747.549.519	17.103.269.789	30.631.846.875	17.767.151.214
ACTIVO NO CORRIENTE				
Inversiones	12.245.049.651	12.424.513.981	12.095.720.596	12.501.388.736
Fideicomiso de Inversión				
Fianciera Rio - Fideicomiso de Inversión				
Continental Gs. Reserva				
Cta. Fiduciaria de Adm. Y Pago Gs. Reserva	77.317.442	266.851.272	966.952	343.726.027
Anticipo a Contratistas inc. IVA				
Banco Familiar CDA	2.057.142.857	2.057.142.857	2.057.142.857	2.057.142.857
Banco Sudameris CDA	2.132.383.562	2.057.133.460	2.057.109.660	2.057.133.460
Solar CDA	355.672.088	330.152.391	342.857.143	330.152.391
Bancop CDA	342.857.179	368.219.214	355.745.097	368.219.214
GNB CDA	2.057.140.320	2.133.227.237	2.057.138.971	2.133.227.237
Banco Itaú CDA	2.571.428.571	2.667.956.379	2.668.287.379	2.667.956.379
Banco BASA CDA	342.857.143	317.280.961	330.032.429	317.280.961
Banco Regional CDA	2.308.250.489	2.226.550.210	2.226.440.108	2.226.550.210
Créditos	8.562.810.146	-	-	-
Derechos sobre Obras Contractuales				
Créditos a Cobrar	8.562.810.146	-	-	-
Bienes de Uso	666.659.945.791	672.868.520.406	693.532.770.105	671.479.680.365
Valores Netos de Depreciación	4.895.829.463	16.252.652.537	16.035.868.501	15.982.090.962
Concesión Ruta VII	659.480.900.435	656.615.867.869	651.222.039.025	655.267.410.658
Obras en Curso	2.283.215.893	-	26.274.862.579	230.178.745
Cargos Diferidos	929.434.246	752.174.310	564.708.424	692.608.896
Netos de Amortización	929.434.246	752.174.310	564.708.424	692.608.896
Total Activo no corriente	688.397.239.834	686.045.208.697	706.193.199.125	684.673.677.997
TOTAL ACTIVO	703.144.789.353	703.148.478.485	736.825.046.000	702.440.829.211

2020

2021

2022

mar-23

PASIVO				
PASIVO CORRIENTE				
Sobregiro bancario	-	-	-	-
Obligaciones Comerciales	10.683.460.324	11.168.941.168	14.303.168.276	14.535.704.587
Provisiones	755.755.736	568.858.697	3.428.294.812	1.498.447.300
Obligaciones Financieras	9.110.317.892	12.712.321.507	18.842.152.521	21.585.278.073
Total Pasivo Corriente	20.549.533.952	24.450.121.372	36.573.615.609	37.619.429.960
PASIVO NO CORRIENTE				
Cuentas por Pagar Comerciales	212.380.389	802.366.957	1.269.603.891	1.269.603.891
Obligaciones Financieras	479.260.000.000	469.330.000.000	483.831.069.213	474.149.862.569
Total Pasivo No Corriente	479.472.380.389	470.132.366.957	485.100.673.104	475.419.466.460
TOTAL PASIVO	500.021.914.341	494.582.488.329	521.674.288.713	513.038.896.419
PATRIMONIO NETO				
Capital Social	150.000.000.000	150.000.000.000	150.000.000.000	150.000.000.000
Reservas	4.559.199.405	4.559.199.405	4.831.355.178	4.831.355.178
Reserva Facultativa	-	-	5.170.959.694	5.170.959.694
Reultados Ejercicio Anterior	56.736.137.752	48.563.675.608	48.563.675.608	55.148.442.462
Aporte Futura Integración	-	-	-	-
Resultado del Ejercicio	-8.172.462.145	5.443.114.882	6.584.766.807	6.106.972.248
TOTAL PATRIMONIO NETO	203.122.875.012	208.565.989.895	215.150.757.287	221.257.729.582
TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO NETO	703.144.789.353	703.148.478.224	736.825.046.000	734.296.626.001

ESTADO DE RESULTADOS	2020	2021	2022	mar-22
Ingresos y Gastos				
Ingresos Netos Estación de Peaje	110.917.955.600	133.537.205.050	147.092.639.602	35.754.907.050
Gastos de Administración	- 74.362.578.537	- 82.788.148.671	- 93.774.102.865	- 20.842.148.179
Ingresos no Operativos	2.780.385.822	2.964.242.991	11.750.974.171	263.844.097
Egresos no Operativos	- 47.508.225.030	- 47.753.734.488	- 57.753.102.911	- 11.574.052.173
Ganancia antes del Impuesto a la Renta	- 8.172.462.145	5.959.564.882	7.316.407.997	3.602.550.795
Impuesto a la Renta	-	516.450.000	731.640.800	360.255.079
Resultado del Periodo	- 8.172.462.145	5.443.114.882	6.584.767.197	3.242.295.715

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

CONCEPTO	Proyección de Flujo de Caja : Escenario Base										
	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
SALDO INICIAL DE EFECTIVO	1.500	13.575	19.645	30.255	37.287	54.123	71.477	101.242	134.476	219.421	380.743
Emisión Bonos Serie 7	50.000										
TOTAL INGRESOS	218.475	174.372	191.091	197.779	216.073	223.636	243.646	252.173	287.099	297.148	335.507
Peajes	168.475	174.372	191.091	197.779	216.073	223.636	243.646	252.173	287.099	297.148	335.507
Pastoreo	70.177	72.634	79.598	82.384	90.004	93.154	101.489	105.041	119.590	123.775	139.754
Minga Guazu	98.298	101.738	111.493	115.395	126.069	130.482	142.156	147.132	167.509	173.372	195.753
TOTAL EGRESOS	80.913	84.474	88.193	92.075	96.129	100.362	104.782	109.397	114.216	119.248	124.502
OPERATIVOS											
<i>pagos por egresos Operativos/Costos de Explotación</i>	59.893	62.588	65.405	68.348	71.424	74.638	77.997	81.506	85.174	89.007	93.012
Administrativos	16.535	17.279	18.056	18.869	19.718	20.605	21.532	22.501	23.514	24.572	25.678
Explotación	3.779	3.949	4.127	4.312	4.506	4.709	4.921	5.142	5.374	5.616	5.868
Estación de Peajes	12.401	12.959	13.542	14.151	14.788	15.454	16.149	16.876	17.635	18.429	19.258
Estación de Pesajes	921	962	1.006	1.051	1.098	1.148	1.199	1.253	1.310	1.369	1.430
Mantenimiento de Rutina-Conservación	18.944	19.796	20.687	21.618	22.590	23.607	24.669	25.779	26.940	28.152	29.419
Tasa de Fiscalización	3.575	3.736	3.904	4.080	4.263	4.455	4.656	4.865	5.084	5.313	5.552
Imprevistos	3.739	3.908	4.084	4.267	4.459	4.660	4.870	5.089	5.318	5.557	5.807
ACTIVOS FIJOS	2.520	2.646	2.778	2.917	3.063	3.216	3.377	3.546	3.723	3.909	4.105
Compra de Bienes	2.520	2.646	2.778	2.917	3.063	3.216	3.377	3.546	3.723	3.909	4.105
OBRAS RUTA 2	18.500	19.240	20.010	20.810	21.642	22.508	23.408	24.345	25.319	26.331	27.385
Obras	18.500	19.240	20.010	20.810	21.642	22.508	23.408	24.345	25.319	26.331	27.385
Reparaciones Ruta 2	18.500	19.240	20.010	20.810	21.642	22.508	23.408	24.345	25.319	26.331	27.385
RESULTADO OPERATIVO	137.562	89.897	102.898	105.704	119.944	123.274	138.864	142.776	172.883	177.900	211.005
INGRESOS FINANCIEROS	930	930	930	930	930	930	930	930	930	930	12.930
Préstamos											
Recupero de Fondo de Garantía											12.000
Intereses ganados	930	930	930	930	930	930	930	930	930	930	930
EGRESOS FINANCIEROS	76.416	84.758	93.218	99.603	104.038	106.851	110.029	110.472	88.869	17.508	200
Gastos Bancarios (Fideicomiso)	1.050	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200
Amortización Bonos (Intereses)	47.097	46.703	44.919	41.603	37.497	33.752	28.392	21.355	13.455	5.471	-
Amortización Bonos (Capital)	19.110	24.270	34.514	44.215	52.078	58.712	67.327	74.884	61.257	858	
Amortización Bonos G6	4.768	4.802	4.802	4.802	5.480	5.404	5.327	5.250	5.174	2.196	
Amortización Bonos G7	4.391	8.783	8.783	8.783	8.783	8.783	8.783	8.783	8.783	8.783	4.391
RESULTADO FINANCIERO	62.075	6.070	10.610	7.031	16.837	17.353	29.765	33.235	84.945	161.322	223.735
SALDO FINAL DE EFECTIVO	13.575	19.645	30.255	37.287	54.123	71.477	101.242	134.476	219.421	380.743	604.478

	Proyeccion de Flujo de Caja : BEST Base										
	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
CONCEPTO											
SALDO INICIAL DE EFECTIVO	1.500	13.575	23.881	37.213	47.884	69.606	92.964	130.314	172.491	268.870	443.337
Emisión Bonos Serie 7	50.000										
TOTAL INGRESOS	218.475	178.608	193.812	201.419	220.958	229.641	251.231	261.115	298.533	310.292	351.842
Peajes	168.475	178.608	193.812	201.419	220.958	229.641	251.231	261.115	298.533	310.292	351.842
Pastoreo	70.177	74.398	82.319	86.024	94.889	99.159	109.075	113.983	131.024	136.920	156.089
Minga Guazu	98.298	104.210	111.493	115.395	126.069	130.482	142.156	147.132	167.509	173.372	195.753
TOTAL EGRESOS	80.913	84.474	88.193	92.075	96.129	100.362	104.782	109.397	114.216	119.248	124.502
OPERATIVOS											
<i>pagos por egresos Operativos/Costos de Explotación</i>	59.893	62.588	65.405	68.348	71.424	74.638	77.997	81.506	85.174	89.007	93.012
Administrativos	16.535	17.279	18.056	18.869	19.718	20.605	21.532	22.501	23.514	24.572	25.678
Explotación	3.779	3.949	4.127	4.312	4.506	4.709	4.921	5.142	5.374	5.616	5.868
Estación de Peajes	12.401	12.959	13.542	14.151	14.788	15.454	16.149	16.876	17.635	18.429	19.258
Estación de Pesajes	921	962	1.006	1.051	1.098	1.148	1.199	1.253	1.310	1.369	1.430
Mantenimiento de Rutina-Conservación	18.944	19.796	20.687	21.618	22.590	23.607	24.669	25.779	26.940	28.152	29.419
Tasa de Fiscalización	3.575	3.736	3.904	4.080	4.263	4.455	4.656	4.865	5.084	5.313	5.552
Imprevistos	3.739	3.908	4.084	4.267	4.459	4.660	4.870	5.089	5.318	5.557	5.807
ACTIVOS FIJOS	2.520	2.646	2.778	2.917	3.063	3.216	3.377	3.546	3.723	3.909	4.105
Compra de Bienes	2.520	2.646	2.778	2.917	3.063	3.216	3.377	3.546	3.723	3.909	4.105
OBRAS RUTA 2	18.500	19.240	20.010	20.810	21.642	22.508	23.408	24.345	25.319	26.331	27.385
Obras	18.500	19.240	20.010	20.810	21.642	22.508	23.408	24.345	25.319	26.331	27.385
Reparaciones Ruta 2	18.500	19.240	20.010	20.810	21.642	22.508	23.408	24.345	25.319	26.331	27.385
RESULTADO OPERATIVO	137.562	94.133	105.620	109.344	124.829	129.278	146.449	151.718	184.317	191.045	227.340
INGRESOS FINANCIEROS	930	930	930	930	930	930	930	930	930	930	12.930
Préstamos											
Recupero de Fondo de Garantía											12.000
Intereses ganados	930	930	930	930	930	930	930	930	930	930	930
EGRESOS FINANCIEROS	76.416	84.758	93.218	99.603	104.038	106.851	110.029	110.472	88.869	17.508	200
Gastos Bancarios (Fideicomiso)	1.050	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200
Amortización Bonos (Intereses)	47.097	46.703	44.919	41.603	37.497	33.752	28.392	21.355	13.455	5.471	-
Amortización Bonos (Capital)	19.110	24.270	34.514	44.215	52.078	58.712	67.327	74.884	61.257	858	
Amortización Bonos G6	4.768	4.802	4.802	4.802	5.480	5.404	5.327	5.250	5.174	2.196	
Amortización Bonos G7	4.391	8.783	8.783	8.783	8.783	8.783	8.783	8.783	8.783	8.783	4.391
RESULTADO FINANCIERO	62.075	10.306	13.332	10.671	21.721	23.358	37.351	42.176	96.379	174.467	240.070
SALDO FINAL DE EFECTIVO	13.575	23.881	37.213	47.884	69.606	92.964	130.314	172.491	268.870	443.337	683.407

	Proyeccion de Flujo de Caja : WORST CASE										
CONCEPTO	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
SALDO INICIAL DE EFECTIVO	1.500	13.575	9.646	7.559	- 336	194	670	12.047	26.251	89.529	228.426
Emisión Bonos Serie 7	50.000										
TOTAL INGRESOS	218.475	164.373	178.393	182.853	199.767	206.759	225.258	233.142	265.432	274.722	310.187
Peajes	168.475	164.373	178.393	182.853	199.767	206.759	225.258	233.142	265.432	274.722	310.187
Pastoreo	70.177	68.469	74.309	76.166	83.212	86.124	93.830	97.114	110.564	114.434	129.207
Minga Guazu	98.298	95.904	104.084	106.686	116.555	120.634	131.428	136.028	154.868	160.288	180.980
TOTAL EGRESOS	80.913	84.474	88.193	92.075	96.129	100.362	104.782	109.397	114.216	119.248	124.502
OPERATIVOS											
<i>pagos por egresos Operativos/Costos de Explotación</i>	59.893	62.588	65.405	68.348	71.424	74.638	77.997	81.506	85.174	89.007	93.012
Administrativos	16.535	17.279	18.056	18.869	19.718	20.605	21.532	22.501	23.514	24.572	25.678
Explotación	3.779	3.949	4.127	4.312	4.506	4.709	4.921	5.142	5.374	5.616	5.868
Estación de Peajes	12.401	12.959	13.542	14.151	14.788	15.454	16.149	16.876	17.635	18.429	19.258
Estación de Pesajes	921	962	1.006	1.051	1.098	1.148	1.199	1.253	1.310	1.369	1.430
Mantenimiento de Rutina-Conservación	18.944	19.796	20.687	21.618	22.590	23.607	24.669	25.779	26.940	28.152	29.419
Tasa de Fiscalización	3.575	3.736	3.904	4.080	4.263	4.455	4.656	4.865	5.084	5.313	5.552
Imprevistos	3.739	3.908	4.084	4.267	4.459	4.660	4.870	5.089	5.318	5.557	5.807
ACTIVOS FIJOS	2.520	2.646	2.778	2.917	3.063	3.216	3.377	3.546	3.723	3.909	4.105
Compra de Bienes	2.520	2.646	2.778	2.917	3.063	3.216	3.377	3.546	3.723	3.909	4.105
OBRAS RUTA 2	18.500	19.240	20.010	20.810	21.642	22.508	23.408	24.345	25.319	26.331	27.385
Obras	18.500	19.240	20.010	20.810	21.642	22.508	23.408	24.345	25.319	26.331	27.385
Reparaciones Ruta 2	18.500	19.240	20.010	20.810	21.642	22.508	23.408	24.345	25.319	26.331	27.385
RESULTADO OPERATIVO	137.562	79.899	90.200	90.778	103.637	106.396	120.476	123.745	151.216	155.475	185.685
INGRESOS FINANCIEROS	930	930	930	930	930	930	930	930	930	930	12.930
Préstamos											
Recupero de Fondo de Garantía											12.000
Intereses ganados	930	930	930	930	930	930	930	930	930	930	930
EGRESOS FINANCIEROS	76.416	84.758	93.218	99.603	104.038	106.851	110.029	110.472	88.869	17.508	200
Gastos Bancarios (Fideicomiso)	1.050	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200
Amortización Bonos (Intereses)	47.097	46.703	44.919	41.603	37.497	33.752	28.392	21.355	13.455	5.471	-
Amortización Bonos (Capital)	19.110	24.270	34.514	44.215	52.078	58.712	67.327	74.884	61.257	858	
Amortización Bonos G6	4.768	4.802	4.802	4.802	5.480	5.404	5.327	5.250	5.174	2.196	
Amortización Bonos G7	4.391	8.783	8.783	8.783	8.783	8.783	8.783	8.783	8.783	8.783	4.391
RESULTADO FINANCIERO	62.075	- 3.929	- 2.087	- 7.895	530	476	11.377	14.203	63.278	138.897	198.415
SALDO FINAL DE EFECTIVO	13.575	9.646	7.559	- 336	194	670	12.047	26.251	89.529	228.426	426.840

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 entre los años 2026-2028. Con ello, la empresa ha ahorrado casi un 40% del costo previsto en dichas obras.

Esto significa, que los próximos 5 años, la empresa no necesitará de inversiones referidas a obras de conservación, y solamente se utilizarán 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)

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 3,5% 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.

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 7,5% (4% por inflación y 3,5% 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 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 de un 5% en el tránsito medido por UTx. A partir de allí, el crecimiento del flujo vehicular es del 4,5%, 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 2023 del -1% y una muy leve recuperación para los 3 años siguiente del 2%, y 2,5%. 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 registran 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.

4.1 Ratios y otras variables de los últimos tres ejercicios y de la última información trimestral cerrada

En miles de Gs. (salvo los coeficientes)	2020	2021	2022	31/3/2023
Ingresos Operativos Netos	110.917.956	133.537.205	147.092.640	35.754.907
Resultados Netos	-8.172.462	5.443.115	6.584.767	3.242.296
Pasivo Total	500.021.914	494.582.488	521.674.289	513.038.896
Pasivo Corriente	20.549.534	24.450.121	36.573.616	37.619.430
Activo Total	703.144.789	703.148.478	736.825.046	702.440.829
Activo Corriente	14.747.550	17.103.270	30.631.847	17.767.151
Deudas Financieras	488.370.318	482.042.322	502.673.222	495.735.141
Patrimonio Neto	203.122.875	208.565.990	215.150.757	221.257.730
Margen Líquido (Resultado Neto/Ingresos Operativos Netos)	-7,37%	4,08%	4,48%	9,07%
Rentabilidad del Activo (Resultado Neto/Activo Total)	-1,16%	0,77%	0,89%	0,46%
Rentabilidad del Patrimonio neto (Resultado Neto/Patrimonio Neto)	-4,02%	2,61%	3,06%	1,47%
Liquidez Corriente (Activo Corriente/Pasivo Corriente)	0,72	0,70	0,84	0,47
Apalancamiento respecto al Activo (Pasivo Total/Activo Total)	0,71	0,70	0,71	0,73
Apalancamiento respecto al Patrimonio (Pasivo Total/Patrimonio Neto)	2,46	2,37	2,42	2,32

4.2 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
AI 31 DE MARZO 2023

	IMPORTE	IMPORTE TOTAL	VENCIMIENTO	GARANTÍA	SITUACIÓN
CORRIENTE		37.074.502.486			
Comerciales					
Proveedores locales		1.475.723.884	30 días	Sola firma	Cumplimientos a la fecha
Deudas Consorciadas		7.118.903.898			
Conempa S.A.	671.607.350			Sola firma	Por Certificados de Obras
Constructora Acaray	3.209.473.377			Sola firma	Por Certificados de Obras
Tecnoedil S.A.	86.214.080			Sola firma	Por Certificados de Obras
Ocho A S.A.	3.151.609.091				
Know How a Pagar		1.096.207.011			
Seguros a Pagar		10.275.425			
Anticipos de Clientes		2.982.078.819		Sola firma	Por ventas de tarjetas de Prepagos
Otros Pasivos - Deudas Sociales y Fiscales		953.519.828		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			
Obligaciones Financieras		22.632.357.708			
Prestamos Bancarios		1.047.079.635			
Sobregiro Bancario	1.047.079.635				
BONOS TPSA		21.585.278.073			
Bonos a Pagar G2	11.810.000.000		set-2033	Sola Firma	Cumplimiento a la fecha
Int. A Pagar Bonos G2	32.502.384.656				
Int. A Devengar Bonos G2	-32.784.205.647				
Bonos a Pagar G3	2.895.393.197		set-2033	Sola Firma	Cumplimiento a la fecha
Int. A Pagar Bonos G3	4.544.431.602				
Int. A Devengar Bonos G3	-4.091.571.619				
Bonos a Pagar G4	0		jun-2032	Sola Firma	Cumplimiento a la fecha
Int. A Pagar Bonos G4	8.687.804.677				
Int. A Devengar Bonos G4	-5.122.599.198				
Bonos a Pagar G5	0		set-2032	Sola Firma	Cumplimiento a la fecha
Int. A Pagar Bonos G5	1.516.438.357				
Int. A Devengar Bonos G5	-756.164.393				
Bonos a Pagar G6	1.855.376.034		dic-2031	Sola Firma	Cumplimiento a la fecha
Int. A Pagar Bonos G6	3.439.491.905				
Int. A Devengar Bonos G6	-2.911.501.498				
NO CORRIENTE		475.419.466.459			
Comerciales					
Proveedores locales		1.269.603.891			
Obligaciones Financieras		474.149.862.568			
Prestamos Bancarios		0			
BONOS TPSA		474.149.862.568			
Bonos a Pagar TPSA G2	317.300.000.000		set-2033	Sola Firma	Cumplimiento a la fecha
Int.a Pagar Bonos G2	178.391.729.982				
Int.a Dev. Bonos G2	-178.391.729.982				
Bonos a Pagar TPSA G3	53.264.606.803		set-2033	Sola Firma	Cumplimiento a la fecha
Int.a Pagar Bonos G3	31.702.097.072				
Int.a Dev. Bonos G3	-31.987.492.669				
Bonos a Pagar TPSA G4	65.000.000.000		jun-2032	Sola Firma	Cumplimiento a la fecha
Int.a Pagar Bonos G4	38.242.938.119				
Int.a Dev. Bonos G4	-41.768.965.517				
Bonos a Pagar TPSA G5	15.000.000.000		set-2032	Sola Firma	Cumplimiento a la fecha
Int.a Pagar Bonos G5	11.385.616.435				
Int.a Dev. Bonos G5	-12.133.561.641				
Bonos a Pagar G6	28.144.623.966		dic-2031	Sola Firma	Cumplimiento a la fecha
Int. A Pagar Bonos G6	12.934.425.312				
Int. A Devengar Bonos G6	-12.934.425.312				
Otros Pasivos		0		Sola firma	
		512.493.968.945			

4.3 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 y Pagado	Situación	Destino de la Emisión
541/00	4/7/2000	N/A	N/A	US\$	5.000.000,00	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	3.688.125,00	Cancelada	Reestructuración
1060/07	11/10/2007	N/A	N/A	US\$	10.000.000,00	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	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	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	20.890.000.000	Vigente	Financiamiento de Obras
1824/18	18/12/2018	PEG G 3	2	Gs.	75.000.000.000	72.000.000.000	15.840.000.000	Vigente	Financiamiento de Obras
34-2704/2020	27/4/2020	PEG G 4	1	Gs.	65.000.000.000	65.000.000.000	0	Vigente	Financiamiento de Obras
77-25092020	25/9/2020	PEG G 5	1	Gs.	15.000.000.000	15.000.000.000	0	Vigente	Financiamiento de Obras
Res. 2425/22	27/4/2022	PEG G 6	2	Gs.	30.000.000.000	30.000.000.000	0	Vigente	Financiamiento de Obras
TOTALES				US\$	18.688.125	18.688.125			
				Gs.	616.643.000.000	613.643.000.000			

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	Emitido	Saldo Capital	Observación
1	10.000.000.000	9.160.000.000	Todos los pagos de intereses y capital
2	30.000.000.000	27.480.000.000	
3	50.000.000.000	46.250.000.000	

4	60.000.000.000	56.040.000.000	se encuentran al día
5	60.000.000.000	56.580.000.000	
6	60.000.000.000	57.000.000.000	
7	60.000.000.000	57.360.000.000	
8	20.000.000.000	19.240.000.000	
TOTAL	350.000.000.000		
SALDO	329.110.000.000		

Status de las emisiones TPO.G3

Serie	Emitido	Saldo Capital	Observación
1	60.000.000.000	56.160.000.000	Todos los pagos de intereses y capital se encuentran al día
2	12.000.000.000	0	
TOTAL	72.000.000.000		
SALDO	56.160.000.000		

Status de las emisiones TPO.G4

Serie	Emitido	Saldo Capital	Observación
1	65.000.000.000	65.000.000.000	Amortiza a partir de Junio 2026
TOTAL	65.000.000.000		
SALDO	65.000.000.000		

Status de las emisiones TPO.G5

Serie	Emitido	Saldo Capital	Observación
1	15.000.000.000	15.000.000.000	Amortiza a partir de Diciembre 2030
TOTAL	15.000.000.000		
SALDO	15.000.000.000		

Status de las emisiones TPO.G6

Serie	Emitido	Saldo Capital	Observación
1	25.700.000.000	25.700.000.000	Amortiza a partir de Mayo 2023
2	4.300.000.000	4.300.000.000	
TOTAL	30.000.000.000		
SALDO	30.000.000.000		

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 PORÃ 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 PORÃ 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 zafas 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 zafa.

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 el 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