



MINISTERIO DE  
**OBRAS PÚBLICAS Y  
COMUNICACIONES**  
PARAGUAY

PARAGUAY  
**TETÁ REMBIAPO  
HA MARANDU**  
MOTENONDEHA

**SECRETARIA GENERAL - MESA DE ENTRADA ÚNICA**

FECHA / HORA 31/10/2025 07:33:09

EXPEDIENTE MEU N° 44845/2025

**Datos del Documento**

**TITULAR:** MINISTERIO DE ECONOMIA Y FINANZAS (EX HACIENDA)

**Nombre y Apellido**  
RECEPCION VIA WEB

**Número Telefónico**

**Correo electrónico**  
jose\_britez@mef.gov.py

**Referencia**

NOTA N° 914/2025 - RESPUESTA A NOTA MOPC N° 1054/2025 - ENTREGA DE INFORME TECNICO - LLAMADO MOPC N° 139/2025.

**Se remite a:**

SECRETARIA GENERAL

Procesado por: EAYALA  
Fecha: 31/10/2025  
Hora: 07:33:09

**Abg. Diego Moras**  
Jefe Interino de Departamento  
M.E.U.

Jefe/Encargado  
Dpto. Mesa de Entrada Unica

MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS Y  
COMUNICACIONES

SECRETARIA GENERAL

VMOP	VMAF	VMME	
VMT	Dirección de Asuntos Jurídicos	Jefatura de Cabinete Ministerial	
Otras Dependencias:			DIPG ✓

Observ:

**PEDRO L. VERA DUARTE**  
Coordinador Interino  
de la Sección Documental  
Secretaría General - MOPC

Asunción, octubre de 2025

M.E.F. N° 914.-

**SEÑORA MINISTRA:**

Tengo el honor de dirigirme a Vuestra Excelencia, para hacer referencia a su nota M.O.P.C. N° 1054/2025, a través de la cual remite el informe preliminar y las ofertas económicas y financieras presentadas por el oferente preseleccionado, en el marco del llamado M.O.P.C. N° 139/2024 para la «*Licitación Pública Nacional para el Diseño y Construcción de la Pavimentación Asfáltica de la Ruta Nacional PY10 Tramo San Cristóbal- Paso Yobái. ID 456.747*» (Exp. SIME N° 81.116/2025).

Al respecto, se remite con la presente, para su conocimiento y fines pertinentes, el Informe Técnico elaborado por las Direcciones Generales de Política de Endeudamiento, de Política Macro Fiscal y de Inversión Pública, dependientes del Viceministerio de Economía y Planificación de este Ministerio.

Hago propicia esta oportunidad para saludar a Vuestra Excelencia con mi distinguida consideración.

**CARLOS  
GUSTAVO  
FERNANDEZ  
VALDOVINOS**

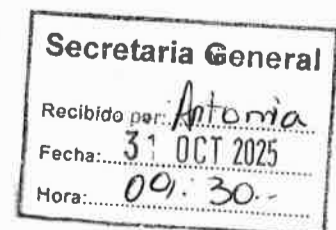
Firmado digitalmente por  
CARLOS GUSTAVO  
FERNANDEZ VALDOVINOS  
Fecha: 2025.10.30 16:43:14  
-03'00'

**MINISTRO DE ECONOMÍA Y FINANZAS**

A SU EXCELENCIA  
**CLAUDIA CENTURIÓN RODRÍGUEZ, MINISTRA**  
MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS Y COMUNICACIONES  
ASUNCIÓN, PARAGUAY

VEP/DGIP/SG/imeb.

Avda. Mariscal López 1699 - Asunción, Paraguay



**MOPC**  
**DIRECCION DE PROYECTO**  
**ESTRATEGICO**

EXP. N°: 619/2025  
 FECHA: 31/10/2025  
 RECIBIDO: [Signature]  
 ENVIADO A: \_\_\_\_\_

**MOPC** EXP. MEU N° 619  
**DIRECCION DE PROYECTOS** Fecha Recop. 31, 10, 2025  
**ESTRATEGICOS**

A: CAPE

Obs: P/ TRÁMITES CORRESPONDIENTES

Fecha: 3, 11, 25

[Signature]  
 Econ. Luis Zelaya B.  
 Coordinador de Estructuración de  
 Proyectos Estratégicos  
 DIRECTOR DE PROYECTOS ESTRATEGICOS  
 (DIPE)

**M.O.P.C.**  
 COORD. DE ADMINISTRACION DE PROYECTOS EN EXPLOTACION

Exp. N°: 1260  
 Fecha: 03 NOV. 2025  
 Firma: Rosa Hora: \_\_\_\_\_

**M.O.P.C.**  
 COORD. DE ADMINISTRACION DE PROYECTOS EN EXPLOTACION

Fecha: 31/11/25

DPE  OSC  UEPGE  Superv. PyDZ

OTROS: Abg. Richard Aguirre

[Signature]

**Dra. Rocío Calmejane**  
 Coordinadora  
 Coordinación de Adm. de  
 Proyectos en Explotación

# **INFORME TÉCNICO DEL PROYECTO “DISEÑO Y CONSTRUCCIÓN DE LA PAVIMENTACIÓN ASFÁLTICA DE LA RUTA NACIONAL PY 10 TRAMO SAN CRISTÓBAL- PASO YOBÁI”**

**Octubre, 2025**



Tel.: +595 21 4132000

Mariscal López 1699 esquina República Dominicana - Villa Serrati

[www.mef.gov.py](http://www.mef.gov.py)

## Contenido

<b>Introducción</b> .....	<b>3</b>
<b>1- Aspectos generales del proyecto</b> .....	<b>5</b>
<b>2- Análisis del financiamiento y su impacto en la deuda pública</b> .....	<b>6</b>
a. Oferta financiera del Pliego de Bases y Condiciones (PBC).....	6
b. Condiciones financieras base: Evolución del rendimiento del Bono UST 2045.....	8
c. Proyección del servicio de la deuda del proyecto y su impacto en el ratio de la deuda de la Administración Central .....	8
d. Análisis comparativo con proyectos ya licitados bajo la modalidad Llave en Mano.....	11
<b>3- Análisis de política fiscal de mediano plazo</b> .....	<b>11</b>
a. Impacto en el déficit fiscal .....	12
b. Análisis de cambios respecto a la evaluación inicial del proyecto.....	13
<b>4- Conclusiones</b> .....	<b>14</b>

## Introducción

El Ministerio de Economía y Finanzas (MEF) a través del Viceministerio de Economía y Planificación (VEP) ha analizado el Proyecto "DISEÑO Y CONSTRUCCIÓN DE LA PAVIMENTACIÓN ASFÁLTICA DE LA RUTA NACIONAL PY 10 TRAMO SAN CRISTÓBAL- PASO YOBÁI". Según el Pliego de Bases y Condiciones (PBC) de la Licitación Pública Internacional N° 139/2024, la mencionada longitud de la vía es de aproximadamente 79,75 Km, distribuidos en dos lotes: el Lote 1, de 30 km, corresponde a un camino con superficie empedrada, dividido en dos subtramos: el primero entre San Cristóbal y Tuparendá, y el segundo entre Tuparendá y Tuna. Por su parte, el Lote 2, de 34 km, se extiende desde Tuna hasta Paso Yobái y se desarrolla a través de caminos de tierra con condiciones geométricas típicas de apertura de caminos vecinales sin tratamiento de diseño geométrico definido.

Las principales obras viales a ejecutarse en este proyecto consisten en:

1. Pavimentación asfáltica + Construcción de banquetas en tramos de empedrado existente.
2. Pavimentación asfáltica en tramos de tierra con adecuación de la rasante (terraplén).

La modalidad de financiamiento elegida para licitar esta obra se ampara en la Ley N° 1.302/98 "QUE ESTABLECE MODALIDADES Y CONDICIONES ESPECIALES Y COMPLEMENTARIAS A LA LEY N° 1.045/83 "QUE ESTABLECE EL RÉGIMEN DE OBRAS PÚBLICAS", MODIFICADA POR LAS LEYES N° 5.074/13 Y N° 5.396/15, o más conocida como contratos bajo la modalidad "Llave en Mano".

El Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones (MOPC) en su carácter de "entidad convocante" lanzó el llamado a licitación pública para la construcción del Proyecto de referencia en el mes de noviembre del 2024. A través de la Nota MOPC N° 1054 de fecha 10 de octubre del 2025 se comunicó los detalles de la preselección resultante del proceso de evaluación. En este contexto, el MOPC comunicó que se recibieron ofertas de parte de cuatro consorcios y dos quedaron preseleccionados.

**Tabla N° 1.** Ofertas calificadas según los criterios del Comité de Evaluación del MOPC.

LLAMADO MOPC N° 139/2024, LICITACIÓN PÚBLICA NACIONAL PARA EL DISEÑO Y CONSTRUCCIÓN DE LA PAVIMENTACIÓN ASFÁLTICA DE LA RUTA NACIONAL PY 10 TRAMO SAN CRISTÓBAL- PASO YOBÁI, CON FINANCIAMIENTO TOTAL A CARGO DEL CONTRATISTA, BAJO EL RÉGIMEN DE LA LEY N°1.302/1.990 "QUE ESTABLECE MODALIDADES Y CONDICIONES ESPECIALES Y COMPLEMENTARIAS A LA LEY N° 1.045/19.983 "QUE ESTABLECE EL RÉGIMEN DE OBRAS PÚBLICAS, MODIFICADA POR LA LEY N° 5074/2013, SUS MODIFICATORIAS Y REGLAMENTACIONES-ID N°456.747.

Oferentes	Empresas y/o Consorcio de Empresas	Lote N°1		Lote N°2	
		Precio Total de la Oferta en (USD)	Valor Presente Neto en (USD)	Precio Total de la Oferta en (USD)	Valor Presente Neto en (USD)
CONSORCIO AVANZA RUTA 10	TECNOEDIL S.A CONSTRUCTORA OCHOA S.A CONSTRUPAR S.A	62.821.274,00	68.872.179	66.477.356,00	73.091.644

CONSORCIO VIAL SAN CRISTOBAL	BENITO ROGGIO E HIJOS S.A LT S.A CONSTRUCTORA HEISECKE S.A	68.961.468,00	70.806.626	NO PRESENTÓ OFERTA PARA EL LOTE 2	
T&C S.A	T&C S.A	61.816.513,72	65.961.300	71.446.380,45	76.264.263
CONSORCIO RUTA 10	CONCRET MIX S.A TOCSA S.A	57.550.699,00	59.232.051	73.762.742,00	76.472.393

*Fuente: Resultados de la Evaluación Económica Financiera y aprobadas por la Resolución MOPC N°1432/2025.*

De estas ofertas, el Comité de Evaluación de Ofertas recomienda preseleccionar a los Consorcios **“RUTA 10” para el Lote N° 1** y **“AVANZA RUTA 10” para el Lote N° 2** y menciona que ambos **CUMPLEN** con los requisitos de calificación económico-financiera establecidos en el pliego de bases y condiciones.

Con el objetivo de analizar los aspectos relacionados a la oferta económico- financiera en el marco de la sostenibilidad fiscal, este documento se divide en cuatro secciones; la primera, donde se analizan algunos aspectos generales del proyecto desde sus antecedentes, la viabilidad del proyecto, su importancia geográfica, entre otros aspectos; la segunda, donde se analizan las condiciones financieras de la oferta y su impacto potencial sobre los servicios de la deuda pública; y la tercera, en la que se describe el impacto fiscal de financiar este proyecto terminando con un cuarto capítulo correspondiente a las conclusiones.

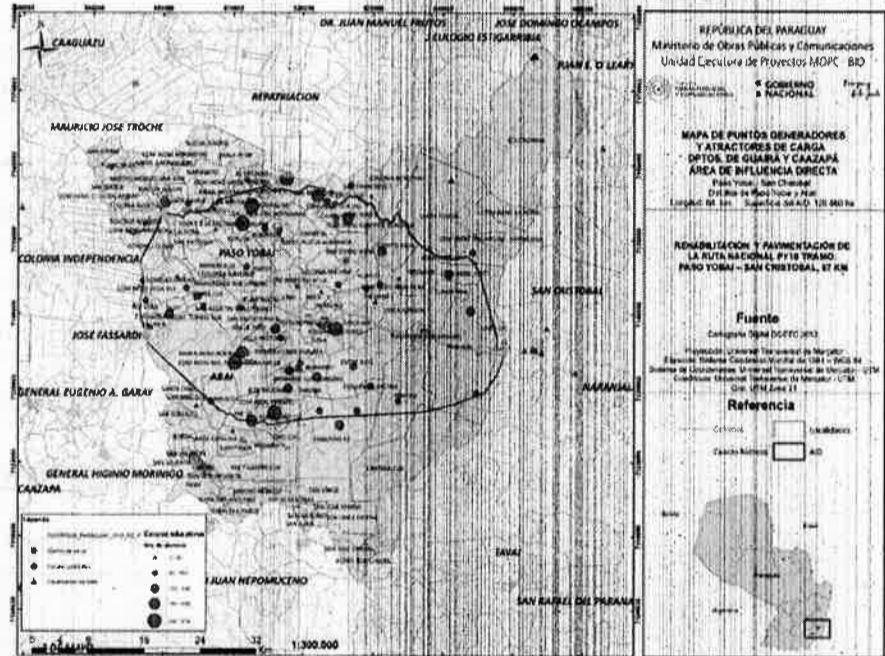
## 1- Aspectos generales del proyecto

<b>Nombre del proyecto</b>	Construcción y Rehabilitación de la Ruta Nacional PY10 Tramo: San Cristóbal - Paso Yobái. Longitud total 79,75 km.											
<b>Institución proponente/ Ejecutor</b>	Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones (MOPC).											
<b>Objetivo general</b>	Mejoramiento de las condiciones de transitabilidad y de niveles de servicios de la Ruta Nacional PY10 Tramo: San Cristóbal- Paso Yobái.											
<b>Objetivos específicos</b>	<p>Mejorar las condiciones de transitabilidad y niveles de servicios de la Ruta Nacional PY10 Tramo: San Cristóbal- Paso Yobái, mediante el desarrollo de los siguientes trabajos:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) Pavimentación asfáltica de la Ruta Nacional PY10 Tramo: San Cristóbal - Paso Yobái, 63,94 km y obras complementarias de seguridad vial.</li> <li>2) Construcción y pavimentación de las variantes a las zonas urbanas de las localidades de: Tuparendá, Tuna, San Agustín, Mangrullo y Paso Yobái.</li> <li>3) Construcción y pavimentación de accesos a las zonas urbanas de las localidades de: Tuparendá, Tuna, San Agustín, Mangrullo y Paso Yobái.</li> </ol>											
<b>Meta y población beneficiaria</b>	La población del Área de Influencia Indirecta es de 42.135 habitantes aproximadamente, de los cuales 21.053 son hombres y 21.082 son mujeres.											
<b>Duración prevista</b>	24 meses											
<b>Programa/ Eje estratégico al cual se vincula</b>	<p>El proyecto está alineado al Plan Nacional de Desarrollo Paraguay 2030 (PND 2030) en los siguientes ejes de desarrollo:</p> <table border="1" style="width: 100%;"> <tr> <td><b>Eje Estratégico:</b></td> <td>2 Crecimiento Económico Inclusivo</td> </tr> <tr> <td><b>Objetivos Estratégicos:</b></td> <td>2.2 Competitividad e Innovación 2.2.2 Conectividad interna y externa</td> </tr> </table> <p><b>Vinculación a los Objetivos de Desarrollo Sostenible 2030 (ODS):</b></p> <table border="1" style="width: 100%;"> <thead> <tr> <th>N°</th> <th>Objetivo</th> <th>Metas</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>9</td> <td><b>Industria, innovación e infraestructura</b></td> <td>9.1 Desarrollar infraestructuras fiables, sostenibles, resilientes y de calidad, incluidas infraestructuras regionales y transfronterizas, para apoyar el desarrollo económico y el bienestar humano, haciendo especial hincapié</td> </tr> </tbody> </table>		<b>Eje Estratégico:</b>	2 Crecimiento Económico Inclusivo	<b>Objetivos Estratégicos:</b>	2.2 Competitividad e Innovación 2.2.2 Conectividad interna y externa	N°	Objetivo	Metas	9	<b>Industria, innovación e infraestructura</b>	9.1 Desarrollar infraestructuras fiables, sostenibles, resilientes y de calidad, incluidas infraestructuras regionales y transfronterizas, para apoyar el desarrollo económico y el bienestar humano, haciendo especial hincapié
<b>Eje Estratégico:</b>	2 Crecimiento Económico Inclusivo											
<b>Objetivos Estratégicos:</b>	2.2 Competitividad e Innovación 2.2.2 Conectividad interna y externa											
N°	Objetivo	Metas										
9	<b>Industria, innovación e infraestructura</b>	9.1 Desarrollar infraestructuras fiables, sostenibles, resilientes y de calidad, incluidas infraestructuras regionales y transfronterizas, para apoyar el desarrollo económico y el bienestar humano, haciendo especial hincapié										

en el acceso asequible y equitativo para todos.

**Localización**

El presente proyecto se desarrolla en los departamentos de Guairá, Caazapá y Alto Paraná, atravesando específicamente por los siguientes distritos: San Cristóbal, Abaí y Paso Yobái.



Fuente: MOPC.

**2- Análisis del financiamiento y su impacto en la deuda pública**

En esta sección se analizan las condiciones de financiamiento del proyecto presentadas por ambos consorcios, diferenciando el Lote N° 1 y el Lote N° 2, el impacto que tendría dicho financiamiento en el servicio de la deuda y en el ratio de la deuda de la Administración Central. Por último, se realiza un comparativo con otros proyectos financiados bajo la misma modalidad.

**a. Oferta financiera del Pliego de Bases y Condiciones (PBC)**

Como se observa en la Tabla N° 2, el monto total de la oferta presentada por el Consorcio Ruta 10 para el Lote N°1, es de USD 57.550.699. El financiamiento propuesto contempla un plazo total de 15 años, de los cuales los primeros 5 años corresponden al período de gracia y las amortizaciones de capital se realizarán durante los 10 años restantes. La tasa de interés aplicada es del 7,88 %1, compuesta por un margen del 1,44% adicional a

<sup>1</sup> La tasa es consistente con un margen del 1,44% adicional a la Tasa Referencial equivalente al 6,44%

la Tasa Referencial equivalente. Para la evaluación del proyecto, se considera una tasa de descuento del 5,90%, y la ejecución de la obra se encuentra estructurada en 6 hitos principales.

**Tabla N° 2.** Oferta Económica presentada por el Consorcio Ruta 10 - Lote N° 1.

<b>Monto Total de la Oferta</b>	USD 57.550.659
<b>Número de Hitos</b>	6
<b>Plazo de financiamiento</b>	(30) semestres o (15) años
<b>Período de Gracia</b>	(10) semestres o (5) años
<b>Amortizaciones de capital</b>	(20) semestres o (10) años
<b>Tasa de Interés</b>	7,88% consistente en un margen del 1,44% adicional a la Tasa Referencial equivalente al 6,44%
<b>Tasa de descuento</b>	5,90%

*Fuente: Formulario 2.3-Lote N°1 de oferta económica presentado por el Consorcio Ruta 10.*

Por su parte, la segunda propuesta por el consorcio Avanza Ruta para el Lote N° 2, presenta un monto total de USD 66.477.356. El financiamiento previsto se extenderá por un plazo de 15 años, con un período de gracia de 5 años. Posteriormente, la amortización de capital se llevará a cabo en los siguientes años restantes. En este caso, la tasa de interés es fija, del 8,90%, y para la evaluación del proyecto se aplica una tasa de descuento del 5,90%. La ejecución de la obra se encuentra dividida en 9 hitos, conforme al cronograma establecido.

**Tabla N° 3.** Oferta Económica presentada por el Consorcio Avanza Ruta 10 Lote N° 2.

<b>Monto Total de la Oferta</b>	USD 66.477.356
<b>Número de Hitos</b>	9
<b>Plazo de financiamiento</b>	(30) semestres o (15) años
<b>Período de Gracia</b>	(10) semestres o (5) años
<b>Amortizaciones de capital</b>	(20) semestres o (10) años
<b>Tasa de Interés Fija (*)</b>	8,90%
<b>Tasa de descuento</b>	5,90%

*Fuente: Formulario 2.3-Lote N°2 de oferta económica presentado por el Consorcio Avanza Ruta 10.*

Con el fin de estimar la tasa que pagaría el Estado si el proyecto se adjudicara en el momento del presente análisis, se presenta la siguiente tabla, que refleja la "tasa de adjudicación" del Proyecto por cada lote.

**Tabla N° 4.** "Tasa de adjudicación", conforme a la oferta presentada por cada consorcio preseleccionado.

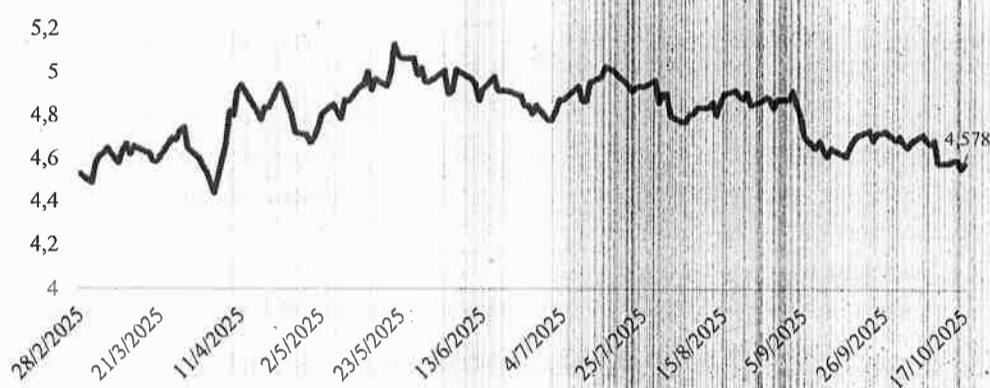
<b>Lote N° 1 – Consorcio Ruta 10</b>	
Rendimiento BID (UST 2045) + Spread Bonó (PY 2044): 6,44%	Margen Fijo: 1,44%
<b>Tasa Final: 7,88 %</b>	
<b>Lote N° 2 – Consorcio Avanza Ruta 10</b>	
<b>Tasa Fija: 8,90 %</b>	

*Fuente: Elaboración propia en base a datos presentados en la oferta económica.*

**b. Condiciones financieras base: Evolución del rendimiento del Bono UST 2045**

Dado que en la tasa de referencia se tiene en cuenta como base la tasa del tesoro de los Estados Unidos, es importante comprender cómo fue la evolución del mismo en los últimos meses. En la Figura N° 1 se puede apreciar la evolución del rendimiento del Bono UST 2045, el cual es el bono referencial para el proyecto. En el mismo se puede visualizar la trayectoria que ha tenido desde su emisión en febrero del 2025 hasta la fecha.

**Figura N° 1. Rendimiento del Bono UST 2045.**



*Fuente: Bloomberg.*

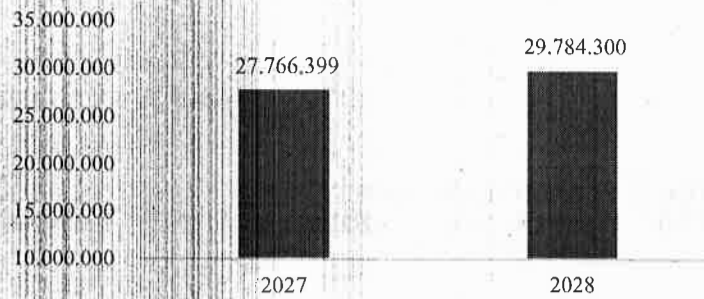
El rendimiento del bono del Tesoro de EE.UU. a 20 años mostró una tendencia al alza entre marzo y mayo de 2025, alcanzando picos de 5%, impulsado por la expectativa de que la Reserva Federal mantenga tasas elevadas por más tiempo. Luego, desde agosto, se observó una leve corrección ante señales de desaceleración económica. Este movimiento es relevante para los bonos paraguayos de largo plazo, ya que un aumento en los rendimientos del UST ejerce presión alcista sobre los rendimientos de los bonos emergentes, por lo tanto, tiene el mismo impacto en los bonos soberanos de Paraguay, en respuesta a las condiciones financieras internacionales más restrictivas.

**c. Proyección del servicio de la deuda del proyecto y su impacto en el ratio de la deuda de la Administración Central**

El análisis de esta sección asume que los plazos se cumplen en base a las ofertas presentadas de ambos consorcios y se realizan las proyecciones del servicio sobre esta premisa.

Según el cronograma de obras (Formulario 2.6) presentado por el Consorcio Ruta 10, el proyecto contempla un total de seis hitos de ejecución. De acuerdo con dicho cronograma, el primer, segundo y quinto hito serán reconocidos por el Estado como deuda pública en el año 2027, por un monto total de USD 27.766.399. Los hitos restantes serán reconocidos en el año 2028, por un valor conjunto de USD 29.784.300, conforme al esquema de financiamiento establecido.

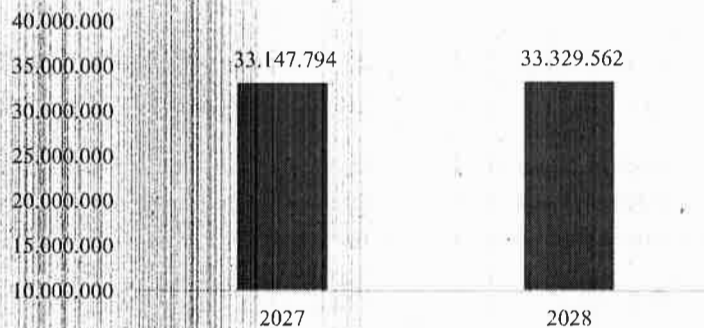
**Figura N° 2.** Monto del reconocimiento de Hitos por año, en millones de dólares, de acuerdo a la oferta económica presentada por "Consortio Ruta 10" - Lote N° 1.



*Fuente: Formulario 2.6-Lote N°1 de oferta económica presentado por el Consorcio Ruta 10.*

Siguiente, según el cronograma de obras (Formulario 2.6) presentado por el Consorcio Avanza Ruta 10, la propuesta contempla un total de nueve hitos de ejecución. En este caso, el segundo, cuarto, sexto, séptimo, octavo y noveno hito serían reconocidos por el Estado como deuda pública en el año 2027, por un monto total de USD 33.147.794, asumiendo el cumplimiento del cronograma establecido. Los demás hitos serían reconocidos en el año 2028, por un valor conjunto de USD 33.329.562, conforme a las condiciones de financiamiento previstas.

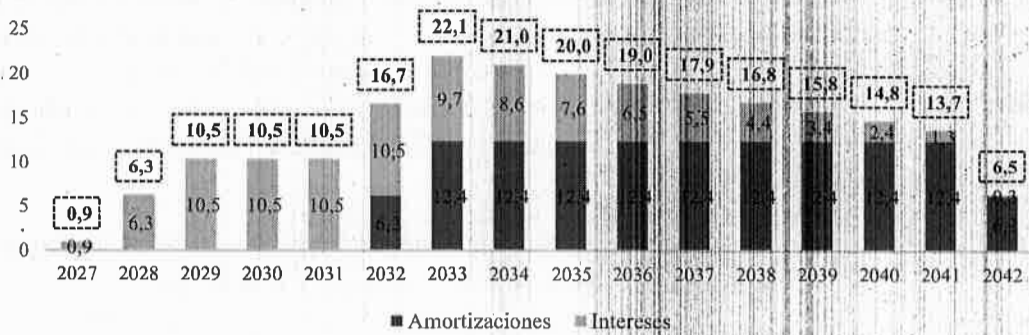
**Figura N° 3.** Monto del reconocimiento de Hitos, en millones de dólares, de acuerdo a la oferta económica presentada por "Consortio Avanza Ruta 10" - Lote N° 2.



*Fuente: Formulario 2.6-Lote N°2 de oferta económica presentado por el Consorcio Avanza Ruta 10.*

Asimismo, de acuerdo al cronograma de servicio presentado por los consorcios con menor valor presente neto, en la Figura N° 4 se puede apreciar los compromisos a los cuales deberá hacer frente el Estado, tras el reconocimiento de obras de los dos lotes. El servicio de la deuda asociado al proyecto asciende a USD 222,7 millones, de los cuales USD 98,7 millones corresponden a intereses.

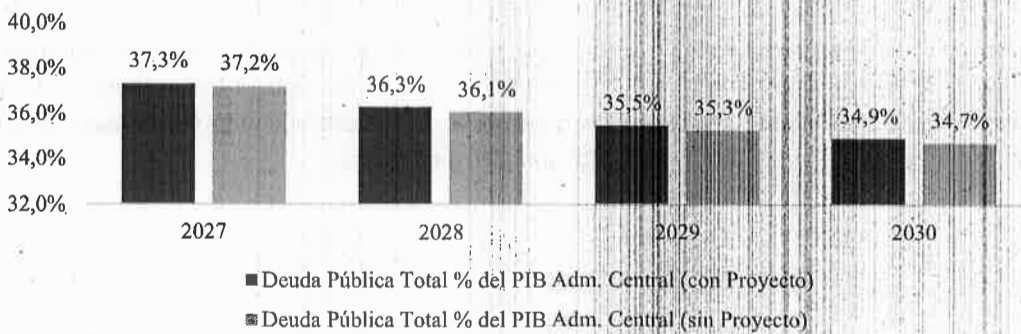
**Figura N° 4.** Servicio de deuda del Proyecto en millones de dólares, de acuerdo a la oferta económica presentada por ambos consorcios.



*Fuente:* Elaboración propia en base al flujo de fondos presentado por los Consorcios Ruta 10 y Avanza Ruta 10.

El proyecto al ser reconocido como deuda pública, afecta directamente a los ratios de endeudamiento y al déficit fiscal. En la siguiente figura se pueden apreciar las proyecciones del ratio de la Deuda/PIB de la Administración central con y sin la incorporación del proyecto.

**Figura N° 5.** Proyección del ratio de la deuda pública de la Administración Central como porcentaje del Producto Interno Bruto.



*Fuente:* Elaboración propia en base a los datos presentados por los Consorcios Ruta 10 y Avanza Ruta 10.

En ese sentido, se observa en promedio que el incremento del ratio Deuda/PIB como resultado del impacto de ejecución de este proyecto es de aproximadamente 0,2% del PIB, y puede ser verificado a partir del año 2027.

Es importante señalar que estas proyecciones se elaboraron sobre la base del Plan de Convergencia Fiscal, considerando un déficit del 1,5% del PIB desde el año 2026 hasta el 2030. Dichas proyecciones contemplan los préstamos actualmente en ejecución y en gestión, así como futuras emisiones de bonos destinadas a la inversión. Además, implican una priorización de proyectos por parte del MOPC, a fin de ejecutar las iniciativas existentes o futuras en el marco del referido plan de convergencia.

**d. Análisis comparativo con proyectos ya licitados bajo la modalidad Llave en Mano**

A continuación, se presenta la siguiente tabla que contiene los proyectos licitados bajo la modalidad de la Ley N° 5074/2013. El promedio de tasas de interés recibidas en las cuatro licitaciones asciende al 7,05%.

**Tabla N° 5. Condiciones de Financiamiento de Proyectos Licitados bajo la modalidad de la Ley N° 5074/2013.**

Proyecto	Ruta San Cristóbal-Naranja	Corredor Bioceánico	Costanera Sur	Ruta 10
Monto (millones de USD)	45,8	443	130	124
Plazo de Gracia	3 años	5 años	3 años	5 años
Plazo de Repago	10 años	10 años	7 años	10 años
Spread propuesto	350 pbs	315 pbs	330 pbs	144 pbs
Promedio Rend BID ASK	4,55%	4,37%	2,271%	n.a
Tasa de interés	8,05%	7,52%	5,57%	8,39%*

*Fuente: Dirección General de Política de Endeudamiento, Ministerio de Economía y Finanzas.*

*Nota: (\*) La tasa del proyecto 8,39% proviene del cálculo del promedio correspondiente a la tasa ofertada en el Lote 1 compuesto por un Margen Fijo (144 pbs) + la tasa referencial (644pbs) (rendimiento BID Bono UST 2045 + spread Bono Py 2044) y la tasa fija ofertada correspondiente al Lote 2 (8,90%).*

En base al análisis realizado, se observa que la tasa actual del proyecto analizado, se encuentra alineada con la tendencia de tasas del mercado internacional. Si bien el proyecto Costanera Sur resultó a la fecha ser el proyecto con la tasa más baja, esto es explicado por la coyuntura económica específica del año de cierre financiero de dicho proyecto, donde el Tesoro Americano estaba temporalmente por debajo de su tendencia histórica, debido a los efectos económicos derivados de la pandemia. En ese sentido, el promedio del rendimiento BID ASK del Bono Paraguay 2027 (bono referencial de dicho proyecto), se ubicaba en 2,271%, en la fecha de determinación de la tasa referencial el 06 de agosto de 2021 repercutiendo en una tasa más baja.

**3- Análisis de política fiscal de mediano plazo**

El MOPC, vía nota MOPC 614/2024 ha solicitado la revisión y evaluación técnica del proyecto “Mejoramiento de la Ruta Nacional PY 10”, con miras a la obtención de SNIP. El proyecto tiene por objetivo mejorar las condiciones de transitabilidad y los niveles de servicio de la infraestructura vial. En agosto de 2024, esta Dirección realizó una primera evaluación de incidencia fiscal, en la cual se determinó que el proyecto se enmarca en el periodo posterior al plan de convergencia fiscal, por lo que la gestión de las cuentas públicas deberá mantenerse conforme a la meta de déficit de 1,5 % del PIB, establecida en la Ley N.º 5098/2013 “De Responsabilidad Fiscal”. Asimismo, se recomendó que la ejecución del proyecto de la Ruta PY 10 se ajuste a la regla fiscal vigente y al espacio proyectado para nuevos proyectos, priorizando las intervenciones en curso y aquellas de carácter estratégico en los sectores de Educación, Salud y Seguridad.

**a. Impacto en el déficit fiscal**

Para el análisis de la evaluación del Proyecto Ruta PY 10, en la modalidad “llave en mano”, se consideran los siguientes supuestos de análisis:

- Crecimiento económico de mediano plazo
- Comportamiento esperado de las variables fiscales de mediano plazo
- Evolución del tipo de cambio en el mediano plazo.
- El periodo de análisis realizado va hasta el 2030.

La evaluación incluye el análisis de la incidencia del proyecto sobre las estadísticas fiscales y los principales indicadores macro-fiscales (déficit fiscal y balance operativo), en coherencia con la senda de convergencia trazada por el Ministerio de Economía y Finanzas (MEF). Se consideran los efectos derivados del pago de intereses y de la variación en la posición de activos asociada a la ejecución de las obras. En particular, el cálculo de los intereses se realiza en el mediano plazo, incorporando la incidencia de los desembolsos previstos para los años 2027 y 2028.

**Tabla N° 6.** Estimación de las estadísticas fiscales en el mediano plazo<sup>2</sup>.  
(valores en % del PIB)

	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Ingresos Totales	15,1%	14,5%	14,7%	14,7%	14,8%	15,0%	14,9%
Gastos Totales	15,8%	14,9%	14,7%	14,7%	14,6%	14,6%	14,4%
<b>Balance Operativo</b>	<b>-0,7%</b>	<b>-0,4%</b>	<b>-0,1%</b>	<b>0,0%</b>	<b>0,2%</b>	<b>0,4%</b>	<b>0,5%</b>
Inversiones	1,9%	1,5%	1,5%	1,5%	1,7%	1,9%	2,0%
<b>Prest. Neto/End. Neto</b>	<b>-2,6%</b>	<b>-1,9%</b>	<b>-1,5%</b>	<b>-1,5%</b>	<b>-1,5%</b>	<b>-1,5%</b>	<b>-1,5%</b>

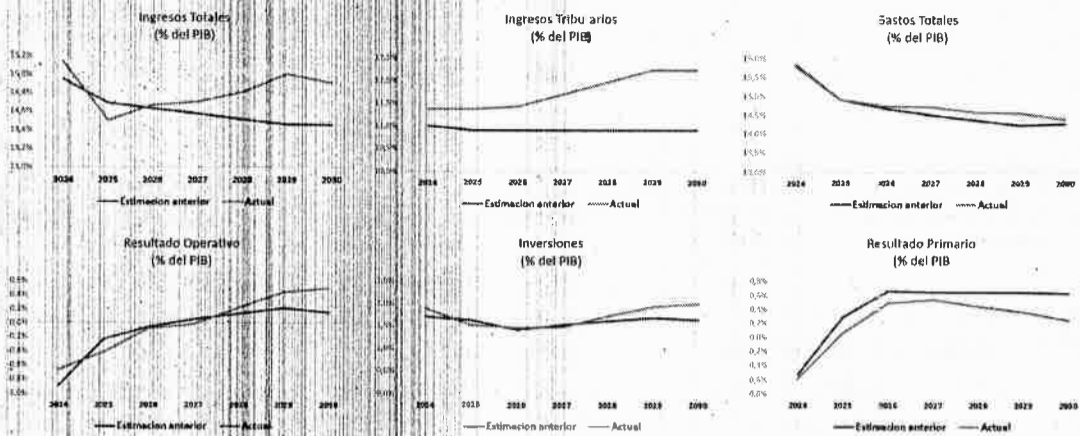
*Fuente: Estimaciones de Mediano Plazo de DGPMF-MEF*

La estimación base, sin considerar el proyecto Ruta PY 10, se ha realizado bajo condiciones conservadoras con un crecimiento económico del 3,8% (en promedio) desde el 2026 en adelante y una presión tributaria promedio de 12,2% del PIB en el mediano plazo.

<sup>2</sup> Este escenario se sustenta en el escenario macroeconómico proyectado actualmente para el proyecto de PGN 2026

b. Análisis de cambios respecto a la evaluación inicial del proyecto

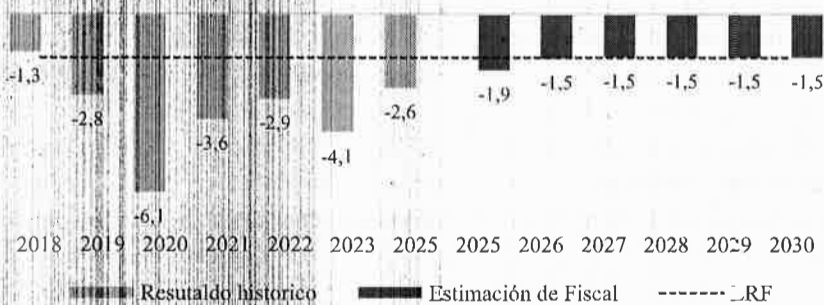
Figura N° 6. Variación de indicadores fiscales respecto a la evaluación inicial del proyecto.



Fuente: DGPMF-MEF.

Los cambios respecto al análisis inicial se observan principalmente en los ingresos, especialmente en el comportamiento proyectado de los ingresos tributarios que muestran una mejora en línea con el mayor dinamismo del PIB y mejora en la gestión tributaria. En cuanto al gasto, se mantiene una política de contención, aunque con una tendencia levemente superior a la estimada previamente para el mediano plazo, reflejando mayores presiones en el gasto corriente. El resultado primario presenta un deterioro temporal hacia el cierre de 2025, explicado por el incremento de los compromisos corrientes y del servicio de la deuda pública. No obstante, se proyecta una recuperación gradual a partir de 2027, en coherencia con la mejora de las condiciones macroeconómicas. La inversión pública se mantiene en torno al 1,5 % del PIB durante ambos periodos de análisis, con una tendencia ascendente a partir de 2028. Si bien la trayectoria del déficit fiscal se mantiene en cumplimiento con la meta establecida en la Ley N.º 5098/2013 “De Responsabilidad Fiscal”, se identifican riesgos sobre la sostenibilidad fiscal en caso de materializarse shocks adversos o mayores requerimientos de financiamiento en el mediano plazo.

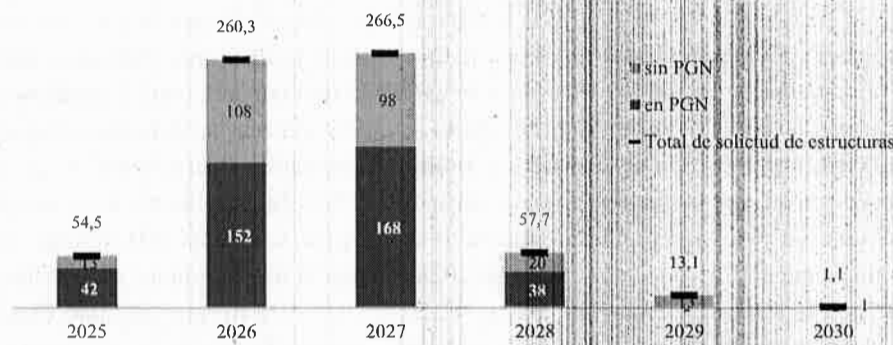
Figura N° 7. Plan de Convergencia Fiscal. (% del PIB)



Fuente: DGPMF-MEF

En comparación con el primer análisis realizado al inicio de la gestión del proyecto en el 2024, se observan cambios significativos en las condiciones macroeconómicas, macro-fiscales y en los compromisos de financiamiento del portafolio de inversión pública. Entre 2024 y lo transcurrido del 2025, se han incorporado proyectos de inversión por un total de **USD 669 millones**, con ejecución prevista en forma plurianual, los cuales no estaban contemplados en la evaluación inicial. Esta expansión del portafolio genera mayor presión sobre las metas fiscales y los indicadores de sostenibilidad de deuda y balance fiscal, lo que refuerza la necesidad de establecer criterios de priorización en la programación y ejecución de los proyectos de inversión.

**Figura N° 8.** Plan de Ejecución de proyectos nuevos en forma plurianual (mm PYG).



Fuente: DGPMF-MEF

La incidencia del proyecto se ubica en un periodo posterior al plan de convergencia fiscal trazado para el retorno del déficit al 1,5 % del PIB, conforme a la Ley N.º 5098/2013 “De Responsabilidad Fiscal”. En consecuencia, se prevé que a partir de 2027 las cuentas fiscales deberán gestionarse dentro de un marco coherente con la meta de déficit establecida en el artículo 7º, numeral 1, de la citada ley, asegurando la consistencia con el espacio fiscal proyectado. La ejecución del Proyecto Ruta PY 10 deberá alinearse al cumplimiento de la regla fiscal vigente y a las proyecciones de mediano plazo. El proyecto contempla desembolsos estimados de USD 60,9 millones (0,11 % del PIB) en 2027 y USD 63 millones (0,12 % del PIB) en 2028. **Si bien estos montos se encuentran incorporados en la proyección base, su ejecución incrementará la presión sobre la meta fiscal, dada la incorporación de nuevos compromisos plurianuales en 2025** (véase Figura N° 8).

#### 4- Conclusiones

El análisis realizado permite concluir que el Proyecto Ruta PY 10, en la modalidad “llave en mano”, es compatible con una gestión prudente que asegure la trayectoria de consolidación fiscal prevista en el plan de convergencia al déficit del 1,5 % del PIB, conforme a la Ley N.º 5098/2013 “De Responsabilidad Fiscal”, siempre que su ejecución se mantenga dentro de los límites del espacio fiscal proyectado y en coherencia con las proyecciones de mediano plazo. No obstante, su implementación coincide con una etapa de mayor presión sobre las finanzas públicas, derivada de la incorporación de nuevos compromisos plurianuales de inversión, por lo que resulta indispensable mantener una estrategia de priorización de los proyectos a fin de asegurar una adecuada ejecución con la regla fiscal y a los márgenes de sostenibilidad establecido. El cumplimiento de los supuestos macroeconómicos y fiscales será determinante para preservar la sostenibilidad de las finanzas públicas. En caso de materializarse desviaciones significativas o mayores requerimientos en los sectores estratégicos de Educación, Salud y Seguridad, deberán revisarse las proyecciones de espacio fiscal y los cronogramas de ejecución, a fin de mantener la consistencia con respecto a los objetivos de sostenibilidad.