

# DOCUMENTO CONCEPTUAL DEL PROYECTO

## I. DATOS BÁSICOS

<b>País</b>	Perú	
<b>Fecha</b>	13 de octubre de 2004	
<b>Título del proyecto:</b>	Programa de Garantías Ramal Norte Eje del Amazonas IIRSA	
<b>Número del proyecto:</b>	PE-L1010	
<b>Jefe de División:</b>	Ana María Rodríguez-Ortiz, FI3	
<b>Equipo de Proyecto:</b>	Jefe: Claudia Stevenson; otros miembros: Kim Staking, Margaret Walsh, Jacob Greenstein, Jose Manuel Cabral, Isabel Cardona (RE3/FI3), Juan Carlos Perez-Segnini, Gerónimo Frigeiro (LEG), Juan Manuel Leño (COF/CPE) y Gustavo Guerra-García (Consultor).	
<b>Fecha del Esquema:</b>	15 de agosto de 2004	
<b>Garantizado/Prestatario:</b>	República del Perú	
<b>Organismo ejecutor:</b>	Ministerio de Finanzas	
<b>Plan de Financiamiento de la Obra:</b>	Costo Total de Proyecto	Hasta US \$ 160 millones
	Inversión del Gobierno de Perú	Hasta US\$ 160 millones pagaderos al concesionario pagaderos en 15 cuotas anuales al concesionario
	Garantía del BID:	Hasta el equivalente de US\$ 75 millones de los pagos anuales de la Obra
<b>Fechas tentativas:</b>	Misión de Orientación:	Diciembre 2004
	Comité de Préstamo	Enero 2004
	Directorio	Marzo 2005
<b>PTI:</b>	No	
<b>SEQ:</b>	No	

## II. MARCO DE REFERENCIA

### A. Introducción

- 2.1 El estado de la infraestructura de transporte constituye un gran obstáculo para la competitividad en Perú. La infraestructura de transporte peruana se caracteriza por tener una baja densidad vial, en relación con países de la región de similares características de desarrollo y geográficas. La inversión pública en transporte se ha reducido, en particular en el sector carretero en donde pasó de US\$481 millones en 1998 a US\$307 millones en el año 2003, incluyendo el mantenimiento. A pesar que en el sector se ha registrado inversión privada, la escala de ésta última es muy pequeña en proporción a la inversión pública y, por tanto, no puede compensar la caída del total de la inversión en transportes.
- 2.2 La concentración de la red de mejores especificaciones y de mayor movimiento de vehículos y de carga con costos de transporte competitivo, se encuentra en la zona de la costa peruana, en el sentido Norte-Sur. En esta región, se aglutinan los mayores desarrollos productivos y centros de población que se vinculan a través de rutas de altas especificaciones. Sin embargo, dadas las difíciles condiciones de la topografía peruana, la existencia de corredores que articulen el país en sentido oriente-occidente es reducida y las condiciones de las vías generan largos tiempos de viaje y altos costos de transporte. Sin embargo, la incorporación de nuevas regiones productivas dentro del país, tiene un impacto estratégico en la integración regional al facilitar la integración y el comercio de productos complementarios entre Perú y Brasil, y hacia el largo plazo, tiene el potencial de desarrollarse como un corredor de comercio bi oceánico.
- 2.3 Como mecanismo para incrementar la inversión en infraestructura, el Gobierno Peruano ha identificado la necesidad de incorporar capital y tecnología privado en la construcción y operación de proyectos estratégicos. Dentro de éstos, se encuentra el Ramal Norte del Eje del Amazonas IIRSA, un proyecto con alto impacto regional al integrar regiones apartadas de las regiones norte del Amazonas con el resto de la economía peruana, el cual es a la vez uno de los principales proyectos de integración de Perú con Brasil. Este corredor articula las ciudades costeñas de Paita y Piura con las ciudades de la selva de Rioja, Moyabamba, Tarapoto y Yurimaguas. A través de la Hidrovía del río Huallaga se enlazan estas ciudades con Iquitos y Manaus.
- 2.4 En el contexto de la Iniciativa de la Infraestructura Regional Sudamericana (IIRSA), el Perú se encuentra en el área de influencia de cuatro de los nueve Ejes de Integración y Desarrollo (EID) acordados a través de IIRSA. Los EID son franjas de territorio multinacionales que concentrarán flujos de comercio en los cuáles se desarrollará infraestructura económica, principalmente transportes, energía telecomunicaciones. Los EID en donde Perú tiene un papel estratégico son el Eje Andino, el Eje del Amazonas, el Eje Perú – Brasil – Bolivia y el Eje Interoceánico.

- 2.5 A través de los mecanismos de interacción y coordinación de IIRSA, se han identificado una serie de proyectos de desarrollo de la integración regional que tienen influencia directa en los EID. Muchos de estos proyectos, por sus características de demanda, requieren ser realizados a través de esquemas APP. Uno de los proyectos emblemáticos dentro de esta iniciativa, tanto por su impacto en integración regional y nacional como por la utilización de esquemas novedosos de APP es el Ramal Norte del Eje del Amazonas IIRSA.

## **B. Marco Institucional y Regulatorio**

- 2.6 La Ley de Promoción de la Inversión Privada en Obras Públicas de Infraestructura y Servicios Públicos define el esquema institucional y el esquema aplicable a las concesiones en infraestructura. En el sector, las normas que aplican son la Ley General de Transporte así como sus reglamentos.
- 2.7 La institución encargada del establecimiento de políticas sectoriales, relacionadas con la inversión privada en materia de transporte es el Ministerio de Transporte, Comunicaciones y Vivienda (MTC), el cual es el encargado de planificar y coordinar y evaluar las políticas de transportes y de establecer los lineamientos de política de participación privada en los sectores carretero, aéreo y portuario. El Ministerio de Transporte realiza todos los estudios de prefactibilidad, factibilidad, ingeniería y sociales y ambientales relevantes, y determina cuales son los proyectos relevantes de ser realizados por inversión privada.
- 2.8 La autoridad encargada del establecimiento de las políticas de participación privada en infraestructura y la preparación, promoción y adjudicación de proyectos con participación privada es PROINVERSION. El MTC encargó a PROINVERSION la promoción del proyecto Ramal Norte del Amazonas IIRSA. PROINVERSION, una vez realizados los análisis pertinentes, incorporó, previa disposición del Consejo Directivo, la solicitud dentro del Plan de Promoción de la inversión privada y ha iniciado el proceso de diseño de las bases del concurso público.
- 2.9 Las acciones de supervisión de los contratos de concesiones son responsabilidad del Órgano Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transportes de Uso Público (OSITRAN), quien se encarga de monitorear el cumplimiento del contrato, los niveles de inversión y el mantenimiento de las obras. Los aspectos ambientales y sociales se trabajan a través de las unidades ambientales existentes en los ministerios, aunque en algunos casos, como es el caso del Ramal Norte del Eje del Amazonas, PROINVERSION se encargó de realizar los estudios adicionales de manera consistente con las políticas de organismos multilaterales.

## **C. El Proceso de Participación Privada en Infraestructura en Perú**

- 2.10 El Estado peruano introdujo el sistema de concesiones a inicio de la década pasada, para lo cual se dictaron las normas legales tendientes a promover la participación del sector privado en el área de la infraestructura pública. En 1991

se promulgó el Decreto Ley N° 758, que regula la entrega de concesión al sector privado las obras de infraestructura y servicios públicos. En 1996, a través del Decreto Legislativo N° 839 se permite que los inversionistas puedan recibir en concesión obras de infraestructura y servicios públicos a cambio de su explotación por un período de tiempo, y se crea el organismo encargado de promover y dirigir las concesiones.

- 2.11 En la actualidad existen concesiones aeroportuarias, portuarias, ferroviarias y viales, así como empresas de prestación de servicios de energía y telecomunicaciones que operan bajo un marco privado. La primera concesión vial fue realizada en 1994, a través del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) entregó en concesión la carretera Arequipa - Matarani para su rehabilitación, mantenimiento y explotación del peaje, constituyéndose así en la primera concesión vial. Posteriormente, en 1997, el Estado impulsó un amplio programa que contempla 12 proyectos de redes viales, bajo la modalidad BOT, con una extensión de 6.858 Kms., con una inversión estimada en US\$430 millones. Posteriormente, se adjudicó la concesión de la Red Vial No. 5, en el año 2003, que comprende el tramo Lima – Pativilca, con una inversión esperada de US \$ 60 millones. Esta última se encuentra en etapa de preconstrucción y cuenta con financiamiento parcial de la ventanilla del sector privado del BID (PE 0216). Los resultados de las concesiones actuales demuestran que los procesos han demorado por no contar con una adecuada preparación y que se requieren mayores incentivos a la eficiencia y a la inversión.
- 2.12 En el sector carretero, las acciones del GdP, tendientes a la ejecución de proyectos con participación privada, están enmarcados dentro de los lineamientos del Plan de Acción de la Iniciativa IIRSA. Por un lado, se ha planteado un plan de concesiones de redes viales, que corresponden a mejoramientos en la carretera Panamericana dentro de las principales vías de integración del Eje Andino. En el marco de la descentralización, la Ley Marco de Promoción de la Inversión Descentralizada (Decreto Supremo No. 015-2204 – PCM) y su reglamento, promueve la inversión descentralizada como herramienta para el desarrollo integral, armónico y sostenible de cada región en alianza con los gobiernos regionales, locales, la inversión privada y la sociedad civil.
- 2.13 Por otro lado, el GoP ha venido realizando acciones tendientes a concesionar los corredores intermodales que vinculan los puertos del Pacífico de Paita y el Callao con los puertos fluviales de los Ríos Marañón y Huallaga. El proyecto del Ramal Norte del Amazonas se encuentra dentro de estos proyectos. Este proyecto requieren ser estructurados a través de esquemas APP y respaldo de garantías u otros mejoramientos crediticios, dadas las incertidumbres existentes sobre la demanda y la recuperación de las inversiones.

#### **D. Estrategia del Banco en el País y el sector**

- 2.14 Los objetivos de la estrategia del Banco en Perú buscan: (i) elevar la productividad y competitividad de la economía; (ii) mejorar la eficiencia de la

política social, y (iii) crear un Estado moderno y eficiente, al servicio de la población. Dentro de la estrategia, el objetivo de incrementar la competitividad y la productividad requiere acelerar el proceso de rehabilitación y ampliación de la infraestructura productiva (vías, puertos, aeropuertos, telecomunicaciones y energía), identificando la necesidad de encontrar una combinación óptima entre las acciones de inversión y mantenimiento que realiza el sector privado a través de privatizaciones, concesiones o contratos de administración.

- 2.15 El Banco se encuentra preparando una operación para apoyar a PROINVERSION en la puesta en marcha de proyectos de concesiones de infraestructura que tengan un adecuado estado de preparación, Programa de Apoyo a las Transacciones (PE-L-1004). Este programa apoyará a PROINVERSION con recursos para realizar los estudios técnicos, económicos, financieros y legales requeridos para estructurar este tipo de proyectos.
- 2.16 El Programa de Reforma de Competitividad (LO-1503/OC-PE) se encuentra en ejecución y contempla la determinación de una política sectorial de transporte, que incentive la participación del sector privado, y que establezca las pautas relativas para que la gestión y las inversiones del sector privado puedan mejorar el estado de la infraestructura, sus servicios asociados y la calidad y el mantenimiento de las operaciones.
- 2.17 El Programa de Rehabilitación y Mejoramiento de Carreteras (LO-1150/OC-PE) se encuentra en ejecución sus objetivos son (i) desarrollar una extensa región de la sierra peruana al vincularla con la economía costera; (ii) mejorar los esquemas de programación e inversión; (iii) promover la participación del sector privado a través de concesiones viales, y (iv) mejorar la capacidad de gestión del MTC. Este programa ha tenido dificultades en su ejecución debido a la debilidad institucional de la entidad ejecutora y la insuficiente asignación de recursos presupuestales para cumplir las metas físicas obligando a una cancelación parcial.. El programa del Ramal Norte del Amazonas construye sobre las lecciones aprendidas del programa en curso, al proponer un sistema de Asociación Público Privada enfocado hacia una gestión más eficiente del patrimonio vial.
- 2.18 Por otro lado el Banco ha apoyado a los inversionistas privados en los procesos de concesión de la construcción de la concesión de la Red Eléctrica del Sur - REDESUR, la línea Mantaro - Socabaya a través de un crédito tipo A (PE-210) y a la concesión de la Red Vial No. 5 a través del otorgamiento de una garantía de crédito parcial para la securitización de bonos del concesionario. Las lecciones aprendidas de estas operaciones refuerzan la necesidad de contar con estudios sólidos que permitan una adecuada distribución de riesgos, y en particular un estudio detallado de la problemática del derecho de vía.

#### **E. Estrategia del Programa**

- 2.19 El programa la estructuración de esquemas de Asociaciones Público Privadas para el financiamiento de proyectos de infraestructura y apoya la estructuración de proyectos estratégicos de integración dentro de la Iniciativa IIRSA a través de

esquemas APP. El apoyo de esta operación permitirá incorporar nuevos desarrollos productivos a la economía a través de la reducción de costos de transporte y se garantizará el mantenimiento y la operación bajo estándares de nivel de servicio, de un corredor de 900 kms por un período de 20 años.

- 2.20 Adicionalmente, el Programa apoyará el desarrollo de esquemas APP, fomentando una distribución adecuada de los riesgos acorde tanto con las ventajas competitivas de cada socio (público o privado) como con la capacidad de mitigar riesgos de cada uno. La estructura permite la participación de los mercados de capitales locales puedan invertir en proyectos de infraestructura con un perfil de riesgo aceptable.

#### **F. Coordinación y consulta con otras instituciones**

- 2.21 El Gobierno Peruano ha firmado con USAID un convenio de colaboración para trabajar los proyectos viales relacionados con los Ramales Norte y Centro del Amazonas, dentro del marco de reactivación económica de la zona de influencia de estos proyectos. A través de éste convenio se han financiado los modelos financieros y el desarrollo de la documentación contractual para estos proyectos, así como la actualización y complementación de los estudios económicos, socio-ambientales y técnicos. Con cargo al apoyo brindado por USAID, PROINVERSION cuenta con asesoría especializada en Banca de Inversión para estructurar la operación.
- 2.22 El Banco Mundial se encuentra trabajando la posibilidad de crear una Facilidad Global para otorgar garantías a proyectos de infraestructura. El proyecto del Ramal Norte del Eje del Amazonas no está incluido dentro de los proyectos propuestos en esta facilidad. Durante la preparación del proyecto se realizarán actividades de coordinación y consulta con el Banco Mundial, así como con la Corporación Andina de Fomento.

### **III. EL PROGRAMA**

#### **A. Objetivo y Descripción**

##### **1. Descripción del Programa**

- 3.1 El GdP ejecutará el proyecto a través de un esquema de Asociación – Público – Privada (APP), mediante el cual otorgará a inversionistas privados una concesión para mejorar, rehabilitar, mantener y transferir las obras del Ramal Norte del Eje del Amazonas IIRSA. Bajo este esquema, el concesionario estará obligado a financiar el costo total del Proyecto. Una vez finalizada la etapa de construcción, que está prevista en dos fases de dos años cada una, el GdP estará obligado a realizar el Aporte del GOP al Costo Total del Proyecto, que consiste en pagos anuales por obras (PAO) al concesionario por concepto de reembolso del costo de las inversiones realizadas. Estos pagos se efectuarán en montos iguales durante un período diferido de 12 años, una vez finalizada la construcción de la obra. El GdP

también se compromete con el concesionario con pagos anuales de mantenimiento de obras (PAMO), que es una garantía de tráfico mínimo que complementa los flujos de caja que se generan por cobro de peaje. La duración de la concesión será de 20 años.

- 3.2 El GdP ha solicitado que el Banco le otorgue una garantía parcial de crédito por un plazo de hasta 17 años, para garantizar parcialmente al concesionario privado el cumplimiento oportuno de las obligaciones de pagos anuales por obra (PAO) que corresponderán al GOP según lo previsto en el respectivo contrato de concesión.
- 3.3 La presente operación se enmarca dentro de los lineamientos contenidos en la política de garantías aprobada por el Directorio Ejecutivo según documentos: GN-1858-2 del 31 de julio, 1995; GN-2196-1 de abril, 2002; FN-508 de agosto, 1995; FN-568-3 de Agosto de 2003 y GN-2311 de Mayo, 2004.
- 3.4 De conformidad con lo previsto en la GN-1858-2, la presente garantía se otorgará respaldada a través de un crédito contingente con una contra garantía del GOP, que consistirá en documentar como préstamos del Banco contra la República del Perú cualquier desembolso que el Banco realice a consecuencia del siniestro de la garantía. Estos préstamos tendrán las mismas condiciones que los préstamos de Capital Ordinario, con las excepciones que se indican en la Sección 3.14 de éste documento.

## 2. El Ramal Norte del Amazonas

- 3.5 El objetivo del proyecto que será apoyado con la garantía es promover la integración económica entre el Puerto de Paita en El Pacífico y la ciudad de Piura y el puerto fluvial de Yurimaguas en el río Huallaga, que a su vez conecta con el río Amazonas, fomentando la incorporación de nuevos centros productivos y el comercio intra e interregional a través de la reducción de costos de transporte.
- 3.6 Las obras, que se realizarán por el mecanismo de concesión, consisten en



mejoramiento y rehabilitación de tramos viales existentes, la protección de las obras realizadas a la fecha contra desastres naturales y construcción y rehabilitación de puentes, bajo la modalidad APP.

- 3.7 El proyecto está dividido en 5 tramos, cada uno con un nivel de intervención definida: **1) Paita – Piura**: se ha previsto la reconstrucción o refuerzo de todas las obras de drenaje de la zona, construcción y mejoramiento de alcantarillas y drenajes y la construcción de cunetas de terraplén y otras obras de protección. También contempla obras de estabilización de taludes; **2) Piura - Olmos**: Rehabilitación y Mejoramiento de Puentes, construcción de obras de drenaje y obras de defensa ribereña, así como la construcción de dos puentes. **3) Olmos – Corral Quemado**: El MTC se encuentra finalizando las obras de rehabilitación, **4) Corral Quemado – Rioja** Tratamiento de sectores críticos, rehabilitación y reconstrucción de pavimentos, obras de defensa ribereña y estabilización de taludes **4) Rioja– Tarapoto**: Rehabilitación de sectores críticos, tratamiento de inestabilidad de taludes, socavaciones ribereñas, erosiones y reconstrucción de obras de arte y **5) Tarapoto – Yurimaguas**: Mejoramiento y rehabilitación de la capa de rodadura, mejoramiento del sistema de drenaje, reconstrucción de badenes, pontones y puentes. La ejecución del proyecto se hará en dos etapas.
- 3.8 La primera etapa corresponde a las obras entre Corral Quemado y Yurimaguas, que se realizaría durante los primeros 24 meses de la concesión. La segunda etapa corresponde a las obras entre Olmos – Piura – Paita, que se iniciarían en el mes 25 de la concesión y culminarían en el mes 48 de la concesión. El proyecto está previsto para ser realizado por concesión, con pagos diferidos una vez finalizada la etapa de construcción. Para su ejecución, PROINVERSION ha diseñado un esquema de pagos, tanto por las obras de construcción como por las obras de mantenimiento. El concesionario debe realizar las obras durante los cuatro primeros años de la concesión y una vez culminada con la construcción de cada etapa, el Gobierno de Perú realizará, con recursos presupuestales, unos pagos anuales por obras (PAO) y unos pagos anuales por mantenimiento de obras (PAMO), neto de recaudo del peaje. Para estimular la participación de concesionarios privados y garantizar una adecuada financiabilidad de las obras a ser realizadas, se ha previsto otorgar una garantía parcial del BID sobre los pagos comprometidos por concepto de PAO por el Gobierno del Perú. El proponente que ofrezca la menor sumatoria de PAO y PAMO, descontados a la tasa del 10% será el adjudicatario.

Cuadro II-1  
Resumen de las Obras Propuestas

Ruta	Tramo	Longitud (km)	Inversión Referencial <sup>1</sup>	Trafico Año Base 2004	Casetas de Peaje	Obra	Plazo de Ejecucion (año de la concesión)
08A	Yurimaguas -Tarapoto	125.6 .00	53.2	342	<ul style="list-style-type: none"> <li>Nueva unidad de peaje cuando el nivel de tráfico requiera</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Rehabilitación y mejoramiento.</li> <li>Mejoramientos puntuales de geometría</li> <li>Mejoramiento de la superficie de rodadura</li> </ul>	1 a 2
05N	Tarapoto – Moyobamba - Rioja	135.0	4.2	1,233	<ul style="list-style-type: none"> <li>Unidad de Peaje Existente en Tabalosos.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Estabilización de taludes y protecciones ribereñas (Km 20 al Km 56).</li> <li>Rehabilitación zonas críticas (Km 93 al Km 103).</li> <li>Rehabilitación puentes Bolivia y Cumbaza.</li> </ul>	1 y 2
05N	Rioja - Bagua Grande – Corral Quemado	274.6	42.6	1,470	<ul style="list-style-type: none"> <li>Nueva unidad de Peaje en Nieva</li> <li>Unidad de Peaje en Bagua</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Defensas ribereñas y estabilización de taludes (Km 252 al Km 352).</li> <li>Rehabilitación zonas críticas en tramo Naranjitos – Corontachaca (Km 259 al Km 299).</li> <li>Rehabilitación puentes Tingo y Oso Perdido</li> </ul>	1 y 2
	Olmos Corral Quemado	193.6	0	973	<ul style="list-style-type: none"> <li>Unidad de Peaje en Olmos</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Se encuentran en rehabilitación por parte del MTC</li> </ul>	
01B	Olmos-Piura	170.0	28.4	1,146	<ul style="list-style-type: none"> <li>Unidad de Peaje en Chulucanas.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Rehabilitación.</li> <li>Construcción de Puentes.</li> </ul>	3 y 4
02	Piura-Paita	58.7	14.1	1,150	<ul style="list-style-type: none"> <li>Nueva Unidad de Peaje en Paita</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Mejoramiento</li> </ul>	3 y 4
Total		957.5	142.5	8,318	<ul style="list-style-type: none"> <li></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li></li> </ul>	

3.9 El PAMO se cubre a través del recaudo de los peajes, y la diferencia entre el PAMO solicitado por el concesionario y los ingresos por peaje es pagada por el

<sup>1</sup> Se toma como inversión referencial los montos de los estudios existentes, pero se está llevando a cabo un trabajo de reducción de especificaciones con el fin de hacerlas mas acordes con los requerimientos de la demanda.

Gobierno al concesionario. Manteniendo un promedio de tarifa por eje equivalente de la zona US \$1.5 por vehículo-eje, sobre la base de la demanda, se estima que los ingresos por peaje serían suficientes para cubrir gran parte de los costos de operación y mantenimiento estimados en US \$11 millones al año<sup>2</sup>.

- 3.10 PROINVERSION entregará los expedientes técnicos actualizados de manera referencial, de tal manera que se incentive que el proponente pueda realizar innovaciones y optimizaciones técnicas y se puedan transferir los riesgos de manera eficaz<sup>3</sup>. Para ello, la licitación se realizará por medio de estándares de servicio mínimo y en donde los diseños existentes sean otorgados a los proponentes de manera referencial. Las alternativas tendrían niveles idénticos de seguridad vial, rugosidad, geometría y costos de operación vehicular, pero podrían presentar diferentes alternativas constructivas, de diseño de pavimentos y de mantenimiento. El diseño de la concesión tomará en cuenta el cumplimiento de las políticas del Banco en temas socio-ambientales para la etapa constructiva y el proceso licitatorio.
- 3.11 La licitación se encuentra abierta desde Septiembre de 2003 y se encuentra en etapa de precalificación, teniéndose programada la adjudicación en Abril de 2005.

### **3. Esquema de la Garantía**

- 3.12 La garantía de crédito parcial (US \$75 millones) garantizará, las obligaciones de pago anual de obra que corresponden al GdP conforme al Contrato de Concesión incluyendo el reconocimientos por obras parciales en caso de terminación anticipada de la concesión<sup>4</sup>. La garantía será por un monto de hasta US\$75.000.000.
- 3.13 El Gobierno notificará al Banco su aceptación de la obra en cada etapa de construcción. En este caso, la garantía se hará efectiva ante el incumplimiento de cualquiera de los PAO previamente acordados en el contrato de concesión, siempre y cuando no exceda el monto de la garantía. En caso de terminación anticipada de la concesión el GdP estará igualmente obligado a pagar el costo de las obras ejecutadas hasta esa fecha, pagadas en forma de PAO y respaldadas por la garantía, previa notificación al Banco su aceptación de las obras parciales recibidas. La garantía no cubre montos de indemnización o ningún otro concepto distinto del PAO.

---

<sup>2</sup> El proyecto cuenta con 5 casetas de peaje existentes y se tiene previsto la colocación de 3 casetas nuevas

<sup>3</sup> En la actualidad PROINVERSION cuenta con los expedientes técnicos definitivos de todos los tramos del corredor, pero se encuentra en proceso de revisar las especificaciones para mantenerlas acorde con la demanda.

<sup>4</sup> A efectos de determinar el ámbito de cobertura de la garantía, el contrato de garantía establecerá una definición de PAO que coincida con la definición de PAO establecida originalmente en el contrato de concesión. Cualquier obra nueva acordada posteriormente entre el Gobierno y el Concesionario o sobre costos de obras originalmente acordadas no estarán amparadas por la cobertura de la garantía. Tampoco estarán amparadas por la garantía ninguna indemnización o pago no contemplado originalmente en la definición de PAO.

- 3.14 Los recursos para el pago del PAO provienen del presupuesto del MTC y serán asignados por el MEF en cada vigencia presupuestal. El Consejo de Ministros y el MEF han aprobado la figura de Pagos por Obra Anuales hasta por un monto de US \$ 26 millones al año.
- 3.15 Conforme a lo previsto en la GN-1858-2, la garantía será respaldada por el GdP, a través de la suscripción de un convenio de contra garantía según el cual los desembolsos que el Banco efectúe al concesionario por el siniestro de la garantía se convertirán automáticamente en préstamos a plazo, pagaderos al Banco y que asume como obligación principal la República del Perú, conforme a las condiciones financieras de los préstamos de capital ordinario del Banco, con las siguientes salvedades: i) no tendrá periodo de gracia, ii) no contemplará comisión de vigilancia o comisión de compromiso, toda vez que el GdP estará a la vez pagando comisión de garantía y iii) se podrá prepagar anticipadamente la totalidad del respectivo desembolso dentro de los 30 días siguientes al mismo, en cuyo caso dichas cantidades revertirán al monto total de la garantía disponible. Estos préstamos tendrán como plazo de vigencia el remanente del plazo de la vigencia del contrato de garantía.
- 3.16 La garantía entrará en vigencia en el momento de suscripción del contrato de garantía, una vez se adjudique la concesión y se mantendrá disponible por un período de hasta 17 años. La garantía será elegible una vez la terminación de las obras haya sido certificada por el GdP. La ejecución de la garantía entra en vigencia ante un evento de incumplimiento de pago del PAO por parte del Gobierno una vez concluido el tiempo designado para la terminación de la obra (24 meses para la primera etapa y 48 meses para la segunda), y siempre que la obra haya sido aceptada por el gobierno. El contrato de Garantía con el Gobierno tendrá que suscribirse dentro de 60 días posteriores a la aprobación del Directorio del BID.

#### **4. Distribución de Riesgos del Proyecto**

- 3.17 El esquema de APP busca asignar los riesgos del proyecto de acuerdo a las capacidades de mitigación de las partes, promoviendo así mayores eficiencias que un contrato de obra pública tradicional. La matriz de distribución de los principales riesgos es la siguiente:
- a. **Riesgo de construcción.** El riesgo de construcción será asumido en su totalidad por el concesionario. Aún cuando las obras a realizar no presentan grandes complejidades técnicas al ser mejoramientos sobre la carretera existente, el contrato contiene las cláusulas y condiciones para hacer esta transferencia.
  - b. **Riesgo de Operación y Mantenimiento.** El concesionario asumirá la operación y mantenimiento comprometiéndose a mantener la carretera en los niveles de servicio preestablecidos durante los 20 años que dura la concesión. Por otro lado, los estándares de mantenimiento se deberán adaptar a las condiciones particulares de cada uno de los tramos.

- c. **Riesgo de Financiación.** El riesgo de obtención de la financiación, así como las condiciones financieras asociadas son del concesionario en su totalidad. Para mitigar éste riesgo, el GdP está otorgando una garantía parcial del BID sobre sus compromisos de PAO, mejorando el perfil financiero de la concesión.
- d. **Riesgo de Terminación Anticipada.** Este riesgo es asumido por las partes, de acuerdo a los diferentes tipos de eventos que puedan ocasionar la terminación. La garantía mitiga parcialmente el riesgo para las partes, pues en caso de una culminación parcial de obras, los PAO podrán incluir reconocimientos por obras parciales en caso de terminación anticipada de la concesión.
- e. **Riesgo Comercial.** El riesgo comercial del proyecto, reflejado en el tráfico que pagaría peaje está siendo asumido por el GdP, dado que el concesionario en su oferta económica propone el monto de recursos anuales de mantenimiento que requiere para realizar las labores de operación y mantenimiento en el corredor, y la diferencia entre el PAMO y los ingresos por peaje, en el evento de que ocurrieran, es asumida por el Gobierno. Si los ingresos recibidos efectivamente superan los requerimientos de PAMO, las partes comparten el superávit, 80% el GdP y 20% el concesionario.
- f. **Tratamiento de Otros Riesgos.** En algunos tramos puede no ser factible la transferencia de todos los riesgos asociados con estabilidad de taludes, obras de defensa ribereña y manutención de líneas de servicio en las principales áreas urbanas al concesionario, por lo que se identificarán estos aspectos a nivel de detalle y su tratamiento. Para el caso del Fenómeno del Niño se definirán con anterioridad los eventos y las actuaciones que son responsabilidad del concesionario, y aquellos que por su naturaleza, siguen siendo responsabilidad del GdP.
- g. **Riesgos Ambientales.** El concesionario estará obligado contractualmente a mitigar los riesgos ambientales y sociales asociados de forma directa tanto a la etapa de construcción como a la etapa de operación y mantenimiento del proyecto, incluyendo los pasivos ambientales críticos. En cuanto al derecho de vía intervenido, su saneamiento a largo plazo es responsabilidad del GdP
- h. **Riesgo Macroeconómico.** El riesgo macroeconómico es asumido por el GdP al garantizar los pagos de los PAOS y PAMOs en dólares de los Estados Unidos de América.

## **B. Costo y Financiamiento**

3.18 El monto de la garantía solicitada es de hasta US\$75 millones<sup>5</sup>. El Monto máximo del costo del Programa se estima de US\$160 millones, que serán financiados de la siguiente forma:

- a. **Etapa de construcción:** Financiación del Concesionario por hasta US\$160 millones, provenientes de recursos de crédito y recursos propios. Una vez terminada la etapa de construcción, el GdP pagará al concesionario el PAO. Los recursos de la garantía parcial del BID se mantendrán disponibles para respaldar las obligaciones del GdP de pago del PAO.
- b. **Etapa de operación:** Aportes del GOP en la forma de pagos de PAMO y explotación del peaje.

### **1. Condiciones de la Garantía:**

3.19 Las condiciones financieras de la garantía han sido establecidas de acuerdo a los documentos FN-508 y FN-568-3 con relación a las comisiones que deben tener los instrumentos que se contempla la política de garantías establecida según documentos GN-1858-2 y GN-2196-1. Las obligaciones que surgen del contrato de garantía terminan a los 17 años de su firma<sup>6</sup>. Sin embargo, si el total de la garantía fuera hecha efectiva y no reinstalada previo a éste plazo, la misma dejaría de tener vigencia

Monto de la Garantía: hasta US\$75 millones

Comisión de Disponibilidad de la Garantía 25 pb p.a.

Plazo: hasta 17 años

Respaldo: contra garantía del GdP Perú

## **C. Condiciones de la Contra garantía:**

3.20 La presente garantía se otorgará respaldada con una contra garantía del GdP, documentando los desembolsos que el Banco realice a favor del concesionario a consecuencia del siniestro de la garantía, como prestamos del Banco contra la Republica del Perú. Estos préstamos tendrán las mismas condiciones que los préstamos de Capital Ordinario (Véase párrafo 3.15 para detalles sobre las condiciones del préstamo).

---

<sup>5</sup> Este monto fue calculado con base en el monto que la calificadora de riesgo recomendó para incrementar la calificación de riesgo

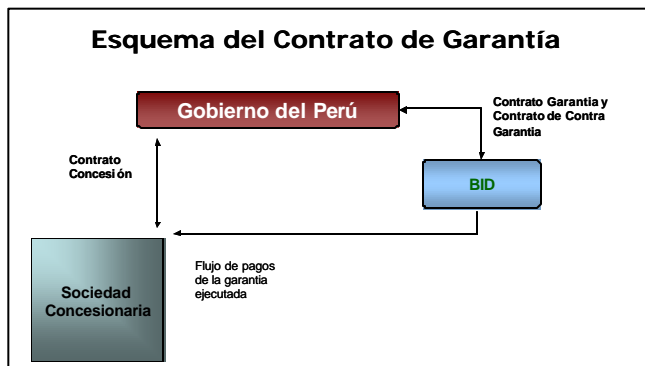
<sup>6</sup> Teniendo en cuenta que los 12 pagos se empiezan a contar una vez se finalice la etapa de construcción de la primera fase y dejando un año de holgura para el caso de que se presenten demoras en la construcción.

#### IV. EJECUCIÓN DEL PROGRAMA

##### A. Garantizado/ Prestatario y Organismo Ejecutor

4.1 El Garantizado y potencial prestatario en caso del siniestro de la garantía, será la

República de Perú. A estos efectos se suscribirá un contrato de garantía entre el Banco como Garante, la República del Perú como Garantizado; y un convenio de contra garantía entre el Banco y la República del Perú. El Ministerio de Economía y Finanzas suscribirá estos instrumentos en representación de la República del Perú.



4.2 El Organismo Ejecutor será el Ministerio de Economía y Finanzas, responsable de incorporar los pagos previstos al concesionario en las respectivas vigencias presupuestales y de notificar al Banco ante el siniestro de la garantía. En el momento que la garantía se hiciera efectiva, el monto desembolsado por el Banco se convertirá en un crédito a plazo en el cual el prestatario sería la República del Perú, a través del MEF.

##### B. Ejecución y Administración del Proyecto.

4.3 El MEF será el organismo ejecutor del programa. La administración será delegada, durante el proceso de estructuración, promoción y adjudicación de la concesión del Proyecto Ramal Norte del Eje Amazonas será PROINVERSION. Una vez concluido el proceso de adjudicación la administración será delegada al concedente de la concesión, el MTC, quien tendrá a su cargo la negociación del contrato de concesión y la recepción y aceptación de las respectivas obras.

4.4 La administración del Programa, una vez sea adjudicada la licitación al concesionario ganador y suscrito el contrato de concesión, corresponderá a OSITRAN, quien es el organismo regulador encargado de la supervisión del cumplimiento de lo establecido en el contrato de concesión, incluyendo los aspectos de operación y mantenimiento, así como de carácter técnicos, ambientales, sociales y financieros del Programa.

## V. IMPACTOS SOBRE EL DESARROLLO

### A. Beneficios esperados

- 5.1 Los principales beneficios del proyecto de la concesión son el aumento de las actividades económicas de la zona de influencia del proyecto y la contribución a la integración de regiones apartadas de Perú con el resto de la economía, así como la facilitación de la integración regional. Los principales beneficios directos están representados en la reducción de costos y tiempos de transporte. Estos beneficios se producen tanto para las personas como para las cargas nacionales y de comercio exterior. El proyecto contempla beneficios directos al garantizar la transitabilidad de una vía que sufre periódicamente de interrupciones por fenómenos naturales tales como el Fenómeno Climático del Niño y evitar el deterioro en zonas críticas a través de la construcción de obras de drenaje y protección. Por otro lado, la concesión del corredor brindará mayor seguridad en el transporte carretero tanto para viajeros a través del mejoramiento de la señalización, intervenciones en zonas críticas y la existencia de planes de manejo de seguridad en las zonas urbanas. De igual forma, el programa incentivará innovaciones tecnológicas y mejoras en la eficiencia de la gestión vial del corredor. El proyecto cuenta con una evaluación económica superior al 12% para el corredor en su conjunto y para cada uno de los tramos sobre los que se van a realizar intervenciones. Cada uno de los tramos de manera individual, y el corredor en su conjunto, fue aprobado por el Sistema Nacional de Inversión Pública. La evaluación económica está siendo ajustada a los parámetros flexibles de intervención, con lo cual las tasas de retorno del proyectos y sus componentes serán mayores. De igual manera, la evaluación económica revisada realizará un análisis probabilístico y de sensibilidad a diferentes escenarios de tráfico, incluyendo el impacto de tráfico internacional.
- 5.2 El proyecto beneficia a la población de los centros urbanos que se ubican sobre la carretera y mejora la competitividad de las industrias y las zonas agrícolas localizadas en el área de influencia del proyecto y de aquellas cuyos insumos y productos tienen origen o destino en estas poblaciones. De igual manera, al mejorar considerablemente las condiciones operativas del tramo Tarapoto – Yurimaguas, poblaciones tradicionalmente marginadas de la actividad económica tendrán mayores posibilidades de comercio así como mejor acceso a servicios de asistencia básica.
- 5.3 Los beneficios de la estructuración del proyecto con una garantía multilateral radican en la sustancial reducción de los costos de financiación del proyecto al incrementar el grado de inversión del proyecto<sup>7</sup> y asegurar mejores condiciones de financiación. A medida que los bonos emitidos por los concesionarios se

---

<sup>7</sup> Una calificación de riesgo preliminar del proyecto, realizada por los asesores de PROINVERSION, mostró que la utilización de una garantía genera un incremento significativo (de hasta cuatro niveles) en la calificación de grado de inversión.

trancen en los mercados de capitales domésticos, se abren nuevas posibilidades para los inversionistas institucionales.

- 5.4 Los beneficios de realizar el proyecto bajo el presente esquema APP consisten en incentivar una mejor gestión vial sobre el corredor a través de la transferencia de algunos de los riesgos y responsabilidades al sector privado. De igual forma, bajo este esquema novedoso de endeudamiento, se asumen obligaciones anuales una vez se culmina la construcción que son diferidas a largo plazo. A través del esquema propuesto, se incentiva contar con el proyecto en el tiempo previstos dentro de los costos estimados y garantizar el adecuado mantenimiento y operación de la vía durante un período de 20 años. Por último, el Programa le permite al Banco desarrollar un nuevo instrumento financiero que podría resultar adecuado y de alta demanda para el desarrollo de futuros emprendimientos de APP para adelantar proyectos de infraestructura.

## **B. Impactos Ambientales y Sociales y Medidas Propuestas**

- 5.5 **Impactos Potenciales.** Se prevé que el proyecto generará múltiples impactos socio-ambientales positivos, algunos de ellos significativos, en particular en el medio socioeconómico. Con la finalidad de prevenir, mitigar, corregir, compensar y manejar los impactos negativos anticipados del programa, se plantean las siguientes acciones y medidas: i) Evaluación Ambiental Estratégica (EAE); iii) Planes de Manejo Ambiental (PMA) y Obligaciones Contractuales del Concesionario en Materia Socio-Ambiental; iii) Revisión del Diseño Referencial; y iv) Conferencias Preconstrucción.
- 5.6 Por otro lado, el proyecto también presenta potencial de generar impactos negativos tanto en su etapa de construcción como en su etapa de operación y mantenimiento. Durante *la etapa de construcción* se anticipan los siguientes impactos: (i) erosión del suelo y degradación del paisaje, con posible sedimentación de cuerpos de agua cercanos, debido a la ejecución de movimientos de tierra; (ii) contaminación del suelo y el agua y degradación del paisaje por desechos y efluentes generados en las áreas de trabajo; (iii) riesgo de deslizamientos y derrumbes en áreas inestables debido a a movimientos de tierra, especialmente cortes y rellenos; (iv) degradación del paisaje y contaminación de cuerpos de agua por disposición inadecuada de material de desecho y escombros provenientes de las construcciones; (v) intervención de cauces de ríos y quebradas; (vi) afectación de predios (vii) rotura accidental de tuberías o líneas de servicios públicos e interrupción temporal de servicios en áreas urbanizadas debido a excavaciones y remoción de pavimento; (viii) generación de ruido, gases y polvo debido a la operación de equipo y maquinaria de construcción, y vehículos; (ix) congestión de tránsito y obstrucción temporal del acceso a viviendas y comercios en áreas pobladas durante la realización de trabajos; (x) creación de condiciones de manejo peligrosas durante la realización de trabajos; y (xi) riesgos de enfermedades laborales y accidentes para los trabajadores obras.

- 5.7 Si bien todos los trabajos incluidos en el proyecto están planteados para vías ya existentes, no contemplándose por lo tanto la apertura de nuevos tramos de vialidad o la construcción de desvíos para conectar segmentos del corredor, existen algunos tramos en los que tanto por la naturaleza de las obras propuestas como por la sensibilidad socio-ambiental de sus áreas de influencia, algunos de los impactos identificados en el párrafo anterior podrían manifestarse con una magnitud media a alta de no aplicarse adecuadamente medidas mitigadoras apropiadas. En términos específicos, tales tramos son aquellos en los que se contempla ejecutar algunas ampliaciones limitadas de la vía para corregir problemas de curvas muy cerradas (Tarapoto – Yurimaguas), las cuales incluyen trabajos de corte y relleno, y en los que se plantea ejecutar trabajos directamente en cursos de agua, bien sea de protección y defensa ribereña o de rehabilitación y mejoramiento de puentes (Piura – Olmos, Olmos – Corral Quemado, Corral Quemado – Rioja y Rioja – Tarapoto). Resulta de particular atención el tramo Yurimaguas – Tarapoto, ubicado en la ecoregión de la sierra, el cual se caracteriza por un relieve muy accidentado con altas pendientes, extensas áreas de vegetación arbórea principalmente secundaria pero también con algunas manchas de vegetación primaria y la presencia del bosque de protección denominado “Cordillera Escalera”, y abundantes cursos de agua superficiales.
- 5.8 Los Estudios de Impactos Ambiental (EIA) realizados conjuntamente con los estudios técnicos y los diseños del Proyecto, así como las complementaciones de tales EIA en ejecución (ver Párrafo 1.4 del anexo con detalles de la Estrategia Ambiental y Social), establecen que globalmente resultarían afectados aproximadamente una veintena de predios, la mayoría de ellos de forma parcial, principalmente en los tramos de Tarapoto – Yurimaguas y Paita – Piura por la ampliación de algunos sectores de la vía. Por lo tanto, hasta el momento no se anticipa la necesidad de elaborar un Plan de Reasentamiento de Población. El equipo de proyecto está realizando un seguimiento del avance de los estudios socio-ambientales para clarificar la necesidad o no de requerir un Plan de Reasentamiento.
- 5.9 En la *etapa de operación y mantenimiento* del Corredor, podrían producirse los siguientes impactos de no adoptarse medidas de gestión adecuadas, debido al anticipado aumento del flujo vehicular asociado al corredor por, y la mejora en la comunicación terrestre y el acceso entre centros urbanos consolidados y áreas relativamente remotas, así como la facilitación del acceso a países vecinos: (i) cambios desordenados de uso del suelo de agropecuario a comercial y residencial, e intensificación de los usos urbanos; (ii) intervención ilegal de áreas boscosas para la explotación agropecuaria y maderera, y aumento de la caza furtiva; (iii) riesgos de derrames de sustancias peligrosas, principalmente productos químicos para la actividad agrícola; (iv) aumento de accidentes viales y arrollamientos; y (v) aumento de los flujos poblacionales externos al área del proyecto y posibles impactos sobre los patrones culturales locales, así como el posible aumento de la emigración de pobladores locales hacia grandes ciudades.

- 5.10 Aunque no hay grupos indígenas asentados en las proximidades del Corredor, existen comunidades Aguarunas del Alto Mayo (Región San Martín, provincias de Rioja y Moyobamba) y del Marañón (Región Amazonas, provincias de Condorcanqui y Bagua) que se encuentran en su área de influencia. Uno de estos asentamientos está ubicado a aproximadamente 30 kms de la vía y el otro es sólo accesible por río. Las implicaciones del Proyecto para estas comunidades se están considerando dentro de la Evaluación Ambiental de Carácter Estratégico del Corredor actualmente en ejecución (ver Párrafo 1.3 del anexo con detalles de la Estrategia Ambiental y Social). En el área del proyecto no se encuentran otras comunidades potencialmente vulnerables, tales como grupos afrodescendientes.

## VI. ASPECTOS ESPECIALES

- 6.1 **Adquisición de Bienes y Servicios.** Como los recursos disponibles de la garantía serán utilizados, de ocurrir algún siniestro, para realizar los pagos del PAO al concesionario, el proceso de licitación y adjudicación de las obras al concesionario se ajustará a lo previsto en las políticas de adquisiciones del Banco
- 6.2 **Diseños de ingeniería y alcance de las obras.** Las alternativas constructivas en los diseños definitivos existentes son flexibles, y la licitación se realiza por medio de estándares de servicio mínimo en donde los diseños existentes son otorgados a los proponentes de manera referencial. Los niveles de servicio se adaptan a las características particulares de cada tramo de la vía. A través de este esquema se permite optimizar el uso de los recursos y permitir alternativas constructivas, innovación y especificaciones que se adapten a las características de la demanda.
- 6.3 **Culminación de la Obra y Terminación Anticipada.** Los proyectos que se realizan a través de esquemas de Asociación Público Privada requieren que se traten con especial atención los incentivos para la culminación de la obra y los eventos y tratamientos para la terminación anticipada. El equipo de proyecto revisará los incentivos actuales dentro del marco de la garantía.

## VII. RIESGOS

- 7.1 **Concesionario con solidez técnica y financiera.** El éxito de la concesión requiere contar con un concesionario con la experiencia técnica para llevar a cabo la obra y sólido financieramente. Para ello, el contrato de concesión y las bases de licitación exigen experiencia en ejecución y operación de obras similares, una serie de requisitos de capital, y de experiencia en obtención de financiamiento.
- 7.2 **Diseño ex ante de la Garantía.** Dado que la garantía se está diseñando con base en un sondeo con el mercado actual, pero sin tener un adjudicatario, existe la posibilidad de que el esquema de la garantía no satisfaga a las condiciones del mercado. Bajo estas condiciones, el Concesionario tendría que suplementar la garantía con otros instrumentos financieros para bajar el perfil de riesgo de la transacción y de hacerse consistente con los requisitos del mercado crediticio. Las

características finales de la garantía serán definidas con el concesionario en el momento de la firma del contrato.

- 7.3 **Incumplimiento de los compromisos de conservación y mitigación ambiental durante la construcción y operación.** Como la garantía se hace efectiva a todo evento una vez el GdP manifieste su aceptación total o parcial de las obras de construcción, se incluirá la salvaguarda de que la garantía se hará efectiva si el concesionario cumple todos los requisitos ambientales y sociales durante la construcción. El cumplimiento de los requisitos ambientales y sociales durante la operación será vinculado al PAMO, pago por mantenimiento de obras.
- 7.4 **Disponibilidad de la Garantía para el Cumplimiento de la Obra.** El proyecto será construido en dos etapas, la primera etapa se realizará durante los dos primeros años de la concesión y la segunda durante el año tres y cuatro. PROINVERSION quiere mantener flexibilidad en la asignación del monto total de la garantía, de modo que el concesionario pueda distribuirla entre la primera y segunda etapa de la manera que le parezca más conveniente, desde el primer día de la construcción. En este sentido, existe un riesgo sobre el cubrimiento de la garantía para la segunda etapa del proyecto, en caso de que el concesionario decida asignar el 100% a la primera etapa.. Durante la misión de orientación el equipo discutirá con el GdP la estructura de la garantía y maneras de mitigar este riesgo.

## VIII. ESTADO DE PREPARACIÓN

- 8.1 El proyecto cuenta con diseños de ingeniería definitivos (los cuales serán utilizados de manera referencial) para todos los tramos de la concesión, a excepción del estudio de estabilidad de taludes y protección ribereña del tramo Rioja Tarapoto, el cual deberá estar culminado en Noviembre del presente año. Todos los tramos del corredor cuentan con estudios de impacto ambiental, los cuales están siendo complementados y actualizados por PROINVERSION. La actualización del estudio de impacto ambiental, así como la elaboración de una Evaluación Ambiental Estratégica que deberán estar finalizados hacia finales de Noviembre de 2004. PROINVERSION cuenta con evaluaciones económicas de cada uno de los tramos y está llevando a cabo una evaluación económica integrada del corredor, la cual está siendo sujeta a algunos ajustes.