



Caso:

**CONCESION DEL CORREDOR VIAL
INTEROCEÁNICO PERU - BRASIL**

Ing. Henry Zaira Rojas
Ministerio de Transportes y Comunicaciones
Perú

Bogota, Colombia 4 noviembre 2008





Contenido:

1. **Antecedentes**
2. **Características del proyecto**
3. **Tipo de concesión**
4. **Esquema financiero**
5. **Aspectos sociales**
6. **Resultados parciales**
7. **Avances**
8. **Beneficios del proyecto**



EL EJE PERU - BRASIL - BOLIVIA EN EL CONTEXTO DE IIRSA





1. Antecedentes

- ❑ El Corredor Vial Interoceánico Sur, Perú - Brasil es una vía priorizada por el Gobierno Peruano para la integración física y asociación estratégica con el Brasil. Fue ratificado por los Presidentes de ambos países el 05 de noviembre del 2004, en ocasión de la XVII Cumbre de Jefes de Estado y de Gobierno del Grupo de Río.
- ❑ Mediante Decreto Supremo N° 018-2004-MTC, del 2 de abril del 2004, el gobierno peruano confirmó el carácter prioritario del Proyecto para la Interconexión Vial Iñapari – Puertos Marítimos del Sur.
- ❑ El 30 de abril del 2004 el Congreso de la República promulgó la Ley N° 28214 “Ley que Declara de Necesidad Pública y de Preferente Interés Nacional la Ejecución del Proyecto Corredor interoceánico Perú – Brasil – IIRSA Sur”.
- ❑ El Estudio de Factibilidad Interconexión Vial Iñapari – Puerto Marítimo del Sur fue aprobado por Provías Nacional mediante RD N° 828-2004-MTC/20, de fecha 25 de noviembre del 2004.
- ❑ Mediante Decreto Supremo N° 022-2005-EF, del 10 de febrero del 2005, el Ministerio de Economía y Finanzas (MEF) exceptuó del Sistema Nacional de Inversión Pública (SNIP) la declaración de viabilidad, a los tramos comprendidos en la concesión del “Proyecto Corredor Interoceánico Perú – Brasil – IIRSA Sur”.



1. Antecedentes

- El 19 de enero del 2005 se convocó a concesión el Corredor Vial Interoceánico Sur, Perú – Brasil, para entregar al sector privado la rehabilitación, mejoramiento, conservación y operación de 2,586 Km. de carreteras, de los siguientes tramos.

TRAMOS	LONG. Km	TIPO DE OBRA
1 SAN JUAN DE MARCONA - URCOS	762.7	Rehabilitación
2 URCOS - INAMBARI	300.0	Mejoramiento
3 INAMBARI - IÑAPARI	403.2	Mejoramiento
4 INAMBARI - JULIACA	305.9	Mejoramiento
5 MATARANI - JULIACA ILO - PUNO - JULIACA	813.9	Rehabilitación y mejoramiento
TOTAL	2,585.7	

- El 23 de junio del 2005 se adjudicó la Buena Pro de los tramos 2, 3 y 4 (1,009 Km. en total), comprometiendo inversiones por US\$ 809 millones.
- El 29 de agosto del 2007 se adjudicó la Buena Pro de los tramos 1 y 5 (1,577 Km. en total), comprometiendo inversiones por US\$ 282 millones.
- Las obras de mejoramiento a nivel asfaltado en los tramos 2, 3 y 4 de la Carretera Interoceánica se han iniciado contractualmente en el mes de julio del 2006, por un período total de 48 meses (concluyen en julio 2010. Las obras de los tramos 1 y 5 se inician en el mes de octubre del 2008, por un período de 48 meses.



CORREDOR VIAL INTEROCEANICO DEL SUR





2. Características del proyecto

Longitud	Tramo 2: 300 km Tramo 3: 403 km Tramo 4: 300 km
Plazo de Concesión	25 años
Plazo de Construcción	4 años
Inversión (contractual)	Tramo 2: 263 US\$ millones Tramo 3: 332 US\$ millones Tramo 4: 214 US\$ millones
Régimen Económico	PAO, PAMO, Transitabilidad
Firma Contrato	04 de Agosto 2005
Fecha Inicio Transitabilidad	08 de Setiembre 2005
Fecha Vigencia de Obligaciones	06 de Julio 2006
Conclusión de la construcción	05 de Julio 2010

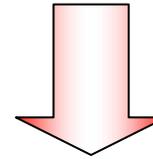


3. Tipo de concesión

- Asociación Público Privado (APP) con cofinanciamiento del Estado, puesto que la recaudación de peaje es insuficiente para cubrir la ejecución de las inversiones.
- Los ingresos correspondientes al cobro de las tarifas de peaje a los usuarios de la carretera, serán destinados al Concedente para minimizar el aporte del cofinanciamiento.
- El tipo de Contrato es de BOT “Built, Operate and Transfer”
- Traslada riesgos de la construcción y calidad del servicio al concesionario
- Sector público asume los riesgos de Demanda o del Nivel de Ingresos
- Los pagos por operación y mantenimiento de la carretera se fija en la fecha de la licitación
- La obligación de pago por los servicios de operación y mantenimiento está sujeta al cumplimiento de los índices de calidad y eficiencia establecidas en el contrato.
- El Concesionario deberá operar y ejecutar las tareas de conservación, mantenimiento rutinario, periódico y de emergencia de las carreteras



Distribución de los Riesgos



Riesgo	Obra Pública	APP	Concesión
Proyecto Ejecutivo / Ingeniería	○	◐	●
Contingencias Ingeniería	○	◐	●
Construcción	●	●	●
Operación y Mantenimiento	○	●	●
Riesgo de Ingreso / Tráfico / Demanda	○	○	●
Riesgo Ambiental	○	◐	●
Riesgo de Financiamiento	○	●	●

● Privado

◐ Compartido

○ Público



4. Esquema financiero

En un proyecto co-financiado, el Estado se hace responsable de pagos futuros periódicos al concesionario que le permite recuperar la parte correspondiente por la inversión inicial en obras, a través del ***Pago Anual por Obras (PAO)*** y por los gastos realizados por mantenimiento, a través del ***Pago Anual por Mantenimiento y Operación (PAMO)***.

El concesionario, durante el lapso del contrato, recibe el PAO + PAMO a cambio de la prestación del servicio.

$$\text{Costo Total Concesión} = \text{PAO} + \text{PAMO}$$

PAO = Pago (k, n, Inv)

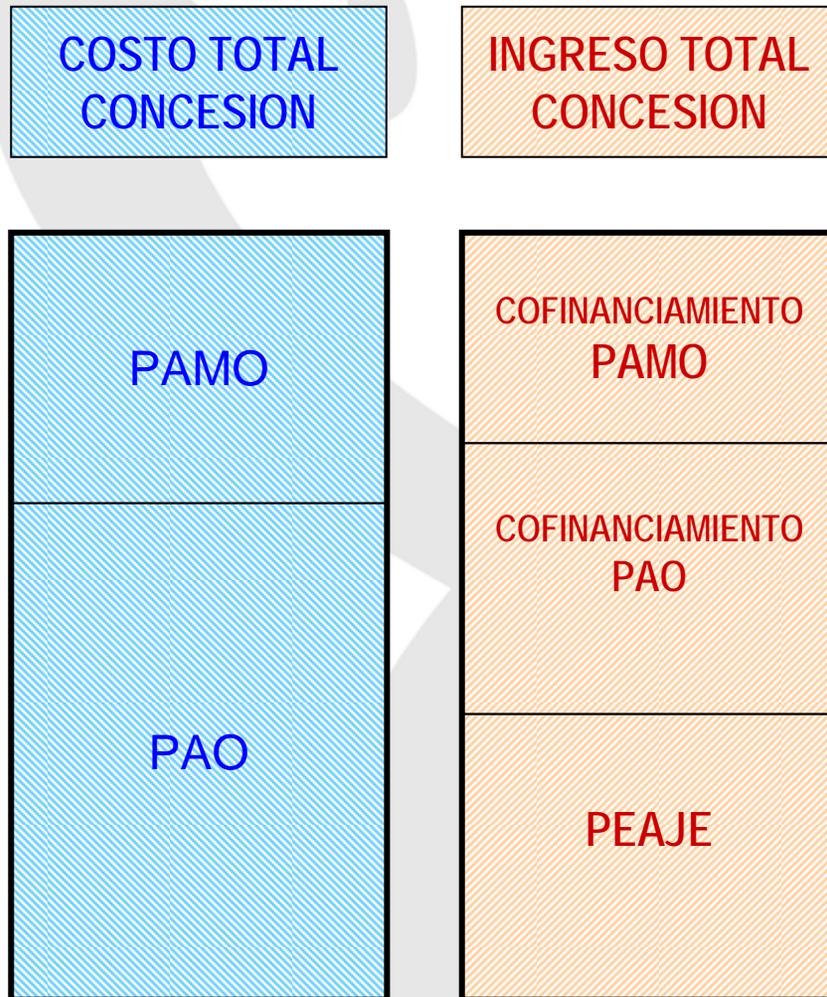
k = Costo ponderado de capital

n = Períodos de repago

Inv = Valor referencial inversión



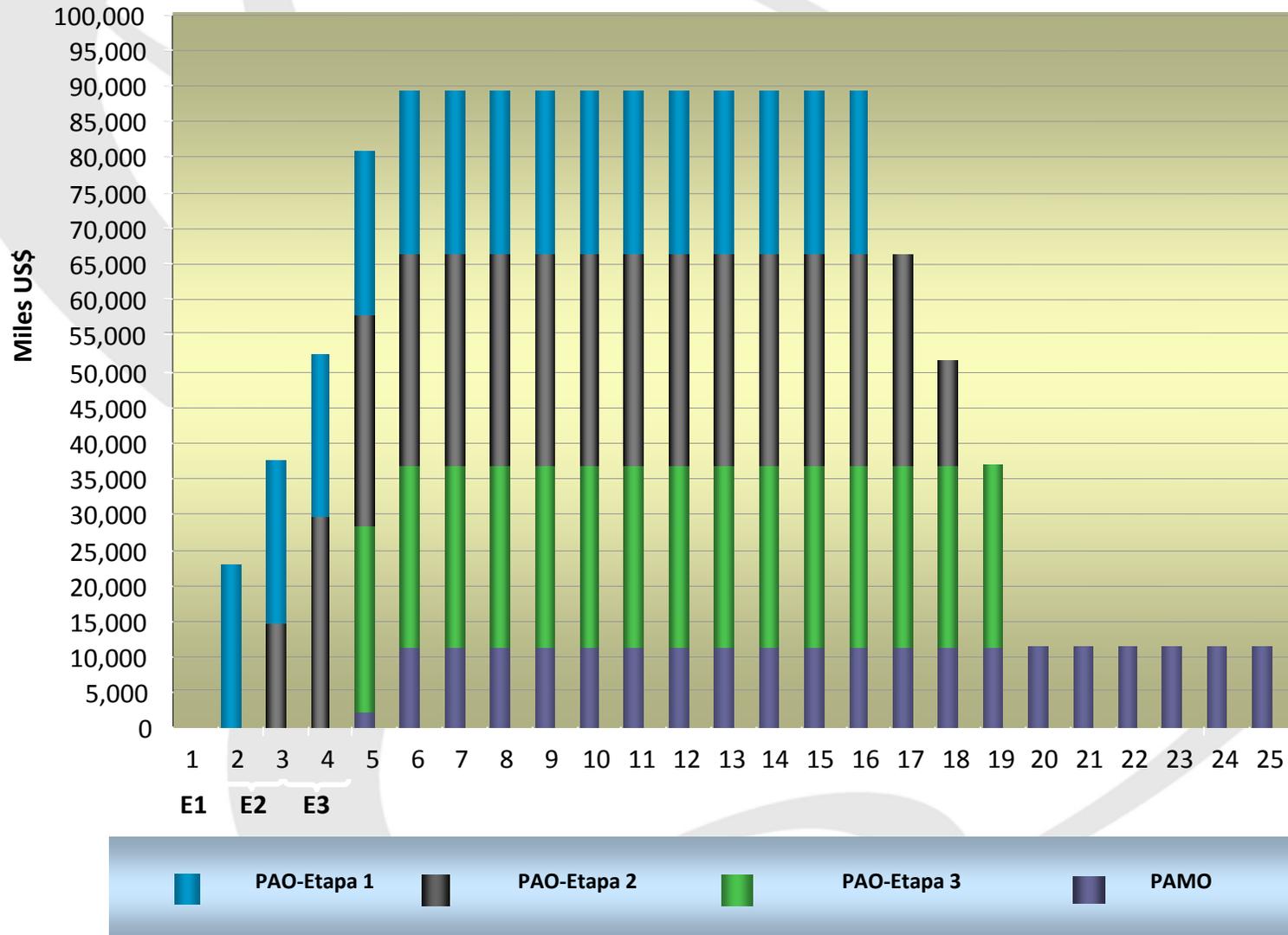
4. Esquema financiero



Los ingresos por peaje no cubren la inversión y operación del proyecto. La diferencia es cofinanciada por el Estado

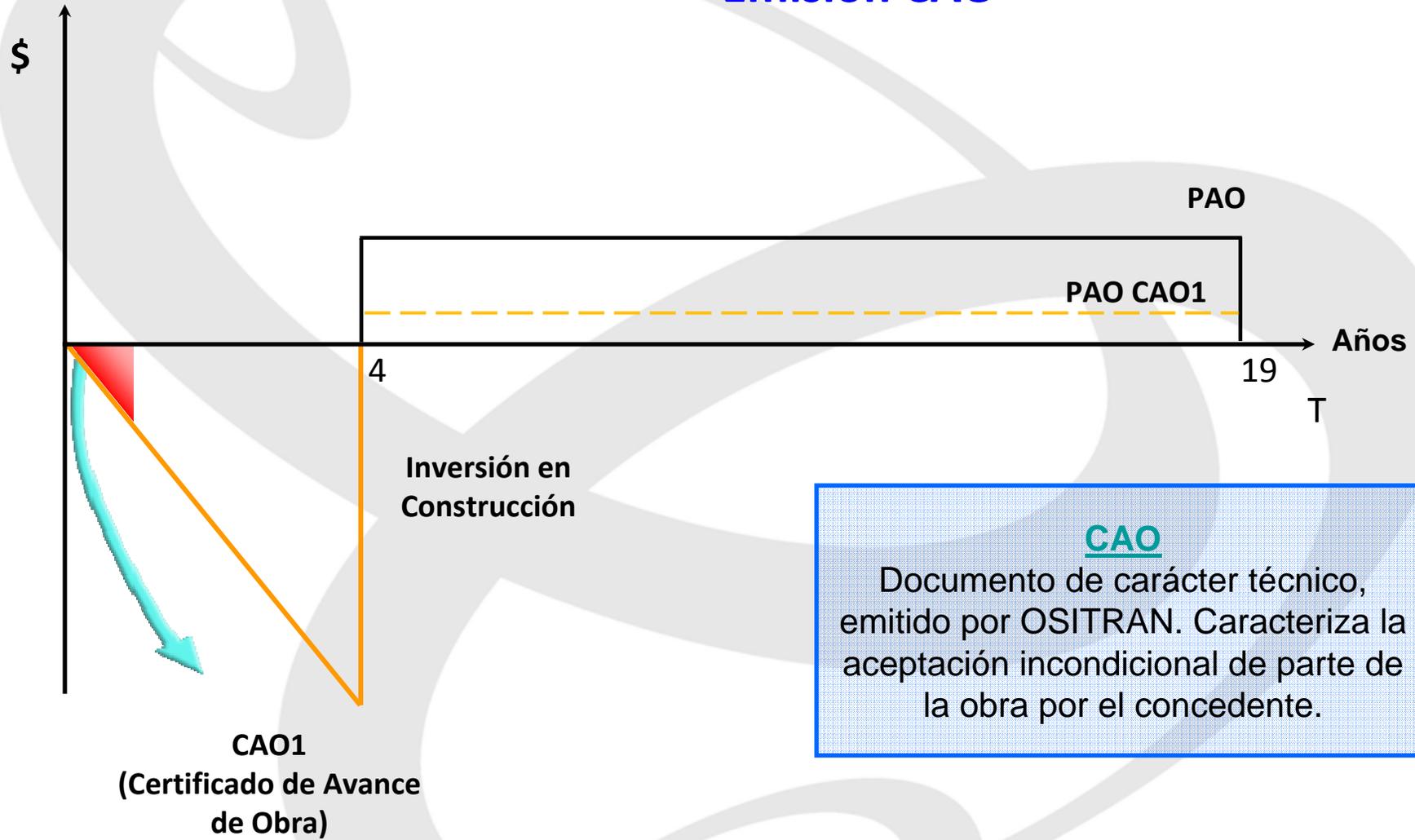


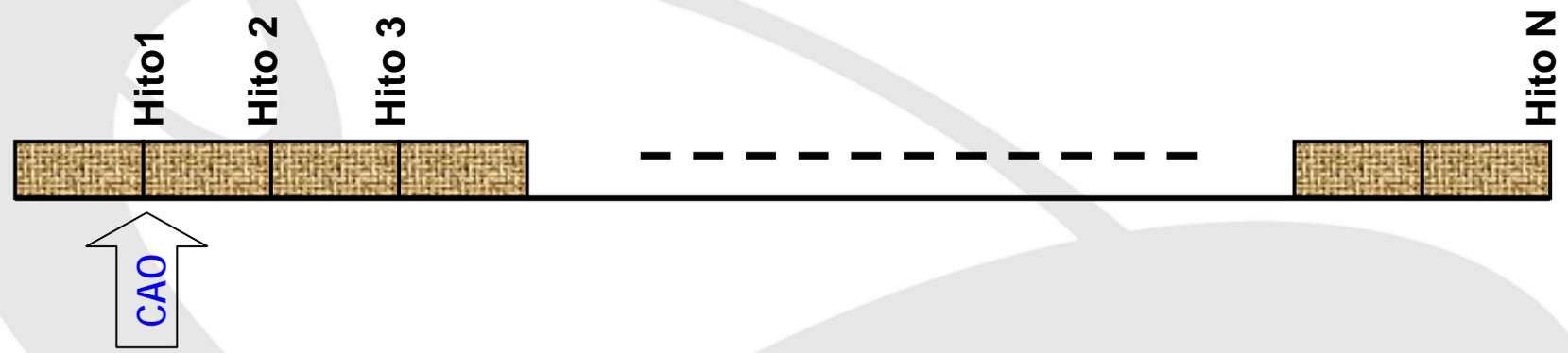
Ingresos de la Concesionaria IIRSA SUR Tramos 2 y 3





Emisión CAO



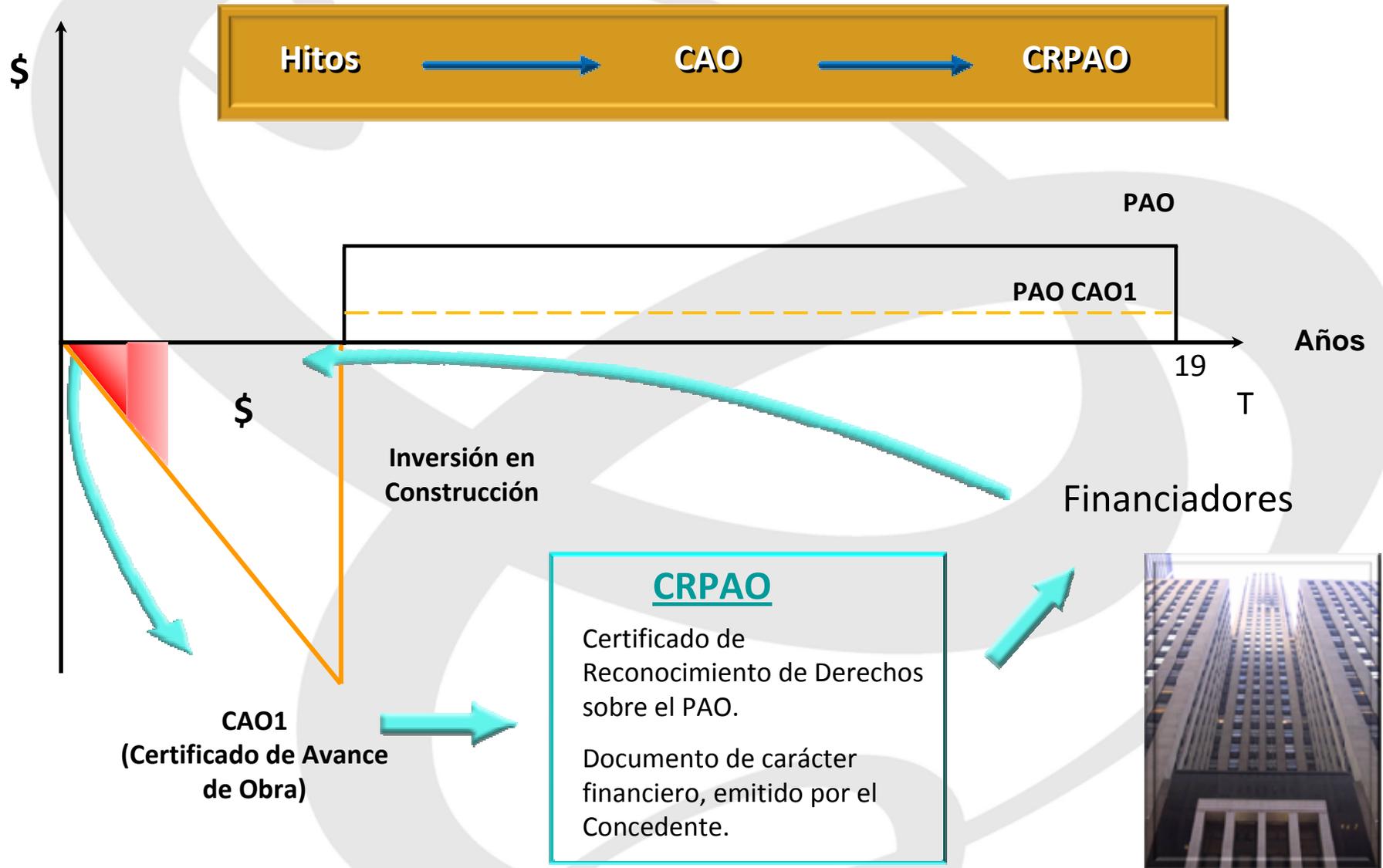


- La obra se divide en hitos constructivos verificables (Km. ó %).
- Al término y entrega de cada Hito la Concesionaria recibe un Certificado de Aceptación de Obra (CAO) del regulador.
- Este CAO genera derechos de 15 pagos anuales (fracción del PAO). Cuando se completa la obra se tendrá derecho al total del PAO.

PAO	PAO	PAO	PAO	PAO		PAO
CAO 3		CAO 3				
CAO 2		CAO 2				
CAO 1		CAO 1				
AÑO 1	AÑO 2	AÑO 3	AÑO 4	AÑO 5		AÑO 15

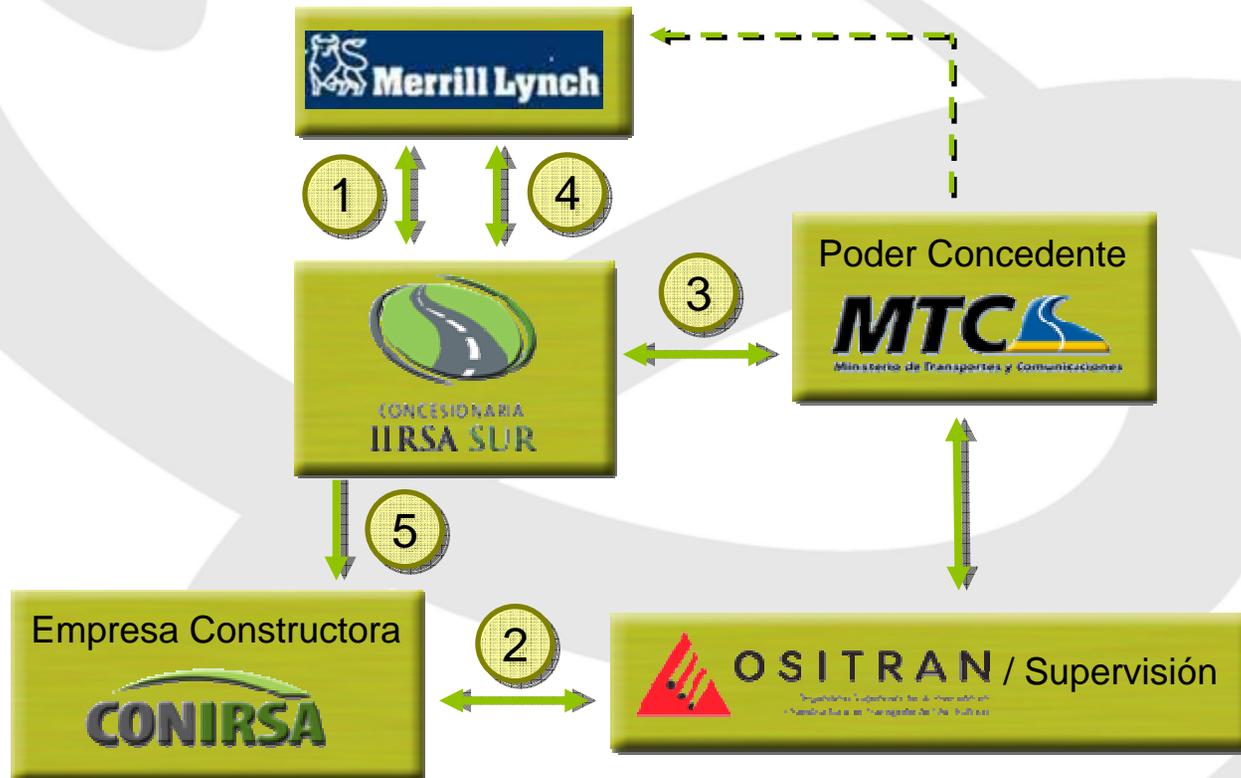


Conceptualización del "CRPAO"





Estructura IIRSA SUR





CRPAO:

Los CRPAO consiste en una promesa de pagos periódicos al concesionario por parte del Estado Peruano. Al aprobarse los CRPAO, de acuerdo al avance de las obras, éstos pueden ser transferidos a terceros que contribuirán de esta forma también al financiamiento del proyecto (apalancamiento financiero).

El concesionario sólo financia con recursos propios lo necesario para ejecutar las obras del primer hito, ya que a partir de su conclusión los siguientes requerimientos podrían ser financiados con dinero recogido del mercado de capitales gracias a la cesión de los CRPAO adjudicados.

En dicha emisión se contó adicionalmente con una garantía de crédito parcial por parte del BID, avalando las obligaciones de pago del Estado Peruano.



Características del CRPAO:

- ❑ Nueva clase de activo para financiar proyectos y concesiones en Perú, con límite anual de 0.5% del PBI
- ❑ Obligación incondicional e irrevocable de pago de la República del Perú con cargo al presupuesto anual del MTC (no caracteriza como Endeudamiento Público)
- ❑ Pagos en Dólares Americanos (pueden ser hechos directamente a un fideicomiso)
- ❑ 1 CAO = 30 CRPAOs, con vencimientos semestrales durante 15 años.
- ❑ Fechas de pago en Abril y Octubre de cada año por 15 años
- ❑ Regulado para inversionistas internacionales bajo ley y jurisdicción de Nueva York.
- ❑ Tasa de mora igual a la del financiamiento + 2%



Múltiples beneficios de los CRPAO:

- ❑ **Obtención de menores tasas de financiamiento.**
- ❑ **Reducción de la utilización de los recursos públicos (co-financiamiento), ya que los costos financieros privados son menores.**
- ❑ **El CRPAO es contabilizado como gasto corriente en el Presupuesto General de la República.**
- ❑ **Motiva la participación y desarrollo de empresas peruanas, al no tener éstas la preocupación por la búsqueda de garantías para el financiamiento.**
- ❑ **Genera competencia al incrementar el número de postores en los procesos de promoción de inversiones.**
- ❑ **Mercado de Capitales más dinámico por emisión de títulos: la existencia del CRPAO permitirá dinamizar el mercado de bonos peruanos aprovechando la liquidez existente actualmente.**
- ❑ **Mayor interés de agentes financieros por financiar proyectos de inversión: AFPs, inversionistas institucionales, bancos de inversión, multilaterales, estructuradores, mejoradores, sponsors, etc.**



Conclusiones:

- El CRPAO es un instrumento eficiente para el financiamiento de diversos tipos de infraestructura**
- La aceptación del CRPAO sin necesidad de garantías demuestra la confianza en el Perú por parte de los financiadores.**
- Las APPs representan una eficiente forma de financiar infraestructura, pues atribuye los riesgos y responsabilidades a la parte más preparada para asumirlos**
- Existe un importante número de proyectos futuros que podrán ser financiados a través de esta estructura, permitiendo la participación de los principales inversionistas institucionales locales.**



Línea de Crédito de Enlace

- Objetivo** : Facilitar el inicio temprano de la obra
- Instrumento:** línea de crédito revolvente
- Montos** : hasta US\$ 200 millones (tramos 2, 3 y 4).
- Plazo** : hasta 4 años
- Tasa** : Libor + 1.55%
- Repago anticipado permitido**
- Garantía** : Prenda sobre los CRPAOs y aval de la República del Perú



Resultados iniciales

- Menos de seis meses desde la adjudicación de las concesiones hasta el inicio de las obras
- Menos de 18 meses para el Cierre Financiero definitivo
- LCEs se utilizaron en un 50%, se pagaron con ingresos de los Cierres Financieros, terminándose las garantías soberanas al Proyecto
- Los cierres financieros definitivos se realizaron sin necesitar de las garantías ofrecidas por la CAF



5. Aspectos sociales

Las empresas concesionarias, con una visión de 25 años y comprometida con la Responsabilidad Social, se convierte en un agente promotor del desarrollo sostenible.

Para estos efectos, actualmente realiza una serie de programas que contribuye efectivamente para el desarrollo sostenible de las comunidades directamente involucradas en el Corredor Vial, principalmente enfocadas en educación, salud y ciudadanía.

Capacitación

Profesionales femenina

» Participantes
2006 hasta Abril 2008

74 Mujeres

» Profesionales
Formadas
2006 hasta Abril 2008

56 Mujeres

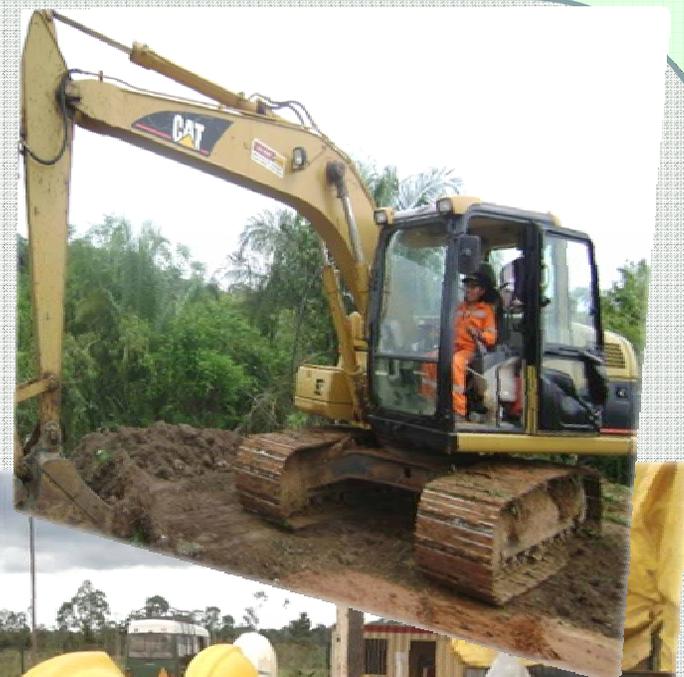
**41 aun Laborando
en CONIRSA**

» Entrenamiento
2008

18 actualmente

» Previsto Total a Dic 2008

100 Profesionales Formadas



Capacitación

Programa Florecer



Programa de Capacitación a mujeres con la finalidad de crear microempresarias



Relaciones Comunitarias

Voluntariados 2008

Centro Poblado Limonchayoc
Feb – 2008
Limpieza de vía de acceso



Centro Poblado Alegría
Enero y Marzo – 2008
Refacción de Parque Infantil



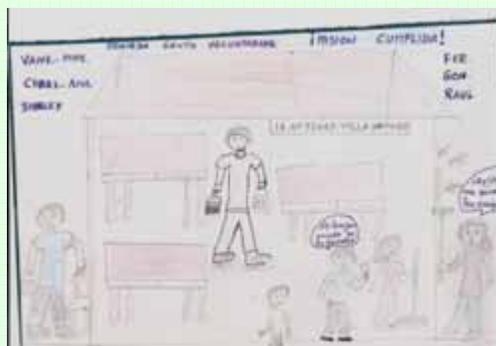
Relaciones Comunitarias

Voluntariados 2008

Comunidad Arazaire
Abril – 2008
Refacción de I.E.B.R. 52063



Agradecimiento de los alumnos del I.E.B.R. 52063 - Villa Santiago



EDUCAR
 Celebramos el Día Mundial de la Educación
 (01 de Abril)

La Institución Educativa N° 52063 - Villa Santiago de la Comunidad Nativa de Arazaire, inicio sus celebraciones por el Día Mundial de la Educación, con lecturas reflexivas y conversaciones entre alumnos y docentes, sobre la gran importancia de la educación. Ahora sabemos los niños que la educación es un derecho de todos. Siguiendo con los festejos se hizo presente a estas celebraciones la CONIRSA con su Grupo de Voluntarios y nos brindaron un día de emoción y alegría, porque momentos de tanto de pintura, brochas, y escolares disfrutaron recibiendo nuestros mobiliarios para la casa sola con susión, mesas, sillas, papeles, y padres de familia dijeron: ¡Gracias al GRUPO VOLUNTARIOS CONIRSA!

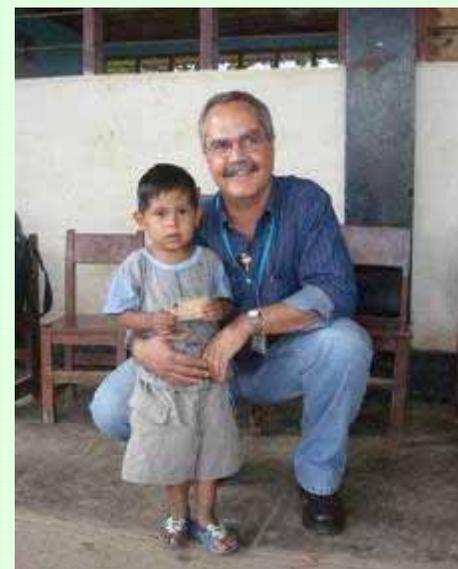
Los alumnos de
 Institución Educativa 52063

“...CONIRSA con su Grupo de Voluntarios, nos brindaron un día de emoción y alegría”...

Campañas de Documentación



**Entrega de 1329 DNI a menores
de edad en 10 poblados entre
Mazuko e Iñapari.**





PROGRAMA ITINERANTE DE APOYO A LA SALUD Y EDUCACION



**Recorrido por todas las comunidades por donde pasa la interoceánica
Sur Urcos - Iñapari**



Programa Itinerante de Apoyo A la Salud y Educación



Técnicas de lavado de
mano



Títeres



Salud básica



Recreación y actividades interactivas



6. Resultados parciales

Reducción de tiempo de viaje:

Tramo 2 : 16 a 7 horas entre Urcos e Inambari

Tramo 3 : 17 a 8 horas entre Inambari e Iñapari

Tramo 4 : 11 a 7 horas entre Azángaro e Inambari

Incremento del tráfico:

Tramo 2 : 500%

Tramo 3 : 350%

Tramo 4 : 169%



7. Avances

- Las obras de mejoramiento a nivel asfaltado en los tramos 2, 3 y 4 de la Carretera Interoceánica se han iniciado contractualmente en el mes de julio del 2006, por un período total de 48 meses. Las obras se están ejecutando por etapas. Actualmente se han concluido con las obras de la primera etapa y está en ejecución la segunda etapa. Los avances por tramos, al mes de setiembre, son los siguientes

Tramo 2: Urcos – Inambari (300 Km.) 142 Km. asfaltados

Tramo 3: Inambari – Iñapari (403 Km.) 180 Km. asfaltados

Tramo 4: Azángaro – Inambari (306 Km.) 132 Km. asfaltados

TOTAL: 454 Km. asfaltados



8. Beneficios del proyecto

- Mejorará la integración y generará flujos comerciales en beneficio de miles de centros poblados de la Macro Región Sur del Perú.
- Mejorará la oferta exportable y que el comercio con Brasil gane competitividad, proyectando las bondades regionales a mercados más amplios.
- Terminar con el aislamiento en que se encuentra la Región Madre de Dios, potenciándolo como un gran polo de desarrollo.
- Reducción de los costos de transporte y tiempo de viaje entre las ciudades entrelazadas, mejorando el nivel de competitividad de las vías y la capacidad de compra de los pobladores de la zona.
- Facilitará el acceso de productos básicos como medicamentos, alimentos, materiales educativos, entre otros y ampliación de servicios (bancos, transporte, comunicaciones, etc).
- Incremento del potencial turístico de la zona, permitiendo el desarrollo del turismo sostenible.



8. Beneficios del proyecto

- Posibilidad de desarrollo de los puertos marítimos del sur al convertirse en “puertas de entrada de las exportaciones asiáticas hacia Sudamérica”
- Posibilidad de generar empleo masivo de mano de obra local y calificada durante cuatro años, pues se requiere un mínimo de 5,400 puestos de trabajo directos diarios.
- Oportunidad que la empresa privada financie la construcción de la vía que será ejecutada en corto tiempo (4 años), hecho que el Estado Peruano solo podría hacerlo en el largo plazo (25 años)
- Mayor plusvalía de la tierra en el recorrido de la carretera.
- Acceso a la explotación de los recursos y potencialidades naturales del área de influencia.



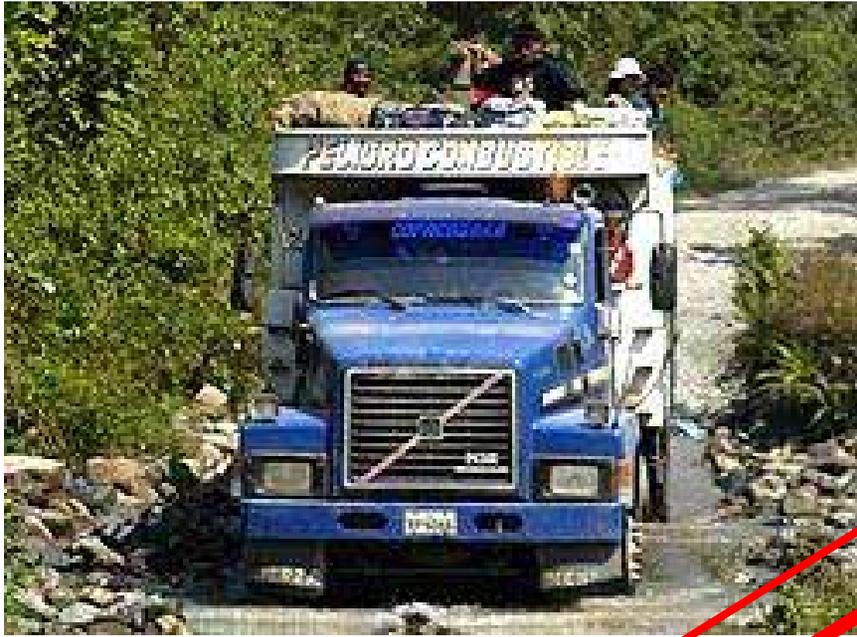
8. Beneficios del proyecto

Incrementará el PBI en 1.5% y beneficiará a más de cinco millones de peruanos de diez regiones: Madre de Dios, Puno, Cusco, Tacna, Moquegua, Arequipa, Ica, Ayacucho, Apurímac y Huancavelica, los que representan alrededor del 32% del territorio nacional y cerca del 20% de la población peruana



Conclusión:

Con la construcción de este proyecto los pobladores de la zona tendrán mayores y mejores oportunidades de desarrollo al dinamizarse la comunicación, el comercio y el turismo de la zona; y además se concretará la interconexión del Océano Pacífico con el Atlántico, permitirá el ingreso a nuevos mercados y el aumento del intercambio comercial entre Perú, la región centro occidental de Brasil y el norte de Bolivia.

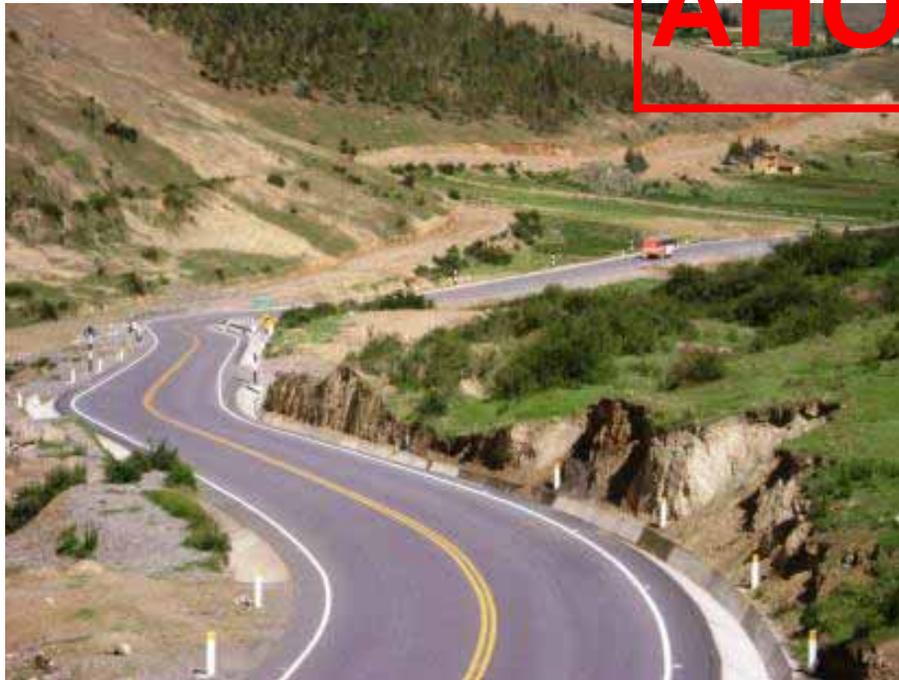


ANTES ...





AHORA ...





AHORA ...





GRACIAS

