



NACIONES UNIDAS



I I R S A
INICIATIVA PARA LA INTEGRACIÓN DE LA
INFRAESTRUCTURA REGIONAL SURAMERICANA

El caso Interoceánica Sur (Perú) como un ejemplo de asociación público-privada

Exposición: Francisco Wulff

Material del Curso

“Integración y Desarrollo de la Infraestructura Regional Sudamericana”

Santiago, Chile - 6 al 10 de octubre de 2008

En caso de ser citado por favor mencionar la fuente

**Provisión y financiamiento de infraestructura de integración:
Aspectos fiscales y participación del sector privado**

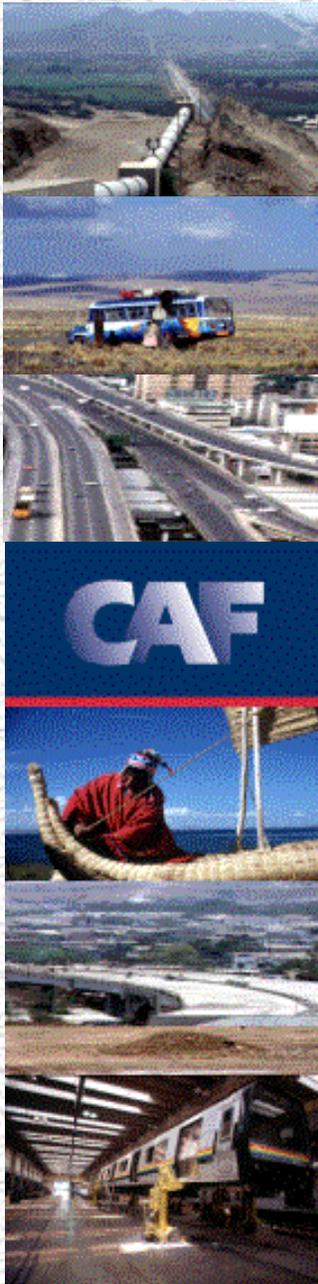
Estudio de Caso

El Corredor Vial Interoceánico Sur (Perú – Brasil)

Por: Francisco J. Wulff

**Integración y Desarrollo de la
Infraestructura Regional Suramericana**

CEPAL, 6 - 10 de octubre de 2008



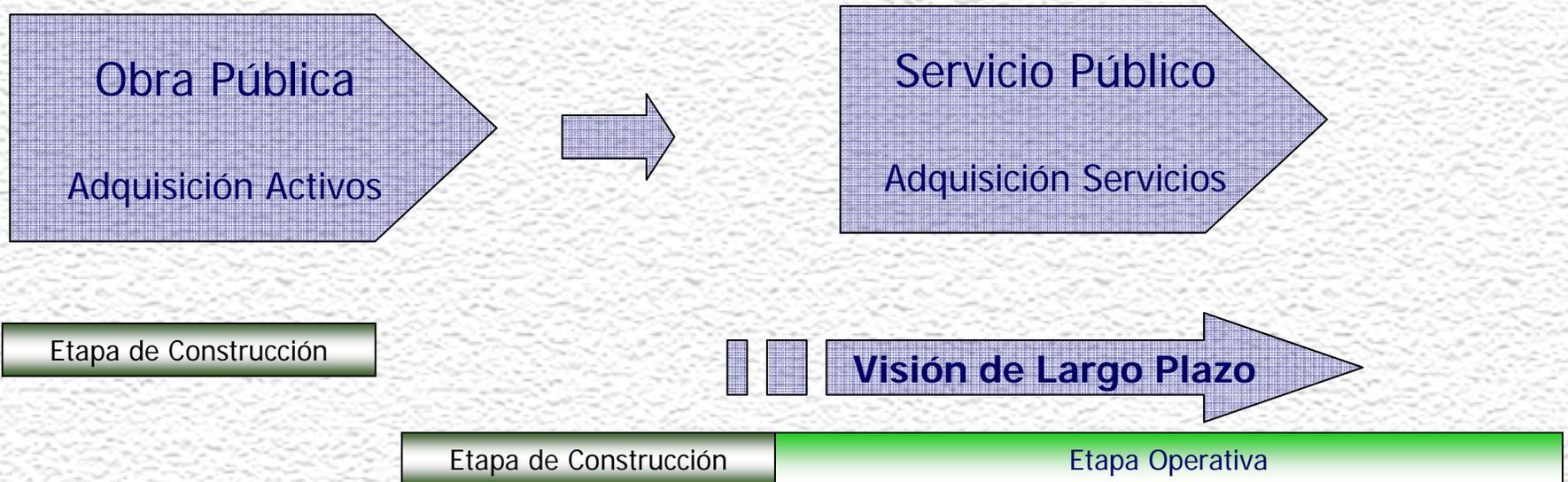


Las Concesiones como Estrategia de Desarrollo de Infraestructura – Visión Perú



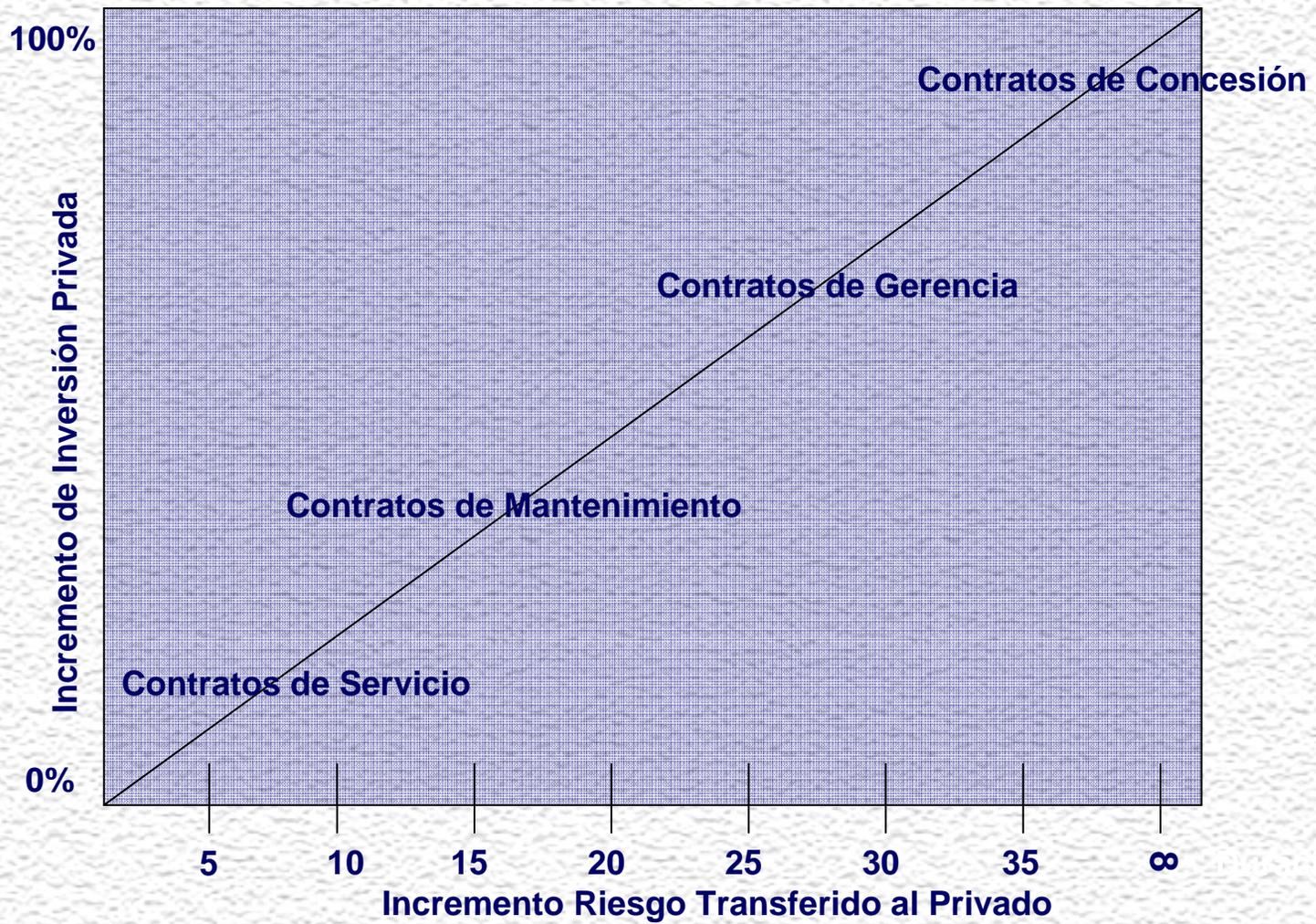
Objetivo

Mejorar la Calidad de Vida de la Población
brindándole mejores **Servicios Públicos**





Relación Riesgo / Inversión





Ventajas de una Concesión

- **Genera incentivos para la eficiencia.** Se exigen índices de servicios que el concesionario deberá cumplir, en la obra y durante la operación
- **Traslada riesgos de la obra al Concesionario**
- **Permite la incorporación de nuevas tecnologías.** El concesionario tiene mayor flexibilidad para adoptar nuevas tecnologías e incentivos para aplicar aquellas que impliquen un menor costo de operación
- **Permite tener procesos más rápidos.** Puede hacerse concursos con estudios de factibilidad
- **Asigna riesgos al participante que mejor puede gestionarlos**



Distribución de los Principales Riesgos en las Concesiones

- Debe trasladarse al concesionario los riesgos que éste domina
 - construcción
 - calidad del servicio (operación y mantenimiento)
- Las obligaciones de pago deben reconocerse si se ha recibido el servicio a las condiciones de diseño, calidad, eficiencia y continuidad establecidas en el contrato
- Para facilitar el financiamiento es recomendable diferenciar los pagos relacionados a la construcción de la obra, de los pagos relacionados al mantenimiento de los índices de servicio

**Riesgos de
Construcción**

SECTOR PRIVADO

**Riesgo de Demanda o
del Nivel de Ingresos**

SECTOR PÚBLICO

**Riesgo de Calidad del
Servicio**

SECTOR PRIVADO



Riesgos de Construcción

- **Sobre costos.** El riesgo de sobre-costo se traslada al concesionario a través de concursos en base de suma alzada de precios y metrados o de concursos de suma alzada de precios y metrados referenciales
- **Terminación.** El riesgo de terminación se traslada reconociendo la obligación de pago una vez que el regulador acepte la obra entregada por el concesionario. Pueden reconocerse obligaciones parciales
- **Calidad de obra.** El riesgo de la calidad de la obra se trasfiere mediante la obligación del concesionario a mantener índices de servicio en el largo plazo



Riesgo de Demanda

- El riesgo de demanda puede ser transferido siempre y cuando este pueda ser administrado o cubierto por el concesionario
- En carreteras, la demanda depende de factores exógenos a la administración de la concesionaria (carreteras paralelas, desarrollo de áreas de influencia, etc.)
- La decisión de construir carreteras depende de su rendimiento social y económico, no necesariamente financiero
- En carreteras, el negocio del concesionario es la construcción, operación y mantenimiento de las mismas y **no** su explotación comercial
- El concesionario no debería perjudicarse ni beneficiarse por variables que no administra



Riesgo de Calidad de Servicio

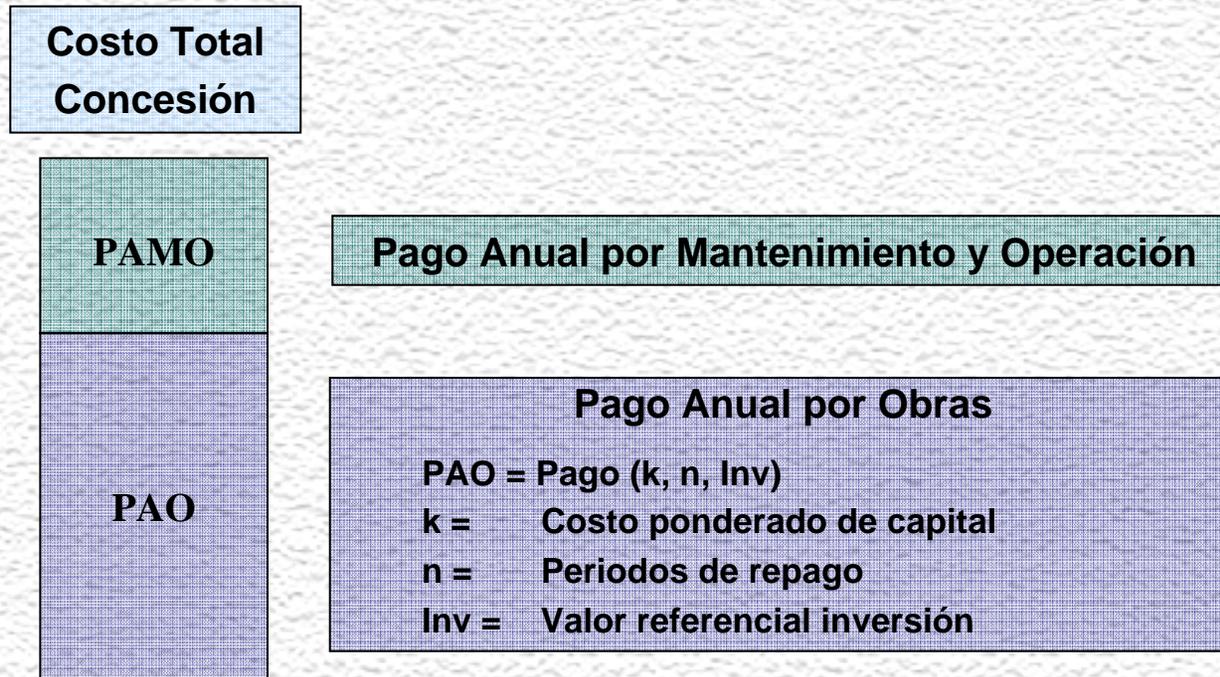
- El concesionario asume el riesgo de la calidad de servicio
- Los pagos por operación y mantenimiento de la carretera se fijan en la fecha de licitación
- La obligación de pago por los servicios de operación y mantenimiento está sujeta al cumplimiento de los índices de calidad y eficiencia establecidos en el contrato
- Un reto central en el diseño de concesiones es incentivar al concesionario a construir una obra de calidad



Estructuración Financiera de Concesiones Viales en el Perú

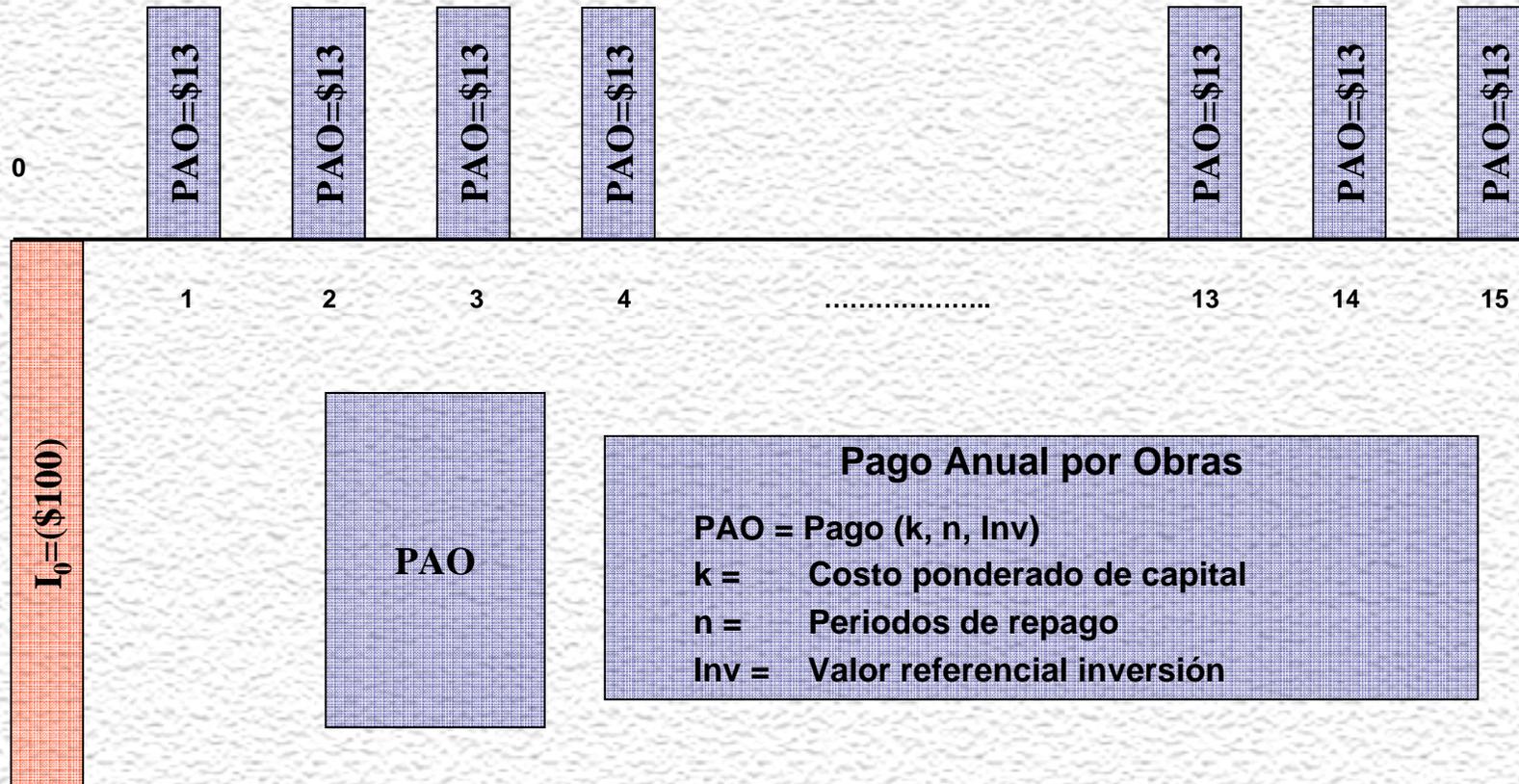


Formación Pagos de una Concesión





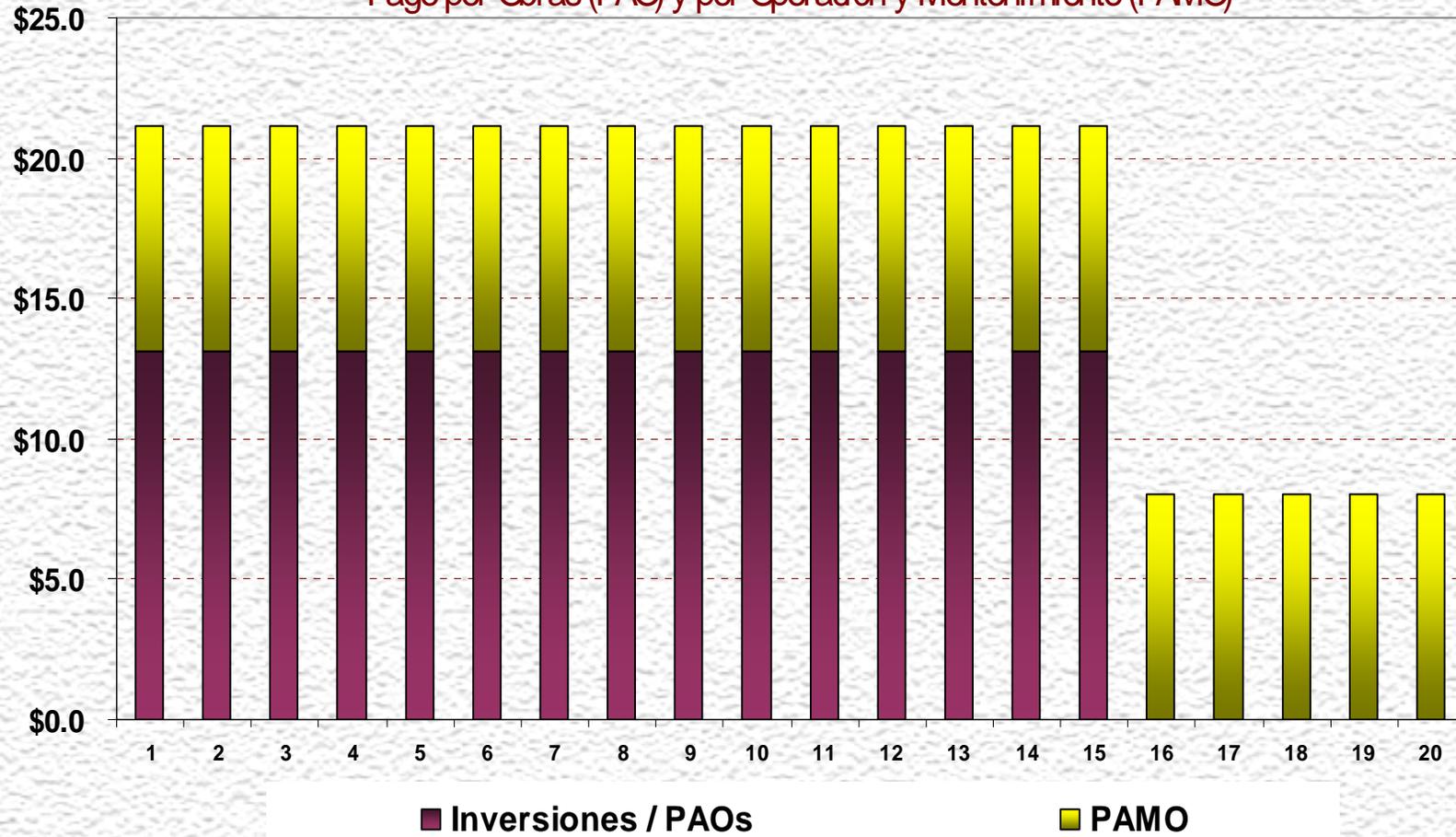
Pago Anual por Obras (PAO)





Costos Totales de la Concesión

Pago por Obras (PAO) y por Operación y Mantenimiento (PAMO)





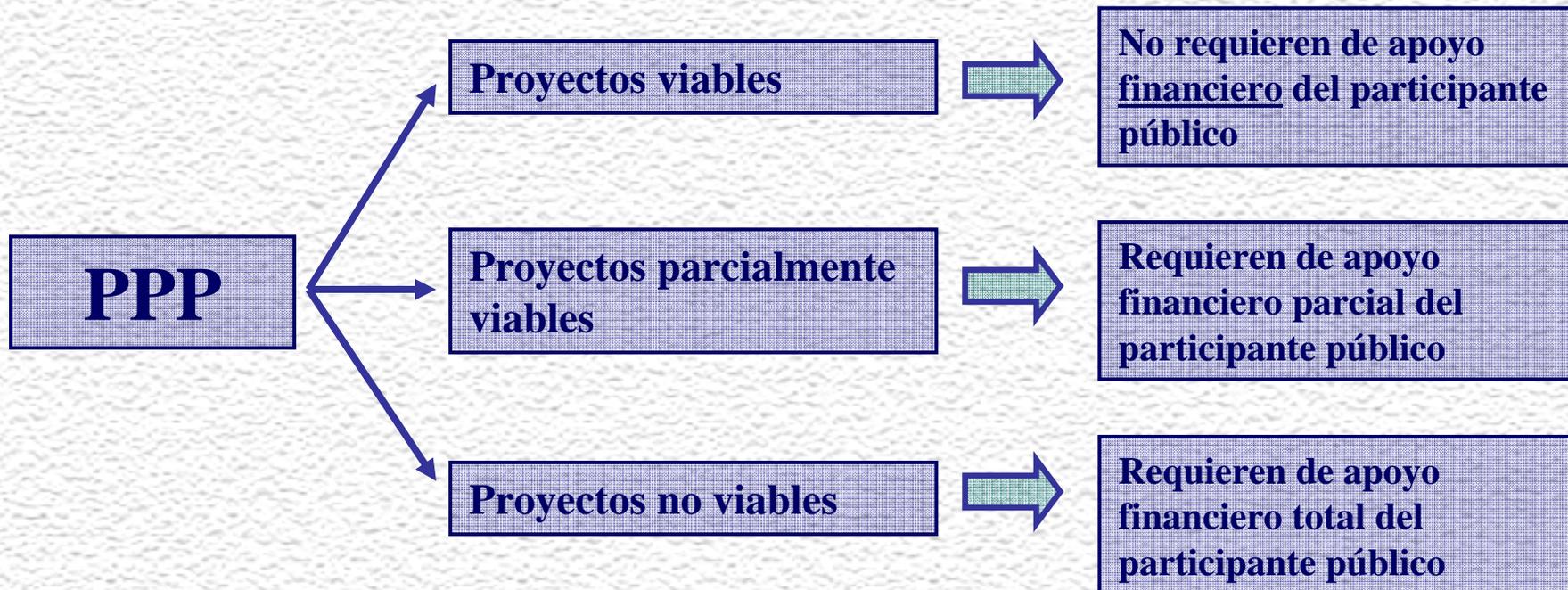
El PAO y el PAMO

- El concesionario claramente distingue entre el **riesgo de inversión** y el **riesgo operativo**, que tienen naturaleza distinta
- Esta diferencia puede observarse en un contrato de concesión en una eventual **Caducidad**.
- Si la concesión se desarrolla normalmente durante todo el lapso del contrato, el concesionario recibiría el PAO + PAMO a cambio de la prestación del servicio (construcción obra + mantenimiento y operación)
- Si la concesión se termina anticipadamente:
 - Sería injusto para el concedente seguir pagando PAO + PAMO
 - Sería injusto para el concesionario no recibir ningún pago
 - Lo razonable es continuar pagando **solo** el PAO



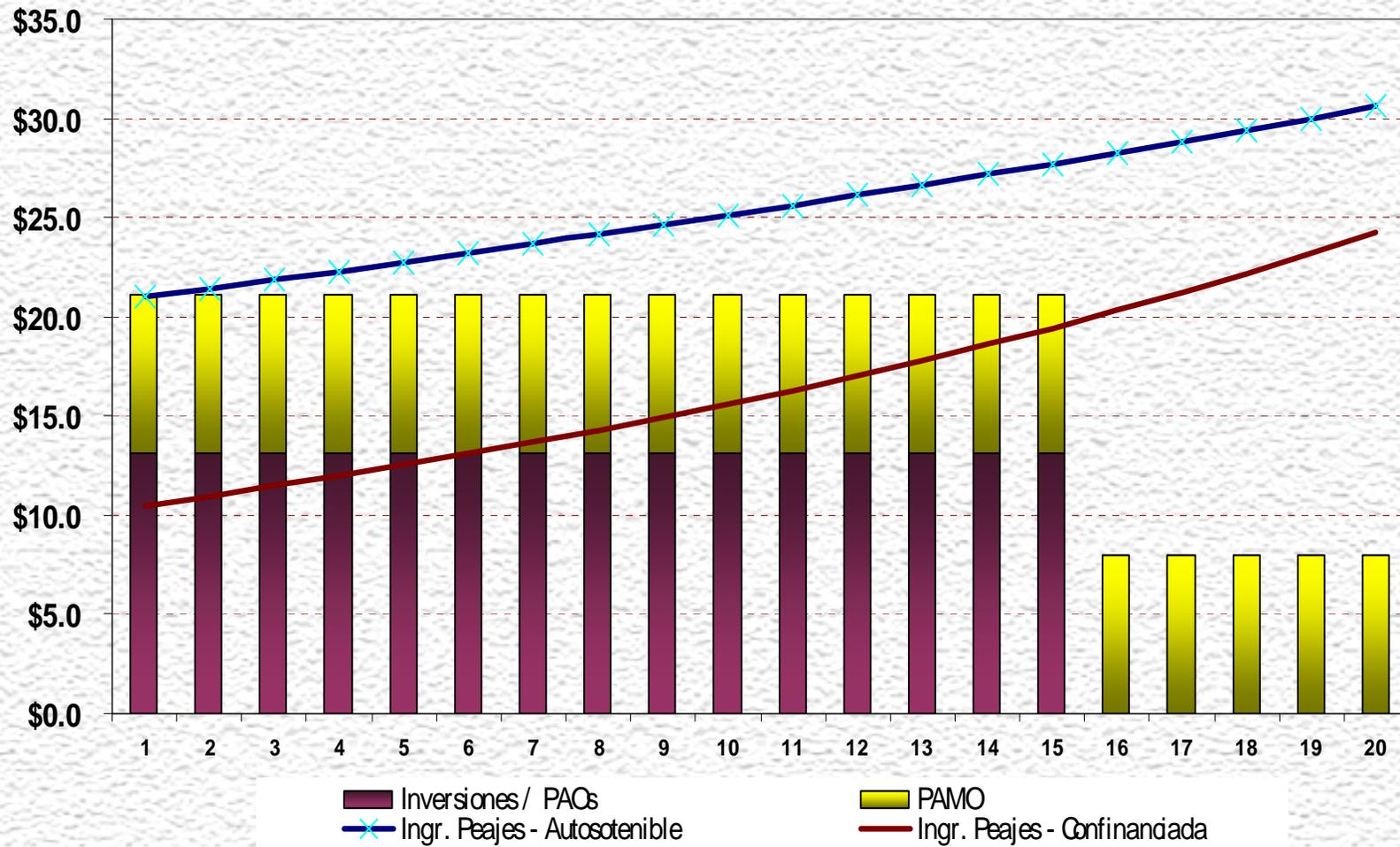
Participaciones Público Privadas

Viabilidad Comercial: capacidad de cubrir los costos de inversión y operación con ingresos directos del Proyecto (peajes, tasas aeroportuarias, tarifas de consumo, etc.)





Concesiones Autosostenibles y Cofinanciadas





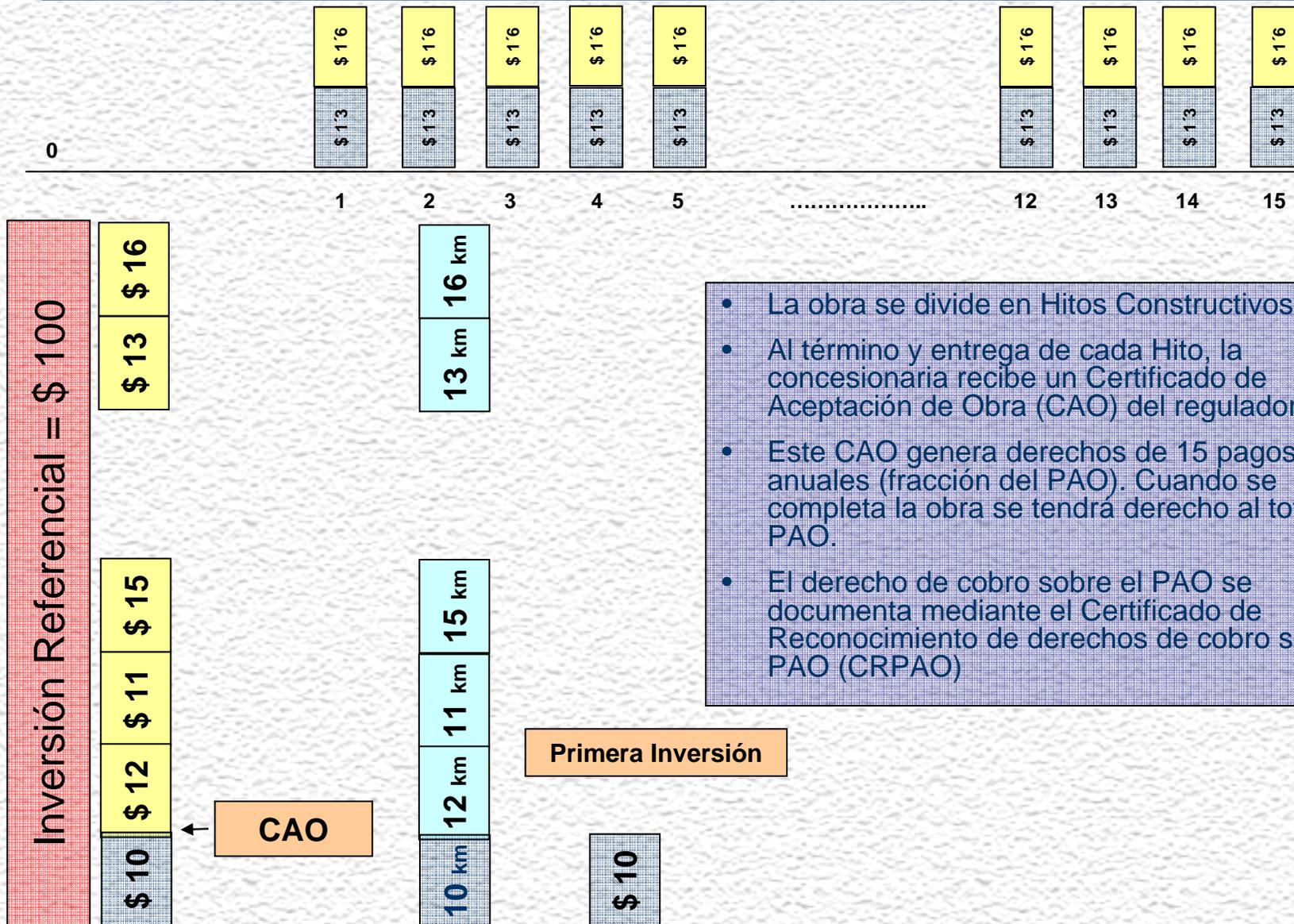
Concesiones Cofinanciadas

Costo Total Concesión	Ingreso Total Concesión
PAMO \$8	COFINANC PAMO \$8
PAO \$13	COFINANC PAO \$3
	PEAJE \$10

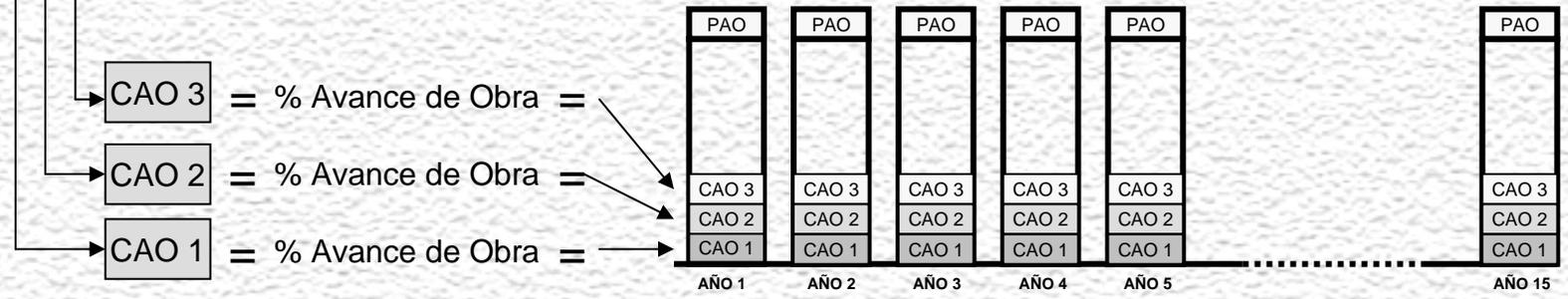
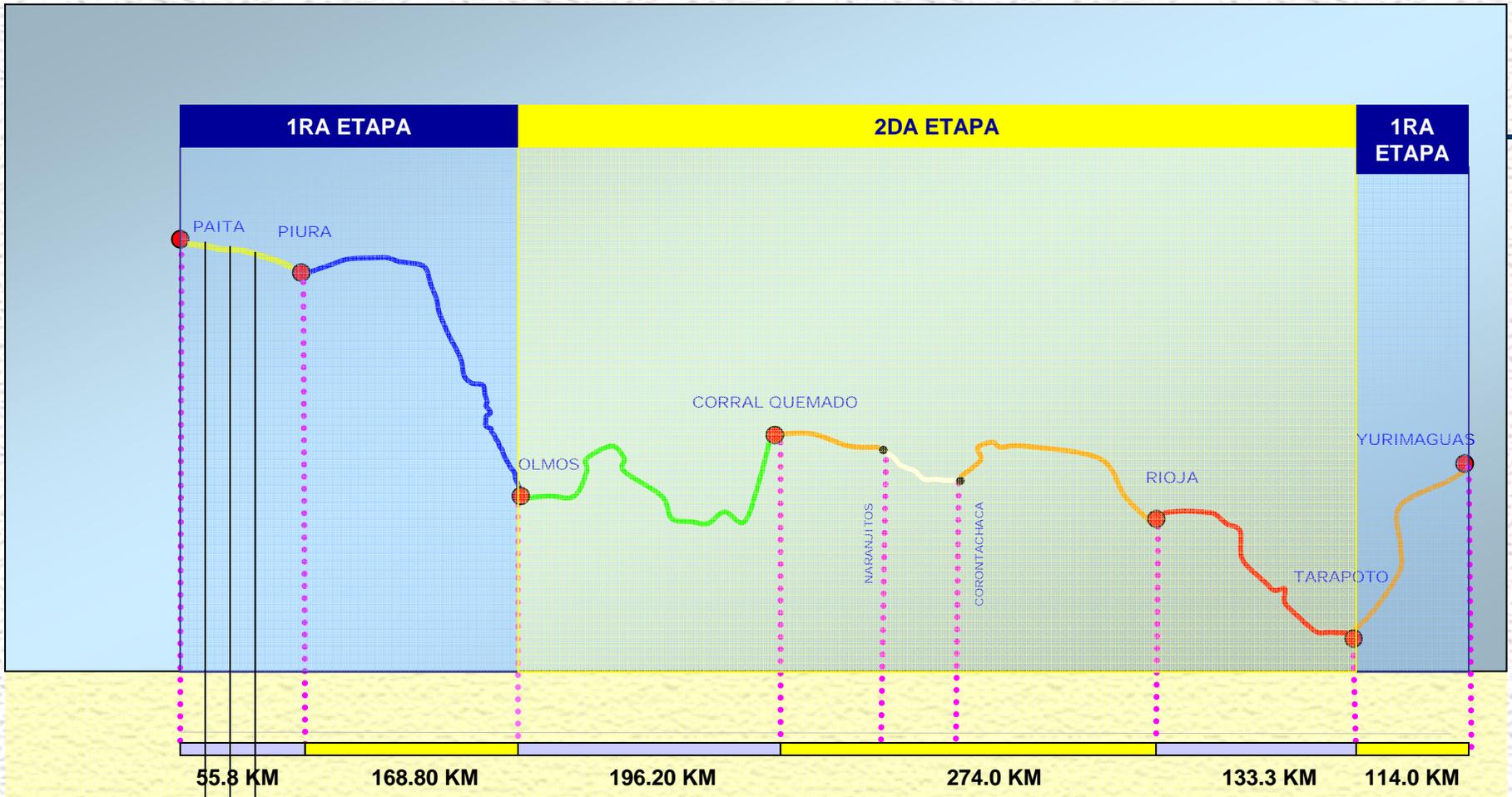
- El Costo Total de la Concesión sería PAO + PAMO, \$ 21
- Si el peaje es \$10, entonces el cofinanciamiento será la diferencia, \$11
- El Concedente complementa el pago de los usuarios independientemente del número de ejes que transiten, pero una vez cumplido el servicio contenido en el Contrato de Concesión



Certificado de Avance de Obra



- La obra se divide en Hitos Constructivos
- 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.
- El derecho de cobro sobre el PAO se documenta mediante el Certificado de Reconocimiento de derechos de cobro sobre el PAO (CRPAO)





Estructuración Financiera de Carreteras Interoceánicas – Perú



Contexto Regional (Iniciativa IIRSA)



EJE PERÚ- BRASIL- BOLIVIA

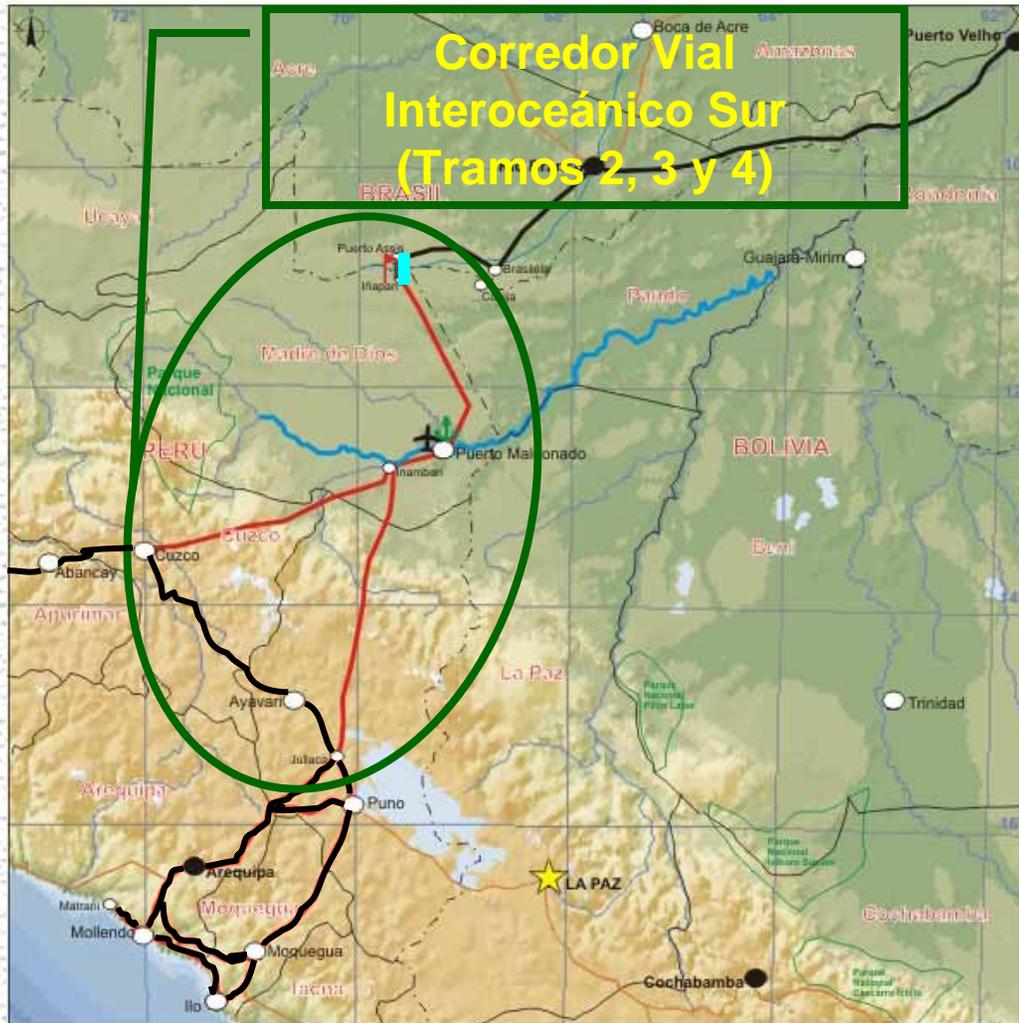


Mensajes principales

- Proyecto altamente priorizado en la Iniciativa IIRSA, con alto impacto social, enmarcado en una estrategia nacional de integración física, descentralización y promoción de la inversión privada
- Esquema de implementación con visión amplia de desarrollo sostenible: infraestructura, producción, medio ambiente, equidad
- Licitaciones públicas internacionales exitosas, promovidas por ProInversión => costos en línea con estándares regionales
- Mecanismo de financiamiento alternativo para obras públicas: concesión tipo BOT; financiamiento con mercados de capital, Línea de Crédito de Enlace con garantía soberana para iniciar obras rápidamente; pagos anuales por obra a 15 años



IIRSA: Grupo 1, Eje Perú-Brasil-Bolivia



Proyectos

- Proyecto Ancla: Pavimentación Iñapari - Puerto Maldonado - Inambari, Inambari - Juliaca/Inambari - Cuzco
- Puente sobre el Río Acre
- Aeropuerto Puerto Maldonado
- Hidrovia Madre de Dios y puerto fluvial (estudios de navegabilidad, batimetría, identificación de puntos críticos, requerimientos de dragado)
- Paso de Frontera y construcción de CEBAF



Características del Proyecto

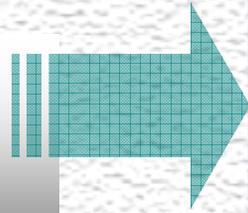
- Interoceánica, Tramos 2, 3 y 4 (tres concesiones separadas):
 - ❑ Plazo de la concesión: 25 años
 - ❑ Número de etapas de construcción: 3
 - ❑ Terminación estimada de las etapas: meses 12, 30 y 48
 - ❑ Programa paralelo para gestión de impactos indirectos

- Monto Estimado de Inversión
 - ❑ Monto Inversión Tramo 2: US\$ 328.2 millones
 - ❑ Monto Inversión Tramo 3: US\$ 428.1 millones
 - ❑ Monto Inversión Tramo 4: US\$ 299.6 millones
 - ❑ Programa Gestión Ambiental: US\$ 17.1 millones
 - ❑ **Total Inversión Proyectos: US\$ 1,073 millones**



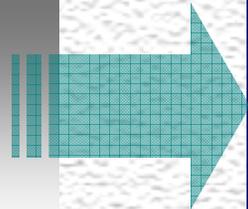
Diseño del Esquema de PPP

Objetivo Nacional



- Prestar un Servicio Público efectivo eficientemente
- Fomentar Inversión en Infraestructura necesaria
- Minimizar Impacto en Endeudamiento Público y en los niveles de gasto

Asoc. Público Privada (APP)



Concesionario => Responsable por Construcción, Operación y Obtener Financiamiento.
Acreedor => Financiamiento Privado
Estado => Planificación/Promoción/Regulación/Supervisión y Compromiso de Pago postergado en el tiempo

Aporte Privado

Capital Semilla = 1er Hito
Garantía de Obra = Fianza en US\$
Garantía de Contrato = Fianza US\$

Obligación del Estado

Por Obra: Cronograma de pagos por el plazo de la concesión
Por O&M: Pago Anual + Otros Ingresos + Peajes



La dinámica intrínseca de la distribución de Riesgos en el diseño del esquema

Concesionario
Constructor



Gobierno



Bancos
Comerciales
Mercados de
Capital

Participantes



El rol de la CAF

Acompañamiento de principio a fin del proceso:

- Financiamiento de estudios de factibilidad (US\$ 3.5 millones)
- Verificación independiente de soluciones técnicas de concesionarios e impactos sobre costos
- Asesoría a República del Perú para asegurar la “bancabilidad” de los contratos de concesión, e intermediación de discusiones entre República, Concesionarios y Financistas
- Líneas de Crédito de Enlace (US\$ 200 millones) para permitir inicio rápido de las obras
- Garantía Parcial de Crédito Revolvente (GPCR) por hasta US\$ 280 millones para apoyar estructuración de financiamiento privado
- Programa paralelo para atender acciones inmediatas de gestión ambiental en el área de influencia



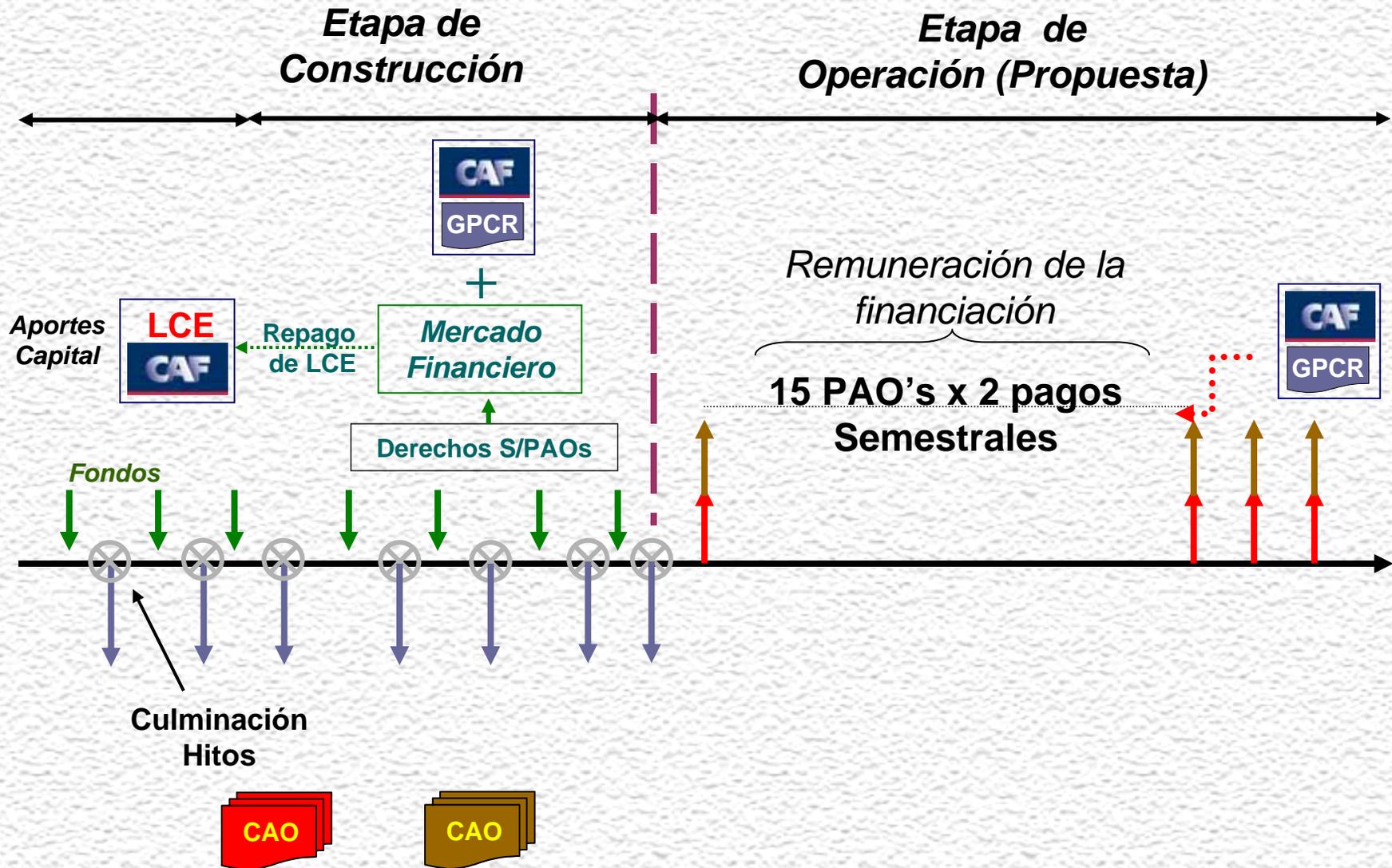
La Estructuración Financiera

“BANCABILIDAD” DEL DERECHO DE COBRO DEL PAO

- Obligación denominada en Dólares Americanos
- Vencimiento (Fecha de Pago): Abril y Octubre de cada año por 15 años
- Título equivalente desde el punto de vista financiero a un cero-cupón, transferible y pari-passu con otros CRPAO's
- Regulado para inversionistas internacionales bajo ley y jurisdicción de Nueva York
- Eliminación del riesgo de construcción. El CAO y los CRPAO's correspondientes se emiten después de terminado y aceptado el Hito de construcción



CAF a lo largo de la Concesión





Líneas de Crédito de Enlace

- Objetivo: Facilitar el inicio temprano de la obra
- Instrumento: línea de crédito revolvente
- Montos: hasta por US\$ 200 millones (3 concesiones)
- Plazo: hasta 4 años (cierre financiero privado)
- Garantía: prenda sobre los CRPAOs y aval de la República de Perú



Garantía Parcial de Crédito

- **Objetivos:** Mitigar posible riesgo país
Extender plazo de financiamiento
- **Instrumento:** Garantía Parcial de Crédito
- **Montos:** hasta por US\$ 280 millones (3 concesiones)
- **Plazo:** 19,5 años
- **Garantía:** subrogación en derechos de CRPAOs no pagados
- **Observación:** No hay contra-garantía de RdeP



Programa paralelo de Gestión Ambiental

Primer programa de endeudamiento multilateral del Perú para el manejo de temas ambientales asociados a proyectos viales.

Objetivo General Promover el desarrollo socio-económico y ambiental sostenible, mejorando los niveles de vida de la población y las comunidades campesinas y nativas del ámbito del Proyecto

Objetivos Específicos

- ✓ Proyectos y actividades prioritarias que eviten o mitiguen los impactos indirectos en la zona de influencia de las carreteras
- ✓ Desarrollo y financiamiento de actividades a favor de las poblaciones localizadas en la zona de influencia.
- ✓ Mejorar la gestión de áreas naturales protegidas y formalizar la creación de nuevas.
- ✓ Mecanismos financieros para consolidar concesiones forestales y financiamiento de actividades productivas en el área de influencia.
- ✓ Apoyar participación y monitoreo de impactos indirectos y financiamiento de proyectos por parte de la sociedad civil organizada.

Monto: US\$ 17.1 millones

Ejecutor: INRENA



Resultados Iniciales

- Menos de seis meses desde la adjudicación de las concesiones hasta el inicio de 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 CAF
- Las obras están avanzando en tiempos record y se espera concluir las tres etapas un año antes de lo previsto
- Mejoras en transitabilidad han resultado en un rápido aumento del tránsito en el Corredor, alcanzando los niveles proyectados para el año 2012

MUCHAS GRACIAS

